



**UWALNIAMY CZAS  
NAPĘDZAMY ROZWÓJ**

**SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI  
INTER CARS S.A. ORAZ GRUPY KAPITAŁOWEJ  
INTER CARS S.A.**

**ZA ROK ZAKOŃCZONY 31 GRUDNIA 2025**



*Ten dokument jest kopią w formacie pdf oficjalnego raportu rocznego, który został sporządzony w formacie xhtml.*



## SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI GRUPY INTER CARS

## SPIS TREŚCI

1.	Informacje o podstawowej działalności Grupy Inter Cars .....	3
2.	Sytuacja finansowa Spółki i Grupy w okresie 12 miesięcy zakończonych dnia 31 grudnia 2025 roku .....	7
2.1.	Wybrane dane ze skonsolidowanego sprawozdania z całkowitych dochodów Grupy .....	7
2.2.	Wybrane dane ze skonsolidowanego sprawozdania z sytuacji finansowej Grupy .....	9
2.3.	Wybrane dane z jednostkowego sprawozdania z całkowitych dochodów Spółki .....	10
2.4.	Wybrane dane z jednostkowego sprawozdania z sytuacji finansowej Spółki .....	11
3.	Podstawowe towary i rynki zbytu Grupy Inter Cars .....	12
4.	Umowy znaczące i istotne dla działalności oraz umowy ubezpieczenia .....	19
5.	Informacje o powiązaniach organizacyjnych lub kapitałowych emitenta z innymi podmiotami oraz określenie jego głównych inwestycji krajowych i zagranicznych (papiery wartościowe, instrumenty finansowe, wartości niematerialne oraz nieruchomości), w tym inwestycji kapitałowych dokonanych poza jego grupą jednostek powiązanych, opis metod ich finansowania oraz opis struktury głównych lokat kapitałowych lub głównych inwestycji kapitałowych dokonanych w ramach grupy kapitałowej emitenta w danym roku obrotowym. ....	21
6.	Zmiany w powiązaniach organizacyjnych lub kapitałowych oraz wskazania ich skutków .....	23
7.	Program motywacyjny .....	23
8.	Informacje o istotnych transakcjach zawartych przez emitenta z podmiotami powiązanymi na innych warunkach niż rynkowe, wraz z ich kwotami oraz informacjami określającymi charakter tych transakcji. ....	24
9.	Zaciągnięte kredyty i pożyczki .....	25
10.	Udzielone pożyczki .....	28
11.	Informacja o udzielonych i otrzymanych w 2025 roku obrotowym poręczeniach i gwarancjach, w tym udzielonych podmiotom powiązanym Emitenta .....	29
12.	Sezonowość lub cykliczność działalności .....	29
13.	Ocena zarządzania zasobami finansowymi .....	30
14.	Ocena możliwości realizacji zamierzeń inwestycyjnych .....	36
15.	Czynniki i nietypowe zdarzenia mające wpływ na wynik .....	36
16.	Zewnętrzne i wewnętrzne czynniki istotne dla rozwoju Grupy .....	36
17.	Czynniki ryzyka i zagrożenia, z określeniem, w jakim stopniu emitent jest na nie narażony .....	37
18.	Strategia i perspektywy rozwoju w przyszłości .....	43
19.	Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania Grupą .....	44
20.	Wynagrodzenie osób zarządzających .....	44
21.	Informacje o systemie kontroli programów akcji pracowniczych .....	48
22.	Podmiot uprawniony do badania sprawozdań finansowych .....	48
23.	Zatrudnienie .....	48
24.	Polityka ochrony środowiska .....	48
25.	Zdarzenia, które mogą w znaczący sposób wpłynąć na przyszłe wyniki finansowe emitenta oraz zdarzenia po dacie bilansu ...	51
26.	Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na 2025 rok .....	53
27.	Zmiany w strukturze jednostki gospodarczej, inwestycje długoterminowe, restrukturyzacja .....	53
28.	Organy zarządzające i nadzorujące .....	53
29.	Wskazanie postępowań toczących się przed sądem, których stroną jest Grupa .....	53
30.	Wskazanie średnich kursów wymiany walut .....	53
31.	Informacje o najważniejszych osiągnięciach w dziedzinie badań i rozwoju .....	54
32.	Informacja Zarządu o dokonaniu wyboru firmy audytorskiej przeprowadzającej badanie rocznych sprawozdań finansowych zgodnie z przepisami, w tym dotyczących wyboru i procedury wyboru firmy audytorskiej .....	54
33.	Ład korporacyjny .....	54
34.	Sprawozdawczość Zrównoważonego Rozwoju Grupy Inter Cars .....	67
35.	Oświadczenia Zarządu i Zatwierdzenie Sprawozdań .....	147

## 1. INFORMACJE O PODSTAWOWEJ DZIAŁALNOŚCI GRUPY INTER CARS

**Grupa Inter Cars** od lat utrzymuje pozycję lidera w dystrybucji części zamiennych do samochodów osobowych i ciężarowych, nie tylko na krajowym rynku motoryzacyjnym, ale w całej Europie Środkowo-Wschodniej.

Oferta Inter Cars obejmuje szeroki asortyment części zamiennych, akcesoriów oraz wyposażenia warsztatowego, przeznaczonych dla niemal wszystkich typów pojazdów, w tym samochodów osobowych, dostawczych, ciężarowych oraz motocykli. Inter Cars współpracuje zarówno z uznanymi producentami części dostarczającymi komponenty na pierwszy montaż, jak i rozwija ofertę marek własnych oraz produktów alternatywnych, zapewniając zróżnicowanie cenowe i dopasowanie do potrzeb klientów. Istotnym elementem działalności Grupy jest również rozwój usług komplementarnych, obejmujących doradztwo techniczne, szkolenia oraz rozwiązania informatyczne wspierające funkcjonowanie warsztatów. Inter Cars rozwija także narzędzia e-commerce, które usprawniają proces zamawiania i zwiększają dostępność oferty dla klientów.

Grupa harmonijnie rozwija się w wielu europejskich rynkach, a jej obecność w ponad 20 krajach na kontynencie sprawia, że sytuowana jest ona na pierwszym miejscu w Europie Środkowo-Wschodniej, na drugim w skali całego kontynentu, a także na szóstej pozycji w rankingach światowych.

Grupa prowadzi działalność operacyjną w Polsce, Ukrainie, Republice Czeskiej, Republice Słowacji, Litwie, Węgrzech, Włoszech, Chorwacji, Belgii, Rumunii, Łotwie, Bułgarii, Estonii, Mołdawii, Słowenii, Niemczech, Bośni i Hercegowinie, Grecji, Serbii, Wielkiej Brytanii, Malcie, Norwegii, Albanii oraz Austrii.

Spółka została założona w 1990 roku, a od 2004 roku jest notowana na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie. W 2025 roku Grupa Inter Cars obchodziła 35-lecie swojej działalności.

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

**Głównym klientem Inter Cars S.A.** są odbiorcy z obszaru B2B (model relacji biznesowych, w którym transakcje odbywają się między przedsiębiorstwami) – warsztaty samochodowe. Grupa aktywnie wspiera warsztaty samochodowe w pozyskiwaniu klientów końcowych – kierowców. W tym celu Inter Cars uruchamia projekty B2C (model relacji biznesowych, w którym transakcje są skierowane bezpośrednio do klientów indywidualnych), których zadaniem jest zaspokajanie motoryzacyjnych potrzeb kierowców i przekierowanie ich do warsztatów otrzymujących jakościowe i wizerunkowe wsparcie Inter Cars S.A.

W 2025 roku Grupa zwiększyła sieć sprzedaży o 20 filii, w wyniku otwarcia 24 nowych filii oraz zamknięcia 4 lokalizacji, docierając do coraz szerszego grona odbiorców.

Dzięki temu, iż obecna struktura sprzedaży części zamiennych do samochodów odpowiada strukturze zarejestrowanego parku samochodowego oraz dzięki wysokiej dostępności oferty towarowej, jak również stosowaniu nowoczesnych narzędzi sprzedaży, Grupa może zaoferować odbiorcom konkurencyjne warunki współpracy. Grupa jest liderem we wdrażaniu nowych rozwiązań wspomagających sprzedaż.

**Rynek dystrybucji części zamiennych** charakteryzuje się znaczącym potencjałem wzrostowym. Głównymi czynnikami kształtującymi wzrost rynku są **stały wzrost zapotrzebowania na części zamienne do użytkowanych pojazdów, liberalizacja przepisów** otwierająca dostęp niezależnym dystrybutorom części zamiennych do autoryzowanych warsztatów, **zniesienie barier w imporcie** używanych samochodów, **rosnące skomplikowanie napraw** związane z coraz powszechniejszym wykorzystaniem zaawansowanych technologii do produkcji samochodów oraz **stały wzrost intensywności eksploatacji parku samochodowego**, w szczególności wzrost średniego wieku zarejestrowanych samochodów oraz średnich stanów przebiegów. Najważniejsze **trendy na niezależnym rynku dystrybucji** części zamiennych to intensywny rozwój sieci sprzedaży, rozwój asortymentu, rozwój programów wspierających sprzedaż, własne linie towarowe oraz udoskonalanie systemów komputerowych.

**Podstawowym celem Grupy Inter Cars** jest budowa trwałej pozycji lidera dystrybucji części i usług dla motoryzacji w Europie poprzez tworzenie **przyjaznego, zrównoważonego i wysoce efektywnego środowiska dla warsztatów**, umożliwiającego im świadczenie kierowcom szybkiego, profesjonalnego i bezpiecznego serwisu.

(w tys. zł)

Realizacja tego celu opiera się na **systematycznym rozwoju i doskonaleniu modelu dystrybucyjnego Grupy**, w szczególności poprzez:

- poszerzanie i zagęszczanie sieci dystrybucji, w tym dalszy rozwój filii, magazynów regionalnych oraz spółek zależnych poza granicami Polski,
- konsekwentne powiększanie asortymentu oferowanych produktów i usług, dostosowanych do zróżnicowanych potrzeb rynku,
- wdrażanie innowacji technicznych i organizacyjnych, w tym automatyzacji procesów logistycznych i operacyjnych w kluczowych centrach dystrybucyjnych,
- optymalizację czasu obsługi klienta oraz doskonalenie procesów biznesowych z uwzględnieniem aspektów zrównoważonego rozwoju,
- rozwój i ciągłe doskonalenie systemu zarządzania jakością w celu spełniania rosnących oczekiwań klientów.

Model biznesowy Grupy Inter Cars opiera się na **efektywnym wykorzystaniu efektu skali działalności**, przy jednoczesnym funkcjonowaniu w ramach wyspecjalizowanych segmentów biznesowych. Takie podejście umożliwia elastyczne dostosowanie oferty do lokalnych uwarunkowań rynkowych oraz skuteczne konkutowanie zarówno z dużymi, jak i mniejszymi podmiotami, przy jednoczesnym zachowaniu wysokiej jakości obsługi klienta.

Efektom realizacji przyjętej strategii jest **umacnianie pozycji Grupy Inter Cars jako najbardziej efektywnego i skutecznego kanału dystrybucji**, łączącego producentów części zamiennych z końcowymi odbiorcami – warsztatami – oraz budowa długoterminowych relacji opartych na jakości, dostępności i szybkości działania.

Nadrzędnym celem strategicznym Spółki Inter Cars S.A. pozostaje **budowa wartości dla akcjonariuszy**, realizowana poprzez optymalne wykorzystanie dostępnych zasobów materialnych i intelektualnych, konsekwentną realizację programów rozwojowych oraz kształtowanie pozytywnego wizerunku Grupy w relacjach z interesariuszami.

Strategia Grupy Inter Cars zakłada utrzymanie i dalsze umacnianie pozycji **najlepszej oraz pierwszego wyboru firmy dystrybucyjnej w zakresie mobilności w Europie**. Grupa dąży do osiągnięcia pozycji **największego i najbardziej rentownego podmiotu dystrybucyjnego na każdym rynku, na którym prowadzi działalność**, oraz do trwałego utrzymania tej pozycji w długim horyzoncie czasu.

Inter Cars wykorzystuje **skalę swojej działalności**, pozostając jednocześnie organizacją funkcjonującą w ramach **mniejszych, wyspecjalizowanych segmentów biznesowych**. Takie podejście pozwala Grupie działać zwinnie i efektywnie oraz skutecznie konkutować zarówno z mniejszymi, jak i większymi podmiotami rynkowymi.

Nadrzędnym celem strategicznym Spółki Inter Cars S.A. jest **budowa wartości dla akcjonariuszy**, realizowana poprzez optymalne wykorzystanie dostępnych zasobów materialnych i intelektualnych, rozwój kompetencji organizacyjnych oraz konsekwentną realizację programów rozwojowych w obszarach związanych z działalnością operacyjną i usługową Grupy.

#### Kluczowe kierunki strategii rozwoju Grupy Inter Cars

Strategia rozwoju Grupy opiera się na następujących zasadniczych elementach:

##### 1. Rozwój asortymentu oferowanych produktów i usług

Inter Cars oferuje jeden z najszerzych asortymentów części samochodowych w Europie. Strategia zakłada dalsze poszerzanie oferty poprzez wprowadzanie nowych oraz rozwój istniejących linii produktowych, przy jednoczesnym dostosowywaniu oferty do oczekiwań rynku w zakresie jakości, ceny oraz wsparcia technicznego producentów części i dostawców usług.

##### 2. Rozwój sieci dystrybucji w Polsce oraz poza jej granicami

Grupa konsekwentnie rozwija i zagęszcza sieć dystrybucji opartą na filiach oraz spółkach dystrybucyjnych. Inter Cars zapewnia partnerom wiedzę organizacyjną i logistyczną, kapitał, nowoczesne systemy informatyczne, pełną dostępność asortymentu oraz rozpoznawalną markę. Strategia zakłada zarówno dalszy rozwój sieci na rynkach, na których Grupa jest już obecna, jak i wejście na nowe rynki europejskie – w tym poprzez rozwój organiczny oraz tworzenie nowych spółek, takich jak Inter Cars Austria GmbH, która rozpoczęła działalność operacyjną w 2025 roku.

##### 3. Logistyka i łańcuch dostaw

Jednym z kluczowych źródeł przewagi konkurencyjnej Grupy jest nieustanne doskonalenie procesów logistycznych i zarządzania łańcuchem dostaw. Zadania te realizowane są m.in. przez wyspecjalizowaną spółkę ILS sp. z o.o., odpowiedzialną

(w tys. zł)

za organizację przepływu towarów od producentów do filii Inter Cars. Strategia zakłada dalszą automatyzację i optymalizację procesów logistycznych, zwiększanie efektywności operacyjnej oraz skracanie czasu realizacji dostaw do klientów.

#### 4. Rozwój programów partnerskich

Programy partnerskie stanowią istotny element wartości dodanej oferty Grupy. Strategia przewiduje dalszy rozwój programów wsparcia warsztatów, obejmujących m.in. wyposażenie warsztatów, szkolenia techniczne, serwis techniczny oraz rozwój narzędzi informatycznych wspomagających sprzedaż i obsługę klienta. Kluczową rolę odgrywa rozbudowa sieci warsztatów partnerskich, w tym MotoIntegrator Partner, Q-Service Castrol, Bosch Car Service, Premio oraz Q-Service Truck.

#### 5. Rozwój innowacyjnych narzędzi dla klientów oraz programu flotowego

Grupa konsekwentnie rozwija innowacyjne rozwiązania cyfrowe wspierające klientów i końcowych użytkowników. Platforma MotoIntegrator umożliwia kierowcom szybki dostęp do profesjonalnych, rekomendowanych przez Inter Cars warsztatów, natomiast warsztatom zapewnia narzędzia do diagnostyki, napraw oraz obsługi pojazdów. Strategia zakłada dalsze doskonalenie narzędzi technologicznych, optymalizację procesów obsługi oraz rozwój oferty flotowej.

Rok 2025 to rok ciągłego **rozwoju działalności spółek zależnych Inter Cars**. Zarząd oczekuje, iż podmioty zależne będą w najbliższych latach stanowiły istotny czynnik stymulujący dalszy rozwój Grupy. W kwietniu 2025 roku Grupa powołała nową spółkę Inter Cars Austria GmbH, która 4 miesiące później rozpoczęła działalność operacyjną.

Grupa widzi nadal przestrzeń do wzrostów w kolejnym roku, przede wszystkim poprzez rozwój sprzedaży w ramach konkretnych segmentów w każdym z krajów. Rozwój, w oparciu o strategię segmentową daje zwinność i elastyczność w zarządzaniu biznesem i zwiększa konkurencyjność Grupy, czego efektem jest to, że w wielu krajach zanotowano wyższe dynamiki sprzedaży niż lokalni konkurenci. W 2025 roku Grupa stawiała na dalszy rozwój poprzez m.in. poszerzenie oferty produktowej w której już teraz znaleźć można ponad 5,97 mln produktów w tym części zamienne do pojazdów osobowych i użytkowych, akumulatory, opony, oleje, a także części do motocykli, maszyn rolniczych i przemysłowych, wyposażenie warsztatów, akcesoria dla kierowców oraz produkty dla branży marine. Grupa Inter Cars zapewnia warsztatom samochodowym wszystko to, co niezbędne do naprawy pojazdów: oprogramowanie, szkolenia oraz finansowanie.

W 2025 roku w Europejskim Centrum Logistyki i Rozwoju ILS w Zakroczymiu zakończono prace związane z rozbudową systemu Skypod®, będącego pierwszym tego typu rozwiązaniem w Europie Środkowo-Wschodniej. W ramach rozbudowy systemu infrastruktura została powiększona o 164 tysiące skrzynek, obsługiwanych obecnie przez 555 autonomicznych robotów Skypod®. Nowa konfiguracja obejmuje dodatkowych 20 stacji pickingowych, 4 stacje uzupełnień oraz około 2 kilometrów przenośników, które zapewniają płynny i wydajny przepływ towarów w całym obiekcie. System Skypod® to nowoczesne rozwiązanie intralogistyczne opracowane przez Exotec, umożliwiające autonomicznym robotom transportowanie towarów pomiędzy regałami, a stacjami kompletacji, co przekłada się na skrócenie czasu trwania procesu i zwiększa wydajność pracy. Jednym z kluczowych elementów Skypod® jest jego elastyczna i modułarna zabudowa regałowa o wysokości ponad 11 metrów co pozwala na maksymalne wykorzystanie przestrzeni magazynowej, a także elastycznie dostosowywać układ regałów do zmieniających się potrzeb logistycznych. System dedykowany jest produktom klasyfikacji „S” (small), których waga nie przekracza 6kg i umożliwia składowanie do 100 000 referencji towarowych, co stanowi ponad 20% całego asortymentu w Zakroczymiu. W 2025 roku zakończono również prace nad wdrożeniem systemu Skypod® w naszym magazynie w Braszowie w Rumunii dysponującego obecnie ponad 250 autonomicznymi robotami Skypod®. Po przetestowaniu nowej technologii w zróżnicowanych warunkach operacyjnych podjęto decyzję o rozpoczęciu budowy w pełni zautomatyzowanego magazynu w Stęszewie k.Poznań wzorowanego na rozwiązaniach zastosowanych w Europejskim Centrum Logistyki i Rozwoju ILS w Zakroczymiu. Kontynuowanie implementacji systemu w kolejnych magazynach, pozwoli na jeszcze skuteczniejsze odpowiadanie na rosnące potrzeby klientów oraz dalszy rozwój usług na poziomie globalnym, stanowiąc jednocześnie potwierdzenie zaangażowania Grupy w nowoczesne rozwiązania technologiczne.

Współczesny rynek wymaga szybkich i skutecznych rozwiązań, a serwisy mobilne stają się nieodłącznym elementem branży motoryzacyjnej i przemysłowej. Wychodząc naprzeciw tym oczekiwaniom spółka Inter Cars wprowadził do swojej oferty usług kompleksowe rozwiązania w zakresie wyposażenia i zabudowy pojazdów serwisowych, dostosowane do indywidualnych potrzeb każdego klienta. Oferta obejmuje m.in. wsparcie przy wyborze i zakupie odpowiedniego pojazdu, projekt oraz wykonanie indywidualnej zabudowy serwisowej zapewniającej maksymalną funkcjonalność i ergonomię, dostawę wysokiej jakości narzędzi, urządzeń i zaawansowanych systemów umożliwiających sprawne przeprowadzanie nawet skomplikowanych napraw w terenie, a także branding i personalizację pojazdu oraz pomoc w pozyskaniu finansowania.

W 2025 roku Grupa kontynuowała rozwój działalności w obszarach związanych z elektromobilnością oraz rozwiązaniami dla transportu i serwisów mobilnych. Działania te wpisują się w długoterminowe trendy rynkowe oraz zmiany technologiczne zachodzące w sektorze motoryzacyjnym.



(w tys. zł)

Od maja 2023 roku należąca do Grupy spółka Armatus Sp. z o.o. jest dealerem elektrycznych pojazdów ciężarowych i dostawczych BYD Truck w Polsce. Od tego czasu Armatus Sp. z o.o. sprzedał 119 szt. zeroemisyjnych samochodów dostawczych i ciężarowych marki BYD. Grupa planuje zwiększyć sprzedaż poprzez rozbudowę sieci dilerkiej.

W 2025 roku Grupa organizowała wydarzenia branżowe integrujące środowisko aftermarket.

W kwietniu 2025 odbyła się Konferencja Q Service Castrol w której wzięło udział kilkuset przedstawicieli serwisów samochodowych oraz przedstawiciele czołowych producentów części samochodowych, którzy doskonale znają kierunek rozwoju motoryzacji. W trakcie dwudniowego wydarzenia wszyscy zaproszeni mieli okazję wziąć udział w 13 panelach eksperckich poświęconych między innymi pracownikom, gwarancjom i rękojmi, trendom na rynku oraz zarządzaniem warsztatem.

13 grudnia 2025 w Międzynarodowym Centrum Kongresowym w Katowicach odbyła się pierwsza edycja Speed UP w której wzięło udział ponad 1 500 osób. Było to pierwsze tego typu wydarzenie w branży aftermarket w Polsce.

W trakcie wydarzenia Inter Cars zaprezentował nową strategię marki. Będzie ona teraz definiowana w hasle, które jest odpowiedzią na realne potrzeby branży aftermarket – Inter Cars: uwalniamy czas, napędzamy rozwój.

Rok 2025 był okresem dalszego rozwoju Grupy, co znalazło odzwierciedlenie w wynikach oraz wyróżnieniach rynkowych. Inter Cars zajął 13. miejsce w rankingu „200 Największych Polskich Firm” tygodnika „Wprost” oraz 13. miejsce w rankingu „100 największych polskich firm prywatnych” magazynu „Forbes Polska”. Otrzymane wyróżnienia potwierdzają wysoką jakość oferowanych rozwiązań oraz skuteczność przyjętej strategii, a także umacniają pozycję spółki jako wiarygodnego i cenionego uczestnika rynku.

Inter Cars zajął 13. pozycję w przygotowanym przez tygodnik Wprost zestawieniu *200 Największych Polskich Firm*, co oznacza awans o dwie pozycje względem ubiegłorocznej edycji rankingu i potwierdzenie silnej pozycji spółki na krajowym rynku. Awans w prestiżowym zestawieniu to efekt wieloletniej, konsekwentnej strategii rozwoju oraz umacniania pozycji Inter Cars jako lidera w dystrybucji części samochodowych w Polsce i Europie Środkowo-Wschodniej. Firma nie tylko rozwija swoją sieć dystrybucyjną i logistykę, ale także inwestuje w nowoczesne technologie i automatyzację procesów. Ranking Wprost powstaje w oparciu o dane finansowe największych polskich firm – przede wszystkim przychody, zyski, dynamikę wzrostu i skalę działania. W tegorocznej edycji zestawienia Inter Cars wyprzedził wiele znanych marek z różnych sektorów gospodarki, co podkreśla siłę i odporność branży aftermarket nawet w obliczu dynamicznie zmieniających się warunków rynkowych.

W przygotowanym przez Forbes Polska rankingu „100 największych polskich firm prywatnych”, Inter Cars również zajął 13. miejsce. Zestawienie obejmuje przedsiębiorstwa z polskim kapitałem, które osiągnęły najwyższe przychody i wartości rynkowe, a także wyróżniają się stabilnym rozwojem i odpornością na zmieniające się warunki gospodarcze.

Podczas XVII Europejskiego Kongresu Gospodarczego w Katowicach Inter Cars został wyróżniony prestiżową nagrodą Orły ESG 2025, przyznawaną przez dziennik „Rzeczpospolita”. Wyróżnienie dla Inter Cars przyznano za wdrożenie i realizację programu regeneracji części, będącego kluczowym elementem strategii zrównoważonego rozwoju firmy. W uzasadnieniu werdyktu podkreślono, że regeneracja części to korzyści ekonomiczne i realny wkład w ochronę planety, zaś dzięki innowacyjnym rozwiązaniom Inter Cars promuje produkty regenerowane i buduje zaufanie do ich jakości.

Konsekwentne i długofalowe działania w obszarze rozwoju kultury organizacyjnej zostały po raz kolejny docenione. Inter Cars S.A. już piąty raz otrzymał prestiżowe wyróżnienie „Inwestor w Kapitał Ludzki”, przyznawane przez niezależny instytut badawczy Experience Institute-

Fundacja Inter Cars została zaś uhonorowana tytułem Dobroczyńcy Roku 2025 w kategorii „Lokalne Partnerstwa” podczas 28 edycji największego i najstarszego konkursu w Polsce promującego społeczne zaangażowanie biznesu. To wyjątkowe wyróżnienie przyznawane jest firmom i fundacjom korporacyjnym, które w szczególny sposób wspierają organizacje pozarządowe oraz lokalne społeczności.



## 2. SYTUACJA FINANSOWA SPÓŁKI I GRUPY W OKRESIE 12 MIESIĘCY ZAKOŃCZONYCH DNIA 31 GRUDNIA 2025 ROKU

## 2.1. WYBRANE DANE ZE SKONSOLIDOWANEGO SPRAWOZDANIA Z CAŁKOWITYCH DOCHODÓW GRUPY

(w tys. zł)	za okres 12 miesięcy zakończony		zmiana
	31.12.2025	31.12.2024	
Przychody ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów	21 216 209	19 473 078	9,0%
Koszty sprzedanych produktów, towarów i materiałów	(14 954 860)	(13 776 388)	8,6%
<b>Zysk brutto ze sprzedaży</b>	<b>6 261 349</b>	<b>5 696 690</b>	<b>9,9%</b>
Pozostałe przychody operacyjne	70 008	69 626	0,5%
Koszty sprzedaży i ogólnego zarządu	(3 031 313)	(2 741 428)	10,6%
Koszty usługi dystrybucyjnej	(1 981 421)	(1 855 441)	6,8%
Pozostałe koszty operacyjne	(155 760)	(110 725)	40,7%
<b>Zysk z działalności operacyjnej</b>	<b>1 162 863</b>	<b>1 058 722</b>	<b>9,8%</b>
Przychody finansowe	25 280	22 083	14,5%
Różnice kursowe	6 208	3 186	94,9%
Koszty finansowe	(189 273)	(186 854)	1,3%
Zysk / (Strata) z tytułu udziału w jednostkach stowarzyszonych	(19)	(3 041)	-99,4%
<b>Zysk przed opodatkowaniem</b>	<b>1 005 059</b>	<b>894 096</b>	<b>12,4%</b>
Podatek dochodowy	(198 639)	(172 616)	15,1%
<b>Zysk netto</b>	<b>806 420</b>	<b>721 480</b>	<b>11,8%</b>
Przypadający: akcjonariuszom podmiotu dominującego	<b>806 420</b>	<b>721 480</b>	<b>11,8%</b>
<b>INNE CAŁKOWITE DOCHODY</b>			
Inne całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu do wyniku	(49 636)	(37 237)	33,3%
Różnice kursowe z przeliczenia	(49 636)	(37 237)	33,3%
Inne całkowite dochody netto, ogółem	<b>(49 636)</b>	<b>(37 237)</b>	<b>33,3%</b>
<b>CAŁKOWITE DOCHODY</b>	<b>756 784</b>	<b>684 243</b>	<b>10,6%</b>
<b>Całkowite dochody przypadające na:</b>			
- akcjonariuszy podmiotu dominującego	756 784	684 243	10,6%
	<b>756 784</b>	<b>684 243</b>	<b>10,6%</b>
Zysk na jedną akcję (zł)			
- podstawowy i rozwodniony	57,08	50,92	12,1%
- rozwodniony	57,08	50,92	12,1%
Średnioważona liczba akcji	14 128 648	14 168 100	

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy za rok zakończony 31 grudnia 2025 roku

Grupa odnotowała 9,0% wzrost przychodów ze sprzedaży w porównaniu z analogicznym okresem 2024 roku, co wynikało głównie ze wzrostu skali działalności operacyjnej i geograficznego rozwoju sieci sprzedaży.

W 2025 roku Grupa zwiększyła sieć sprzedaży o 20 filii (w wyniku otwarcia 24 nowych filii zagranicą oraz zamknięcie 4 istniejących lokalizacji w Polsce). W efekcie, na dzień 31 grudnia 2025 roku sieć sprzedaży liczyła łącznie 684 filie (2024: 664 filie), na co składa się 242 filii polskich i 442 filii zagranicznych odpowiednio na koniec 2024 było to 246 filii polskich i 418 filii zagranicznych.

Zysk brutto ze sprzedaży wzrósł o 9,9% w 2025 roku w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego.

(w tys. zł)

W ocenie Zarządu na wzrost **zysku netto** za rok 2025, w porównaniu do wyniku za rok 2024 o 11,8% oraz wzrostu **przychodów ze sprzedaży** o 9,0%, miały wpływ:

- wyższa dynamika sprzedaży towarów Inter Cars na tle branży
- spadek popytu na samochody używane. Import używanych samochodów osobowych w Polsce był o 2,8% niższy niż w roku 2024 (dane IBRM Samar).
- wzrastający średni wiek parku samochodowego w Europie Środkowowschodniej, co przekłada się na zwiększenie zakresu i częstotliwości napraw,
- przewaga konkurencyjna na rynku części samochodowych wynikająca z zapewnienia ciągłości dostaw do klientów poprzez rozbudowaną sieć filialną oraz najszerszą ofertę produktową wynikającą ze znacznej ilości dostawców dającą również możliwość dywersyfikacji ryzyka w przypadku niedostępności towarów u producentów,
- dodatnie różnice kursowe związane z rozrachunkami z zagranicznymi spółkami dystrybucyjnymi,
- presja na marże spowodowana umocnieniem waluty lokalnej wobec euro oraz presją rynkową występującą w niektórych krajach,
- wyższe koszty wynagrodzeń związane z koniecznością sprostania presji płacowej,
- poziom zapasów w Grupie Kapitałowej Spółki na dzień 31 grudnia 2025 roku jest równy 5 338 mln zł i jest wyższy o 6,9% w stosunku do stanu na koniec roku 2024,
- wskaźnik poziomu zadłużenia Grupy Kapitałowej Spółki na dzień 31 grudnia 2025 roku, określony jako wartość długu netto do EBITDA osiągnął wartość 2,22 i jest wyższy o 2% od wartości tego wskaźnika na koniec roku 2024.





(w tys. zł)

**2.2. WYBRANE DANE ZE SKONSOLIDOWANEGO SPRAWOZDANIA Z SYTUACJI FINANSOWEJ GRUPY**

Płynność finansowa Spółki i jej podmiotów zależnych utrzymana jest na odpowiednim poziomie, a wartość aktywów obrotowych przewyższa wartości zobowiązań krótkoterminowych.

(w tys. zł)

	<u>31.12.2025</u>	<u>31.12.2024</u>	<u>zmiana</u>
<b>AKTYWA</b>			
<b>Aktywa trwałe</b>			
Rzeczowe aktywa trwałe	1 457 659	1 097 868	32,8%
Prawo do użytkowania aktywów	699 782	604 620	15,7%
Nieruchomości inwestycyjne	3 181	3 181	0,0%
Wartości niematerialne	239 257	203 262	17,7%
Inwestycje w jednostkach powiązanych	4 518	4 538	-0,4%
Należności długoterminowe pozostałe	94 980	42 510	123,4%
Należności z tytułu sub-leasingu finansowego	271 245	255 298	6,2%
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	29 025	8 300	249,7%
	<u>2 799 647</u>	<u>2 219 577</u>	<b>26,1%</b>
<b>Aktywa obrotowe</b>			
Zapasy	5 337 919	4 992 352	6,9%
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	3 179 057	2 998 192	6,0%
Należności z tytułu sub-leasingu finansowego	95 315	92 853	2,7%
Środki pieniężne	544 280	462 919	17,6%
	<u>9 156 571</u>	<u>8 546 316</u>	<b>7,1%</b>
<b>AKTYWA RAZEM</b>	<u>11 956 218</u>	<u>10 765 893</u>	<b>11,1%</b>

(w tys. zł)

	<u>31.12.2025</u>	<u>31.12.2024</u>	<u>zmiana</u>
<b>PASYWA</b>			
Kapitał zakładowy	28 336	28 336	0,0%
Akcje własne	(86 290)	-	-
Kapitał zapasowy ze sprzedaży akcji powyżej wartości nominalnej	259 530	259 530	0,0%
Pozostałe kapitały zapasowe	3 174 231	3 111 615	2,0%
Kapitał z programu świadczeń pracowniczych opartych na akcjach	12 227	-	-
Kapitał rezerwowy przeznaczony na wykup akcji własnych	320 000	-	-
Różnice kursowe z przeliczenia spółek zależnych	(148 761)	(100 895)	47,4%
Niepodzielony wynik lat ubiegłych i roku bieżącego	2 216 751	1 813 066	22,3%
<b>Kapitał własny</b>	<u>5 776 024</u>	<u>5 111 652</u>	<b>13,0%</b>
<b>Zobowiązania długoterminowe</b>			
Zobowiązania z tytułu kredytów, pożyczek	1 385 221	1 047 010	32,3%
Zobowiązania z tytułu leasingu pozostałe	619 747	528 887	17,2%
Zobowiązania z tytułu leasingu oddanego w sub-leasing	271 245	255 298	6,2%
Pozostałe zobowiązania długoterminowe	5 108	4 533	12,7%
Rezerwa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	162 936	125 841	29,5%
	<u>2 444 257</u>	<u>1 961 569</u>	<b>24,6%</b>
<b>Zobowiązania krótkoterminowe</b>			
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	1 566 227	1 701 604	-8,0%
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług - przekazane do faktoringu	148 638	136 431	8,9%
Zobowiązania z tytułu kredytów, pożyczek	1 587 252	1 538 891	3,1%
Zobowiązania z tytułu leasingu pozostałe	125 147	109 476	14,3%
Zobowiązania z tytułu leasingu oddanego w sub-leasing	95 315	92 853	2,7%
Zobowiązania z tytułu świadczeń pracowniczych	87 262	75 644	15,4%
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	126 097	37 773	233,8%
	<u>3 735 938</u>	<u>3 692 672</u>	<b>1,2%</b>
<b>Zobowiązania razem</b>	<u>6 180 194</u>	<u>5 654 241</u>	<b>9,3%</b>
<b>PASYWA RAZEM</b>	<u>11 956 218</u>	<u>10 765 893</u>	<b>11,1%</b>

Źródło: Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Spółki za rok zakończony 31 grudnia 2025 roku

## 2.3. WYBRANE DANE Z JEDNOSTKOWEGO SPRAWOZDANIA Z CAŁKOWITYCH DOCHODÓW SPÓŁKI

(w tys. zł)	<u>31.12.2025</u>	<u>31.12.2024</u>	<u>zmiana</u>
Przychody ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów	13 257 012	12 606 681	5,2%
Koszty sprzedanych produktów, towarów i materiałów	(9 914 657)	(9 521 167)	4,1%
Zysk brutto ze sprzedaży	<b>3 342 355</b>	<b>3 085 514</b>	<b>8,3%</b>
Pozostałe przychody operacyjne	18 225	9 620	89,4%
Koszty sprzedaży i ogólnego zarządu	(1 739 102)	(1 660 106)	4,8%
Koszty usługi dystrybucyjnej	(866 777)	(841 426)	3,0%
Opłaty licencyjne	(50 634)	(51 326)	-1,3%
Pozostałe koszty operacyjne	(190 998)	(98 911)	93,1%
Wynik z działalności operacyjnej	<b>513 069</b>	<b>443 365</b>	<b>15,7%</b>
Przychody finansowe	22 538	21 035	7,1%
Otrzymane dywidendy	146 544	129 349	13,3%
Różnice kursowe	6 208	3 186	94,9%
Koszty finansowe	(145 298)	(137 724)	5,5%
Zysk przed opodatkowaniem	<b>543 061</b>	<b>459 211</b>	<b>18,3%</b>
Podatek dochodowy	(81 357)	(56 476)	44,1%
Zysk netto	<b>461 704</b>	<b>402 735</b>	<b>14,6%</b>
<b>INNE CAŁKOWITE DOCHODY</b>			
Inne całkowite dochody netto, ogółem	-	-	-
<b>CAŁKOWITE DOCHODY</b>	<b>461 704</b>	<b>402 735</b>	<b>14,6%</b>
<b>Zysk na jedną akcję (zł)</b>			
- podstawowy i rozwodniony	32,68	28,43	14,9%
<b>Średnia ważona liczba akcji w roku</b>	14 128 648	14 168 100	

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe Spółki za rok zakończony 31 grudnia 2025 roku



## 2.4 WYBRANE DANE Z JEDNOSTKOWEGO SPRAWOZDANIA Z SYTUACJI FINANSOWEJ SPÓŁKI

(w tys. zł)

	31.12.2025	31.12.2024	zmiana
<b>AKTYWA</b>			
<b>Aktywa trwałe</b>			
Rzeczowe aktywa trwałe	107 232	108 652	-1,3%
Prawo do użytkowania	74 884	42 945	74,4%
Wartości niematerialne	229 095	194 674	17,7%
Inwestycje w jednostkach podporządkowanych	1 036 101	532 007	94,8%
Należności długoterminowe pozostałe	80 992	32 040	152,8%
Należności z tytułu sub-leasingu	87 102	87 458	-0,4%
	<b>1 615 406</b>	<b>997 776</b>	<b>61,9%</b>
<b>Aktywa obrotowe</b>			
Zapasy	2 840 188	2 766 147	2,7%
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	4 098 388	3 948 209	3,8%
Należności z tytułu sub-leasingu	44 293	46 123	-4,0%
Należności z tytułu podatku dochodowego	-	32 586	-
Środki pieniężne	44 476	41 832	6,3%
	<b>7 027 345</b>	<b>6 834 897</b>	<b>2,8%</b>
<b>AKTYWA RAZEM</b>	<b>8 642 751</b>	<b>7 832 673</b>	<b>10,3%</b>
<b>PASYWA</b>			
<b>Kapitał własny</b>			
Kapitał zakładowy	28 336	28 336	0,0%
Akcje własne	(86 290)	-	-
Kapitał zapasowy ze sprzedaży akcji powyżej wartości nominalnej	259 530	259 530	0,0%
Kapitał zapasowy	2 884 632	2 822 016	2,2%
Kapitał z programu świadczeń pracowniczych opartych na akcjach	12 227	-	-
Kapitał rezerwowý przeznaczony na wykup akcji własnych	320 000	-	-
Pozostałe kapitały rezerwowe	5 935	5 935	0,0%
Niepodzielony wynik lat ubiegłych i roku bieżącego	499 084	403 059	14,6%
	<b>3 923 454</b>	<b>3 518 876</b>	<b>10,4%</b>
<b>Zobowiązania długoterminowe</b>			
Zobowiązania z tytułu kredytów, pożyczek	1 066 715	829 054	28,7%
Zobowiązania z tytułu leasingu pozostałe	64 941	35 398	83,5%
Zobowiązania z tytułu leasingu oddanego w sub-leasing	87 102	87 458	-0,4%
Rezerwa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	111 785	107 682	3,8%
	<b>1 330 543</b>	<b>1 059 592</b>	<b>25,6%</b>
<b>Zobowiązania krótkoterminowe</b>			
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	1 803 706	1 819 233	-0,9%
Zobowiązania z tytułu kredytów, pożyczek, papierów dłużnych	1 462 589	1 331 737	9,8%
Zobowiązania z tytułu leasingu pozostałe	15 481	11 478	34,9%
Zobowiązania z tytułu leasingu oddanego w sub-leasing	44 293	46 123	-4,0%
Zobowiązania z tytułu świadczeń pracowniczych	51 457	45 634	12,8%
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	48 284	0	-
	<b>3 425 810</b>	<b>3 254 205</b>	<b>5,3%</b>
<b>PASYWA RAZEM</b>	<b>8 642 751</b>	<b>7 832 673</b>	<b>10,3%</b>

Źródło: Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe Spółki za rok zakończony 31 grudnia 2025 roku

(w tys. zł)

**Struktura Grupy Kapitałowej** Inter Cars S.A. wynika ze strategii ekspansji geograficznej dystrybucji części zamiennych (Inter Cars Ukraine LLC, Inter Cars Česká republika s.r.o., Inter Cars Slovenska Republika s.r.o., Inter Cars Lietuva UAB, Inter Cars d.o.o. (Chorwacja), Inter Cars Hungária Kft., Inter Cars Belgium NV, Inter Cars Italia S.r.L., Inter Cars Romania s.r.l., Inter Cars Latvija SIA, Inter Cars Bulgaria Ltd., Cleverlog-Autoteile GmbH, Inter Cars Eesti OÜ, Inter Cars INT d.o.o. (Słowenia), Inter Cars Moldova s.r.l. (wcześniej: Inter Cars Piese Auto s.r.l.), Inter Cars d.o.o. (Bośnia i Hercegowina), Inter Cars GREECE, Inter Cars United Kingdom - automotive technology Ltd, Inter Cars d.o.o. (Serbia), OOO Inter Cars Automobilna Technika, Inter Cars Norge AS, Inter Cars Deutschland GmbH), Inter Cars Albania SHA, Inter Cars Austria GmbH oraz rozwoju projektów wspomagających podstawową działalność (Lauber Sp. z o.o., Feber Sp. z o.o., Q-Service Sp. z o.o., IC Development & Finance Sp. z o.o., Armatus Sp. z o.o., Inter Cars Cyprus Ltd, Inter Cars Marketing Services Sp. z o.o., ILS Sp. z o.o., ILS Adriatic Logistica d.o.o., ILS Balkan srl., Inter Cars Malta Holding, Inter Cars Malta Ltd, Q-Service Truck Sp. z o.o., Aurelia Auto d.o.o., Inter Cars Fleet Services Sp. z o.o., TK Dystrybucja Sp. z o.o., WZ Dystrybucja Sp. z o.o.). Dystrybucja towarów opiera się na 571 tys. m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej, obejmującej cztery centra logistyczne w Polsce: w Zakroczymiu, Czosnowie, Komornikach i Sosnowcu, a także obiekty Midihub pełniące funkcję lokalnych magazynów w strukturze logistyki Grupy Inter Cars. W tym również 23 magazyny na terenie Europy (poza Polską), między innymi w Rumunii, Bułgarii, Chorwacji, na Łotwie, Węgrzech i w Grecji oraz sieć 242 własnych filii w Polsce i 442 filii poza granicami Polski w Ukrainie, Czechach, Słowacji, Litwie, Łotwie, Estonii, Węgrzech, Chorwacji, Słowenii, Włoszech, Bośni i Hercegowinie, Rumunii, Bułgarii, Mołdawii, Grecji, Serbii i Albanii. W magazynie centralnym znajdują się wszystkie grupy produktów, w filiach zaś wyłącznie produkty szybko rotujące, jednakże w takim zakresie, aby utrzymać odpowiednią do potrzeb lokalnych szerokość asortymentu, jego jakość i dostępność.

### 3. PODSTAWOWE TOWARY I RYNKI ZBYTU GRUPY INTER CARS

Szczególne **znaczenie dla wyników sprzedaży** w 2025 roku miały:

- (a) wysoki wiek importowanych pojazdów - na poziomie średnio 12,6 lat w 2025 roku, co przekłada się przede wszystkim wydłużenie okresu użytkowania samochodów oraz zwiększenia zakresu koniecznych napraw,
- (b) utrzymywanie przez Grupę Inter Cars wyższej dynamiki sprzedaży niż niektórzy konkurenci, co przekłada się na wzrost sprzedaży powyżej sytuacji na rynku. Było to możliwe dzięki wykorzystaniu dużej przewagi konkurencyjnej oraz mocnych fundamentów Grupy, w szczególności w zakresie:
  - najszerszej oferty produktowej oraz wynikającej z niej znacznej ilości dostawców dającej również możliwość dywersyfikacji ryzyka w przypadku niedostępności towarów u producentów. W wielu grupach produktowych mamy dostępność komplementarnych produktów, tj. do tego samego pojazdu i zbliżonej jakości, ale od różnych dostawców. Jeśli jeden z dostawców nie posiada produktów do danego modelu, to inni dostawcy dysponują odpowiednią dostępnością. Warsztat może dokonać naprawy, ale nie zawsze musi użyć części od preferowanego producenta,
  - wydajności sieci logistycznej i dystrybucyjnej składającej się z 684 filii, z czego w 2025 zostały otwarte 24 nowe filie zagraniczne, co przełożyło się na zdolności zaspokojenia znacznego wzrostu popytu w krótkim czasie,
- (c) kontynuacja optymalizacji zarządzania zapasami obejmująca zarówno optymalizację stanów w poszczególnych grupach towarowych oraz optymalizację łańcucha dostaw, polegającą m.in. na wzroście znaczenia dostaw bezpośrednich od producentów,
- (d) dynamiczny rozwój sprzedaży eksportowej na rynki Europy Zachodniej,
- (e) dynamiczny rozwój na rynku niemieckim sprzedaży części poprzez platformę Motointegrator.de.

Spółka zależna **Cleverlog-Autoteile GmbH** konsekwentnie umacnia swoją pozycję na rynku niemieckim, rozwijając działalność **e-commerce**. Platforma **Motointegrator**, oferująca szeroki asortyment części zamiennych i akcesoriów samochodowych, jest obecnie dostępna w **Niemczech, Francji, Austrii, Holandii, Belgii, Hiszpanii, Włoszech, Portugalii, Finlandii i Szwecji**. W Belgii sklep funkcjonuje w dwóch wersjach językowych – holenderskiej i francuskiej – co pozwala precyzyjnie odpowiadać na potrzeby lokalnych klientów. Dodatkowo, w **Niemczech i Francji** spółka prowadzi platformy sprzedaży **B2B**, a w planach jest dalsze rozwijanie działalności B2B oraz ekspansja na **rynkach duńskim i szwajcarskim**. Wszystkie sklepy internetowe przeszły szczegółowy audyt i uzyskały **certyfi kat Trusted Shops**, co potwierdza konsekwentną realizację strategii zapewniania najwyższej jakości obsługi oraz dbałość o satysfakcję klientów na każdym etapie zakupów.

W 2025 roku **Motointegrator.de** ponownie udowodnił swoją pozycję lidera e-commerce, zdobywając **szereg prestiżowych wyróżnień**. MI.DE po raz ósmy z rzędu otrzymał tytuł „**Top Shop**” od **COMPUTER BILD** za doskonałe doświadczenie zakupowe, wysoką jakość obsługi oraz intuicyjny i przejrzysty design sklepu. Po raz piąty MI.DE zdobył również tytuł „**Leading Shops 2025**” od **CHIP** za funkcjonalność wyszukiwania, transparentność oferty oraz najwyższe standardy bezpieczeństwa. Dodatkowo, MI.DE został wyróżniony tytułem „**Lidera cen 2025**” przez **WELT** za transparentną politykę cenową oraz tytułem

(w tys. zł)

„Najlepszego Sprzedawcy Internetowego 2025” przez *Handelsblatt* – przyznawanym w oparciu o opinie klientów – za szeroki asortyment, sprawną logistykę i przejrzystą komunikację. Dopełnieniem ubiegłorocznych sukcesów są wyróżnienia od *DEUTSCHLAND TEST* i *Focus Money*. MI.DE otrzymał tytuły „Najlepszego sklepu internetowego” oraz „Doskonałego od 5 lat sklepu internetowego” za szeroki wybór części zamiennych, wysoką jakość produktów oraz szybką i niezawodną obsługę. Ponadto po raz kolejny przyznano mu wyróżnienie „Najwyższa lojalność klientów”, które po pięciu latach nagród, w tym trzech najwyższych, zaowocowało tytułem „Jubileuszowego Zwycięzcy 5-lecia”.

Dodatkowo *Motointegrator.de* buduje aktywnie wizerunek eksperta w branży motoryzacyjnej, regularnie publikując rzetelne badania i analizy na swoim blogu. W 2025 roku badania MI.DE koncentrowały się na takich obszarach jak elektromobilność, rozwój infrastruktury ładowania, mobilność miejska oraz zachowania kierowców, dostarczając wartościowej wiedzy zarówno profesjonalistom, jak i klientom indywidualnym. Badania MI.DE były szeroko cytowane w renomowanych mediach, takich jak *WELT*, *SWP* czy *F.A.Z.*, co potwierdza pozycję firmy jako opiniotwórczego i wiarygodnego źródła informacji. Dzięki tak przemyślanej i kreatywnej komunikacji MI.DE skutecznie angażuje społeczność online, dzieli się ekspercką wiedzą i buduje zaufanie klientów.

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

### Podstawowe towary i produkty

Inter Cars oferuje największy asortyment części samochodowych w Europie Środkowo-Wschodniej. Grupa posiada w swojej ofercie towar markowy, o jakości identycznej z dostarczaniem na pierwszy montaż do produkcji samochodów, jak też znacznie tańszy, aczkolwiek równie dobry jakościowo, pochodzący od producentów dostarczających swoje produkty wyłącznie na potrzeby rynku wtórnego. Łącznie oferta obejmuje części do większości typów samochodów sprzedawanych w Polsce i Europie i wytwarzanych w Europie Zachodniej oraz Japonii i Korei Południowej i do wybranych modeli samochodów produkowanych w USA.

Grupa systematycznie rozszerza asortyment oferowanych towarów. Odbywa się to w drodze zarówno zwiększania oferty w poszczególnych kategoriach, ale również poprzez uzupełnianie oferty o nowe kategorie i poszukiwania nowych rynków zbytu.

Do Grupy Inter Cars należy spółka **Feber Sp. z o.o.** producent przyczep, naczep i zabudów samowyladowczych (wywrotek) skupiający się obecnie na jakości produktów, które lokuje na takich rynkach jak Skandynawia, Niemcy i Belgia. W swoim modelu biznesowym koncentruje się na ofercie dostosowanej do potrzeb klienta. Firma posiada również wypożyczalnię pojazdów oraz specjalizuje się w naprawach powypadkowych.

Spółką należącą do Grupy Inter Cars jest również **Lauber Sp. z o.o.** specjalizujący się w regeneracji części samochodowych, co pozwala klientom uniknąć kosztownego zakupu nowych oraz złomowania starych części. Spółka stosuje nowoczesne technologie dzięki czemu jakość regenerowanych przez nią podzespołów, nie odbiega od jakości części fabrycznie nowych. Działalność w zakresie regeneracji części samochodowych jest zgodna z koncepcją gospodarki obiegu zamkniętego, zakładającą efektywne zarządzanie cyklem życia produktów i utrzymanie ich wartości użytkowej w kolejnych fazach wykorzystania.

W Grupie znajduje się również spółka **Inter Cars Fleet Services Sp. z o.o.**, której główną działalnością jest kompleksowa obsługa flot samochodowych firm, niezależnie od ich wielkości i branży w zakresie zarządzania, serwisowania i naprawy wszystkich najpopularniejszych marek OE. Spółka współpracuje z siecią ponad 1 000 warsztatów samochodowych na terenie Polski i jako jedyna firma na rynku polskim obsługuje wszystkie typy pojazdów – samochody osobowe, dostawcze, ciężarowe oraz specjalistyczne.

Kolejną spółką w Grupie Inter Cars jest **ILS Sp. z o.o.**, która jest odpowiedzialna za dostarczanie kompleksowych usług logistycznych związanych z magazynowaniem i obsługą towarów zarówno dla spółek z Grupy Inter Cars, jak i firm zewnętrznych. Centra logistyczne spółki ILS Sp. z o.o. obejmują 12 magazynów zlokalizowanych na terenie Polski oraz 21 magazynów na terenie Europy (poza Polską), między innymi w Chorwacji, Łotwie, Rumunii, Litwie, Czechach, Węgrzech, Bułgarii czy Grecji. Wszystkie obiekty logistyczne ILS to nowoczesne magazyny klasy „A”. Wśród nich znajdują się obiekty należące do najnowocześniejszych z naszej branży w Europie. Najwięcej dostępnej powierzchni oferują cztery główne Centra Logistyczne: Europejskie Centrum Logistyki i Rozwoju w Zakroczymiu, Centrum Logistyczne w Czosnowie, Zachodnie Centrum Logistyczne w Komornikach oraz Południowe Centrum Logistyczne w Sosnowcu, a także magazyn w Brasov zlokalizowany w Rumunii.

Uzupełnieniem oferty Grupy jest sprzedaż samochodów dostawczych i ciężarowych marki Isuzu, prowadzona przez pierwszego w Polsce autoryzowanego dealera: firmę – **Q-Service Truck Sp. z o.o.** Spółka zajmuje się także dystrybucją i budową sieci dealerskiej marki Ford Trucks w Polsce. Ponadto, firma ta jest również autoryzowanym przedstawicielem

(w tys. zł)

ZF Friedrichshafen AG w zakresie sprzedaży i serwisu skrzyń biegów ręcznych, zautomatyzowanych i automatycznych do samochodów ciężarowych. W roku 2025 zarejestrowano 29 979 samochodów ciężarowych o DMC powyżej 3,5t, co oznacza wzrost o 6,7% w stosunku do roku 2024. Pojazdów Ford Trucks w 2025 roku zarejestrowano w Polsce 325 szt. dynamika sprzedaży w 2025 roku determinowana była stabilizacją łańcucha dostaw, koniecznością wymiany floty, oraz adaptacją do nowych regulacji i technologii. Ford Trucks w Polsce poszerzył swoją ofertę, poza ciągnikami siodłowymi F-MAX, dostarczyliśmy do klientów także podwozia specjalistyczne.

Q-Service Truck działa również w ramach ogólnoeuropejskiej sieci serwisów Grupy Inter Cars, zapewniając wysoką jakość usług, dostęp do części zamiennych oraz wsparcie techniczne dedykowane dla pojazdów ciężarowych, autobusów oraz maszyn specjalistycznych. Sieć oferuje kompleksowe usługi serwisowe, które obejmują naprawy mechaniczne i elektryczne, serwisowanie i konserwację, naprawy powypadkowe, serwis ogumienia, obsługę klimatyzacji, diagnostykę komputerową, mobilny serwis oraz programy serwisowe i flotowe, czyli dedykowane rozwiązania dla firm transportowych, w tym zarządzanie flotą pojazdów.

Do Grupy należy również spółka **Armatus Sp. z o.o.**, będąca dealerem elektrycznych samochodów ciężarowych i dostawczych BYD w Polsce. Firma specjalizuje się w sprzedaży oraz serwisie pojazdów elektrycznych dostawczych i ciężarowych tej marki. Celem firmy Armatus jest dostarczenie najbardziej efektywnych, innowacyjnych i przyjaznych dla środowiska rozwiązań dedykowanych dla branży transportowej.



(w tys. zł)

Przychody ze sprzedaży Grupy Kapitałowej Inter Cars w podziale na segmenty operacyjne przedstawia poniższa tabela.

	Sprzedaż części zamiennych		Sprzedaż części zamiennych Ukraina		Pozostałe		Wyłączenia		Suma	
	01.01.2025- 31.12.2025	01.01.2024- 31.12.2024	01.01.2025- 31.12.2025	01.01.2024- 31.12.2024	01.01.2025- 31.12.2025	01.01.2024- 31.12.2024	01.01.2025- 31.12.2025	01.01.2024- 31.12.2024	01.01.2025- 31.12.2025	01.01.2024- 31.12.2024
Przychody segmentu od klientów zewnętrznych	20 237 402	18 584 750	684 849	645 238	293 958	243 090	-	-	21 216 209	19 473 078
Przychody pomiędzy segmentami	51 113	46 974	-	-	1 391 969	1 194 696	(1 443 082)	(1 241 670)	-	-
Przychody odsetkowe	35 855	34 452	259	215	2 671	1 837	(13 852)	(14 771)	24 933	21 733
Koszty odsetkowe	(208 089)	(163 937)	(1 373)	(923)	(2 294)	(19 357)	(13 852)	14 771	(197 904)	(169 445)
Amortyzacja	(175 029)	(147 924)	(8 719)	(7 128)	(66 944)	(51 773)	(10 480)	(11 428)	(261 172)	(218 253)
<b>Zysk przed opodatkowaniem</b>	<b>1 103 181</b>	<b>938 954</b>	<b>(6 518)</b>	<b>31 837</b>	<b>31 402</b>	<b>32 756</b>	<b>(123 006)</b>	<b>(109 451)</b>	<b>1 005 059</b>	<b>894 096</b>
<b>Aktywa łącznie</b>	<b>15 536 539</b>	<b>13 904 445</b>	<b>164 989</b>	<b>157 310</b>	<b>1 688 808</b>	<b>1 205 145</b>	<b>(5 434 118)</b>	<b>(4 501 007)</b>	<b>11 956 218</b>	<b>10 765 893</b>
Nakłady kapitałowe (wydatki na nabycie rzeczowych aktywów trwałych, wartości niematerialnych oraz nieruchomości inwestycyjnych)	(158 539)	(132 005)	(4 237)	(3 991)	(391 236)	(329 177)	-	-	(554 012)	(465 173)
<b>Zobowiązania łącznie</b>	<b>9 686 892</b>	<b>8 617 859</b>	<b>96 735</b>	<b>73 307</b>	<b>570 732</b>	<b>646 325</b>	<b>(4 174 165)</b>	<b>(3 683 250)</b>	<b>6 180 194</b>	<b>5 654 241</b>

Spółki zależne, podobnie jak jednostka dominująca, posiadają w swojej ofercie zarówno części do samochodów osobowych jak i ciężarowych, przy czym w łącznej strukturze sprzedaży Grupy dominują części do samochodów osobowych.

Ponad 46% przychodów ze sprzedaży Grupy w 2025 roku pochodziło ze **sprzedaży w Polsce**.

(w tys. zł)

**Dominującym rynkiem sprzedaży** dla Grupy Inter Cars jest rynek polski. W 2025 roku najszybciej rozwijającymi się krajami była Słowacja, Serbia, Bułgaria, Belgia oraz Rumunia.

Grupa posiada magazyn na Łotwie, zaopatrujący Łotwę, Estonię i kraje ościennie, w Rumunii, który dostarcza towary do Rumunii, Bułgarii, Grecji, Serbii oraz Mołdawii, a także magazyn w Chorwacji, który obsługuje Chorwację, Włochy, Słowenię i Bośnię. Operatorem logistycznym w magazynach w Polsce, Łotwie, Rumunii i Chorwacji jest spółka ILS wchodząca w skład Grupy Inter Cars.

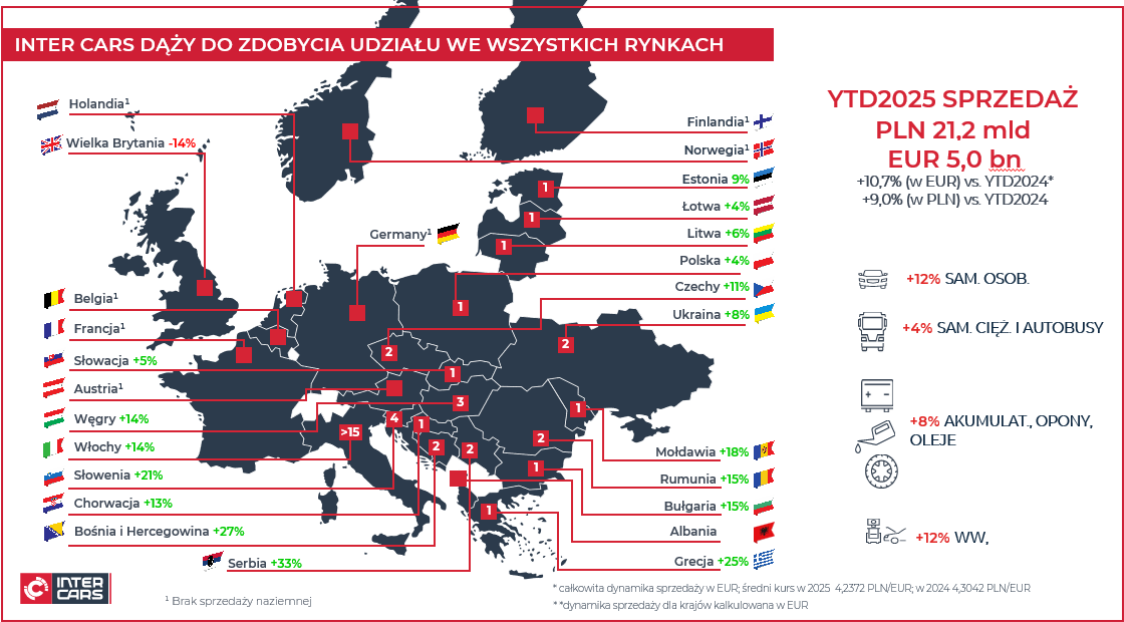
Rumunia jest po Polsce największym rynkiem Grupy. Z 79 filiami zaopatruje ponad 77 000 klientów i ponad 10 000 warsztatów samochodowych, dzięki czemu zajmuje 2 miejsce na krajowym rynku.

#### Podstawowa struktura rynków dystrybucji

Przychody ze sprzedaży w danym kraju:

w tys. zł	2025	udział	2024	udział
Polska	9 043 497	43,55%	8 861 080	46,43%
Rumunia	1 660 261	7,99%	1 476 966	7,74%
Bułgaria	1 502 942	7,24%	1 323 567	6,93%
Grecja	843 604	4,06%	689 902	3,61%
Węgry	807 950	3,89%	716 595	3,75%
Łotwa	769 187	3,70%	749 011	3,92%
Czechy	760 402	3,66%	691 066	3,62%
Niemcy	759 845	3,66%	489 375	2,56%
Litwa	747 907	3,60%	723 189	3,79%
Chorwacja	705 540	3,40%	631 998	3,31%
Ukraina	684 849	3,30%	645 238	3,38%
Słowacja	615 199	2,96%	594 831	3,12%
Serbia	391 848	1,89%	299 853	1,57%
Estonia	314 052	1,51%	293 268	1,54%
Słowenia	286 769	1,38%	239 981	1,26%
Mołdawia	282 651	1,36%	242 480	1,27%
Bośnia i Hercegowina	261 184	1,26%	208 194	1,09%
Włochy	173 729	0,84%	154 261	0,81%
Belgia	98 581	0,47%	18 370	0,10%
Wielka Brytania	31 433	0,15%	37 344	0,20%
Albania	24 116	0,12%	-	-
Austria	2 108	0,01%	-	-
Norwegia	45	0,00%	-	0,00%
<b>Razem</b>	<b>20 767 699</b>	<b>100,00%</b>	<b>19 086 569</b>	<b>100,00%</b>

Przychody spółek dystrybucyjnych według lokalizacji (nie zawiera przychodów spółek wspomagających, oraz niektórych spółek dystrybucyjnych, których udział jest niewielki).



\*Dynamika sprzedaży r/r kalkulowana na bazie danych prezentowanych w euro

Przychody ze sprzedaży Grupy Inter Cars w podziale na podstawowe **kategorie** przedstawia poniższa tabela.

	2025	Udział	2024	Udział
części do samochodów osobowych	11 849 705	55,9%	10 618 971	54,53%
części do pojazdów użytkowych i autobusów	3 268 073	15,4%	3 148 588	16,17%
opony, akumulatory, oleje	4 687 313	22,1%	4 326 700	22,22%
wyposażenie warsztatu	774 156	3,6%	688 709	3,54%
pozostała sprzedaż i usługi	636 962	3,0%	690 110	3,54%
	<b>21 216 209</b>	<b>100,00%</b>	<b>19 473 078</b>	<b>100,00%</b>

Największy wzrost sprzedaży w podstawowej ofercie Grupy odnotowano w segmencie części do samochodów osobowych oraz wyposażenia warsztatów głównie ze względu na zwiększenie oferty asortymentowej oraz wchodzenie na nowe rynki.

Otoczenie rynkowe

Inter Cars działa w segmencie dystrybucji nowych części zamiennych, dostarczanych przede wszystkim niezależnym od producentów samochodów warsztatom.

Podstawowe czynniki kształtujące rozwój rynku

Wtórny rynek części samochodowych w naturalny sposób jest pochodną rynku samochodów, bowiem konieczność dokonywania napraw oraz wymiany części eksploatacyjnych ulegających zużyciu skutkuje ciągłym zapotrzebowaniem na części zamienne.

Jednym z czynników kształtujących **sytuację na rynku** jest **liczba samochodów** zarejestrowanych w Polsce i pozostałych krajach europejskich i poruszających się po drogach. W całym roku 2025 w krajach, w których operuje Grupa, liczba nowych zarejestrowanych samochodów nieznacznie wzrosła osiągając wynik o 1,8% wyższy niż 2024 roku (według raportu ACEA). Ograniczony popyt w 2025 roku można przypisać wysokim kosztom kredytów i leasingów samochodowych oraz spowolnieniu gospodarczemu w Europie, które osłabiło nastroje konsumentów i ograniczyło ich zdolność do zakupu nowych samochodów. Dodatkowym czynnikiem zniechęcającym nabywców były wysokie ceny modeli elektrycznych oraz wycofanie subsydiów w wielu europejskich krajach.

O pozycji konkurencyjnej dystrybutorów decyduje coraz większa ilość czynników. W szczególności, są to tradycyjne czynniki związane z dotarciem do klienta (lokalizacja punktów sprzedaży) i dostępność (czyli w efekcie czas realizacji zamówienia), ale także czynniki związane z rozwojem cech jakościowych w dotarciu do klienta. W praktyce wzrost jakości obsługi oznacza rozbudowanie oferty towarowej o nowe linie umożliwiające klientowi zakupy „wszystko pod jednym dachem” (One-Stop-

(w tys. zł)

Shop) oraz zapewnienie dostępu on-line do wszelkich niezbędnych informacji na temat towarów poczynając od określenia ich dostępności, a kończąc na informacjach technicznych dotyczących ich montażu. Dla dystrybutorów oznacza to z jednej strony wzrost lojalności i skali zakupów klientów, a z drugiej jest ogromnym wyzwaniem bowiem wymaga rozbudowy zaplecza logistycznego i wejścia na nowe segmenty rynku charakteryzujące się często znacząco odmienną 'filozofią' sprzedaży jak i konkurencją ze strony wyspecjalizowanych podmiotów.

Grupa Inter Cars realizuje taką strategię pod nazwą „One Stop Shop – wszystko pod jednym dachem”. Rozumiemy przez to, iż Inter Cars, będący dystrybutorem z najszerzą ofertą części zamiennych do samochodów, zapewnia swoim klientom (warsztatom samochodowym) wartości dodane w postaci wsparcia marketingowego, inwestycyjnego, szkoleń oraz przekierowuje kierowców do warsztatów poprzez program flotowy i platformę Motointegrator.pl.

### **Liczba i struktura użytkowanych pojazdów**

Według Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów ACEA, w roku 2025 sprzedaż nowych samochodów osobowych w Unii Europejskiej w porównaniu do ubiegłego roku wzrosła o 1,8%. Mimo tego całkowita liczba rejestracji wciąż pozostaje na znacznie niższym poziomie niż przed pandemią. Według rodzajów napędów samochody z silnikami benzynowymi i wysokoprężnymi odnotowały spadek udziału w rynku z 45,2% w roku 2024 do 35,5% w roku 2025. Jednocześnie coraz większą popularnością cieszą się auta o napędzie hybrydowym (HEV, ang. hybrid electric vehicles) co przełożyło się na 34,5% udział w tym rynku. Największy wpływ na ten wynik miały Niemcy, Holandia, Belgia oraz Francja - łączna liczba rejestracji w tych krajach stanowiła 62% wszystkich rejestracji samochodów hybrydowych w Unii Europejskiej. Samochody z w pełni elektrycznym napędem (BEV, ang. battery electric vehicles) w roku 2025 stanowiły 17,4% rynku nowych samochodów w UE co oznacza wzrost o 3,8 p.p. w porównaniu do poprzedniego roku. Z badań ACEA wynika, że różnice w sprzedaży samochodów elektrycznych w UE są wyraźnie uzależnione od wielkości PKB na mieszkańca: kraje o niższych dochodach pozostają w tyle. Przystępność cenowa pozostaje głównym problemem w upowszechnianiu pojazdów zeroemisyjnych. Popyt na samochody elektryczne w Unii Europejskiej jest silnie uzależniony od polityki rządowej, dostępności infrastruktury ładowania oraz cen pojazdów. Kraje oferujące wsparcie finansowe i inwestujące w rozwój infrastruktury obserwowały wzrost zainteresowania elektromobilnością, podczas gdy w państwach ograniczających takie wsparcie popyt malał.

Zgodnie z danymi opublikowanym przez stowarzyszenie ACEA park samochodów osobowych w Europie był szacowany w 2024 roku na prawie 256 milionów pojazdów co oznacza wzrost w stosunku do poprzedniego roku o 1,4%.

Średni wiek samochodów osobowych w Unii Europejskiej wciąż rośnie i szacowany jest na 12,7 lat. Najwyższy średni wiek aut w Unii Europejskiej odnotowany został w Grecji na poziomie 17,8 lat, a kolejne pozycje zajęły Estonia (17,5 lat) i Czechy (16,5). W Polsce średni wiek samochodów osobowych szacowany jest na około 15,2 roku, co oznacza niewielki wzrost w porównaniu z rokiem poprzednim, kiedy był on określany na poziomie około 15,1 roku.

Według danych z końca grudnia 2025 r., w Polsce było zarejestrowanych łącznie 132 775 pojazdów całkowicie elektrycznych - zeroemisyjnych (BEV). Przez 12 miesięcy ubiegłego roku ich liczba zwiększyła się o 52 749 sztuk co stanowi wzrost o 118% w porównaniu z 2024 rokiem. Samochodów osobowych z napędem elektrycznym było 237 649 sztuk z czego 121 606 sztuk w pełni elektrycznych (BEV) oraz 116 043 sztuki hybryd typu plug-in (PHEV, ang. plug-in hybrid electric vehicles) - wynika z Licznika Elektromobilności, uruchomionego przez PZPM i PSPA.

Równolegle do floty pojazdów z napędem elektrycznym rozwija się również infrastruktura ładowania. Pod koniec grudnia 2025 r. w Polsce funkcjonowało już 11 762 ogólnodostępnych punktów ładowania pojazdów elektrycznych. 37% z nich stanowiły szybkie punkty ładowania prądem stałym (DC), a 63% - wolne punkty prądu przemiennego (AC) o mocy mniejszej lub równej 22 kW (Licznik Elektromobilności).

### **Źródła zaopatrzenia**

Oferta Grupy obejmuje towary od ponad tysiąca dostawców. Towary są dostarczane z obszaru całego świata, jednak w większości od dostawców z krajów UE i Azji. Dominującą kategorią dostawców towarów są międzynarodowe koncerny, dla których Spółka jest jednym z największych i najważniejszych klientów w regionie Europy Środkowo-Wschodniej. Duża dywersyfikacja dostawców powoduje, że działalność Grupy nie jest szczególnie uzależniona od jednego lub kilku dostawców - żaden dostawca nie przekracza udziału 10% całkowitej wartości zakupów towaru.

#### 4. UMOWY ZNACZĄCE I ISTOTNE DLA DZIAŁALNOŚCI ORAZ UMOWY UBEZPIECZENIA

##### Umowy znaczące

Stosunki handlowe z dostawcami Inter Cars uregulowane są w formie umowy pisemnej jedynie w przypadku niektórych dostawców Grupy. W szczególności są to porozumienia określające warunki przyznawania dodatkowych rabatów przez dostawców Grupy. Zawarte umowy z dostawcami nie nakładają na Spółkę obowiązków realizacji określonych wartościowo obrotów.

##### Wybrane umowy istotne

Inter Cars jest stroną umów istotnych dla realizacji strategii rozwoju Grupy. Należą do nich w szczególności umowy z dostawcami części zamiennych określające warunki przyznania rabatów.

Najczęściej zawierane są na okres jednego roku. Na dzień sprawozdawczy obowiązywały umowy zawarte z:

Strona umowy	Data podpisania umowy
ATR International AG	03.06.2005 – na czas nieokreślony
ROBERT BOSCH SP. Z O.O.	22.08.2024 - 31.12.2026 (global) 18.09.2024 – na czas nieokreślony (Polska)
SCHAEFFLER POLSKA SP. Z O.O.	08.05.2025
ZF AUTOMOTIVE SYSTEMS POLAND SP. Z O.O.	19.11.2025
ZF FRIEDRICHSHAFEN AG ZF AFTERMARKET	19.11.2025
AUMOVIO Aftermarket GmbH (wcześniej: CONTINENTAL AFTERMARKET & SERVICES GMBH)	22.04.2025
CASTROL CEE SP. Z O.O.	08.06.2022 obowiązuje do 2026 Plus Roczny Plan Market-Biznesowy z 05.06.2025 z późniejszymi aneksami
VALEO SERVICE EASTERN EUROPE SP. Z O.O.	25.11.2021 - na czas nieokreślony, ANEKS 1 z 16.06.2025
GOODYEAR POLSKA SP. Z O.O.	15.01.2013 - na czas nieokreślony
MANN+HUMMEL FT POLAND SP. Z O.O. SP. K.	01.01.2017 - na czas nieokreślony, ANEKS 1 z 02.06.2025, ANEKS 2 z 11.07.2025 i ANEKS 3 z 15.12.2025

Wśród umów istotnych zawartych dotyczących dostaw części zamiennych na czas nieokreślony:

Lp.	Data zawarcia umowy	Strona
1.	11.12.2019 - na czas nieokreślony, dalej ANEKS z 11.03.2025	Olsa Parts SRL
2.	02.01.2019, dalej ANEKS z 02.06.2025	SENCOM GMBH
3.	08.10.2019, dalej ANEKS z 14.03.2025	AIR TOP ITALIA SRL
4.	02.01.2019, dalej ANEKS z 09.04.2025	Kawe B.V.
5.	05.11.2019 - na czas nieokreślony	MOTIP

(w tys. zł)

**Umowy ubezpieczenia**

Data zawarcia umowy	Strona umowy	Przedmiot umowy	Istotne warunki	Termin
01.07.2025	Warta	Ubezpieczenie majątku oraz środków obrotowych Spółki	Polisa „All in”: obejmująca podmioty krajowe; ubezpieczenia mienia od zdarzeń losowych w zakresie wszystkich ryzyk, ubezpieczenie sprzętu elektronicznego, ubezpieczenie ładunków w transporcie (Cargo)	01.07.2025-30.06.2026
01.07.2025	Warta+Chubb+Colonnade+Generali+Tokio Marine, Alta Signa	Odpowiedzialność cywilna Zarządu	OC Zarządu D&O	01.07.2025-30.06.2026
01.07.2025	Warta	OC działalności	Odpowiedzialność cywilna spółki.	01.07.2025-30.06.2026

Spółki zagraniczne posiadają indywidualne polisy ubezpieczeniowe zawarte na lokalnych rynkach.

**Umowy pomiędzy akcjonariuszami**

Grupie nieznane są żadne umowy pomiędzy akcjonariuszami.





5. INFORMACJE O POWIĄZANIACH ORGANIZACYJNYCH LUB KAPITAŁOWYCH EMITENTA Z INNYMI PODMIOTAMI ORAZ OKREŚLENIE JEGO GŁÓWNYCH INWESTYCJI KRAJOWYCH I ZAGRANICZNYCH (PAPIERY WARTOŚCIOWE, INSTRUMENTY FINANSOWE, WARTOŚCI NIEMATERIALNE ORAZ NIRUCHOMOŚCI), W TYM INWESTYCJI KAPITAŁOWYCH DOKONANYCH POZA JEGO GRUPĄ JEDNOSTEK POWIĄZANYCH, OPIS METOD ICH FINANSOWANIA ORAZ OPIS STRUKTURY GŁÓWNYCH LOKAT KAPITAŁOWYCH LUB GŁÓWNYCH INWESTYCJI KAPITAŁOWYCH DOKONANYCH W RAMACH GRUPY KAPITAŁOWEJ EMITENTA W DANYM ROKU OBROTOWYM.

Spółka Inter Cars S.A. jest jednostką dominującą w grupie kapitałowej, w której skład wchodzi i podlegają konsolidacji następujące podmioty:

Nazwa podmiotu	Siedziba	Stopień powiązania i procentowy udział Inter Cars S.A. w kapitale
Inter Cars Ukraine LLC	Chmielnicki, Ukraina	Bezpośrednie - 100%
Q-service Sp. z o.o.	Częstków Mazowiecki, Polska	Bezpośrednie - 100%
Lauber Sp. z o.o.	Słupsk, Polska	Bezpośrednie - 100%
Inter Cars Česká republika s.r.o.	Praga, Czechy	Bezpośrednie - 100%
Feber Sp. z o.o.	Częstków Polski, Polska	Bezpośrednie - 100%
IC Development & Finance Sp. z o.o.	Częstków Mazowiecki, Polska	Bezpośrednie - 100%
Armatus sp. z o.o.	Częstków Polski, Polska	Bezpośrednie - 100%
Inter Cars Slovenská republika s.r.o.	Bratysława, Słowacja	Bezpośrednie - 100%
Inter Cars Lietuva UAB	Wilno, Litwa	Bezpośrednie - 100%
Inter Cars Belgium NV	Hasslt, Belgia	Bezpośrednie - 100%
Inter Cars Hungária Kft	Budapeszt, Węgry	Bezpośrednie - 100%
Inter Cars Italia s.r.l.	Pero, Włochy	Bezpośrednie - 100%
Inter Cars d.o.o.	Zagrzeb, Chorwacja	Bezpośrednie - 100%
Inter Cars Romania s.r.l.	Cluj-Napoca, Rumunia	Bezpośrednie - 100%
Inter Cars Cyprus Ltd. (w likwidacji)	Nikozja, Cypr	Bezpośrednie - 100%
Inter Cars Latvija SIA	Mārupes, Łotwa	Bezpośrednie - 100%
Cleverlog-Autoteile GmbH	Berlin, Niemcy	Bezpośrednie - 100%
Inter Cars Bulgaria Ltd.	Sofia, Bułgaria	Bezpośrednie - 100%
Inter Cars Marketing Services Sp. z o.o.	Częstków Mazowiecki, Polska	Bezpośrednie - 100%
ILS Sp. z o.o.	Swobodnia, Polska	Bezpośrednie - 100%
Inter Cars Malta Holding Ltd	Birkirkara, Malta	Bezpośrednie - 100%
Q-service Truck Sp. z o.o.	Częstków Polski, Polska	Bezpośrednie - 100%
Inter Cars INT Trgovina z rezervnimi deli in opremo za motorna vozila d.o.o.	Lublana, Słowenia	Bezpośrednie - 100%
Inter Cars Eesti OÜ	Tallin, Estonia	Bezpośrednie - 100%
Inter Cars Moldova s.r.l. (dawniej: Inter Cars Pieses Auto s.r.l.)	Kiszyniów, Mołdawia	Bezpośrednie - 100%
Inter Cars Greece Ltd.	Elliniko Attika, Grecja	Bezpośrednie - 100%



(w tys. zł)

Nazwa podmiotu	Siedziba	Stopień powiązania i procentowy udział Inter Cars S.A. w kapitale
Inter Cars d.o.o.	Sarajewo, Bośnia i Hercegowina	Bezpośrednie - 100%
Inter Cars United Kingdom - automotive technology Ltd.	Tipton, Wielka Brytania	Bezpośrednie - 100%
Inter Cars d.o.o. Belgrad-Rakovica	Belgrad-Rakovica, Serbia	Bezpośrednie - 100%
Inter Cars Fleet Services Sp. z o.o.	Swobodnia, Polska	Bezpośrednie - 100%
Inter Cars Norge A.S.	Oslo, Norwegia	Bezpośrednie - 100%
Inter Cars Deutshland GmbH	Berlin, Niemcy	Bezpośrednie - 100%
Inter Cars Albania SHA	Tirana, Albania	Bezpośrednie - 100%
Inter Cars Austria GmbH	Wiedeń, Austria	Bezpośrednie - 100%
TK Dystrybucja Sp. z o.o.	Częstków Polski, Polska	Bezpośrednie - 100%
WZ Dystrybucja Sp. z o.o.	Częstków Polski, Polska	Bezpośrednie - 100%
Inter Cars Malta Ltd.	Birkirkara, Malta	Pośrednie 100% udziałów posiada spółka zależna Inter Cars Malta Holding Ltd.
Aurelia Auto d.o.o.	Vinkovci, Chorwacja	Pośrednie 100% udziałów posiada spółka zależna Inter Cars d.o.o. (Chorwacja)
ILS Balkan srl.	Bukareszt, Rumunia	Pośrednie 100% udziałów posiada spółka zależna ILS Sp. z o.o.
ILS Adriatic Logistica d.o.o.	Vukovina, Chorwacja	Pośrednie 100% udziałów posiada spółka zależna ILS Sp. z o.o.
InterMeko Europe Sp. z o.o.	Swobodnia, Polska	Współkontrolowana - 50%
DANXILS Sp. z o.o.	Swobodnia, Polska	Współkontrolowana 50% prawo własności posiada spółka zależna ILS Sp. z o.o.
Partslife International Kft.	Dunakeszi, Węgry	Stowarzyszona 33,33% udziałów posiada podmiot dominujący Inter Cars S.A.

Spółki w grupie są finansowane między innymi przez spółkę dominującą poprzez pożyczki bądź kredyty kupieckie. Zestawienie udzielonych pożyczek zawiera nota nr 9 Sprawozdania z działalności.

## 6. ZMIANY W POWIĄZANIACH ORGANIZACYJNYCH LUB KAPITAŁOWYCH ORAZ WSKAZANIA ICH SKUTKÓW.

W roku 2025 wystąpiły następujące zmiany w powiązaniach organizacyjnych lub kapitałowych spółki:

- 29 kwietnia 2025 r. powołano nową spółkę zależną Inter Cars Austria GmbH zarejestrowaną w Wiedniu w Austrii.
- 10 grudnia 2025 r. podjęto Uchwałę o podwyższeniu kapitału zakładowego spółki ILS Sp. z o.o. o kwotę 500 000 000 zł, z czego 5 429 000 zł przeznaczono na kapitał podstawowy, a 494 571 000 zł na kapitał zapasowy, poprzez konwersję zobowiązań spółki ILS Sp. z o.o. wobec spółki Inter Cars S.A.

## 7. PROGRAM MOTYWACYJNY

W dniu 10 czerwca 2025 Zwyczajne Walne Zgromadzenie Inter Cars S.A. podjęło uchwały w sprawie przyjęcia programu motywacyjnego dla kluczowych menadżerów Grupy Inter Cars na lata 2025-2027 („Program Motywacyjny”) oraz w sprawie ustanowienia zmiennego składnika wynagrodzenia dla kadry zarządzającej Grupy Inter Cars („Program Zmiennego Składnika Wynagrodzenia”) (łącznie Program Motywacyjny i Program Zmiennego Składnika Wynagrodzenia: „Programy”).

Celem wprowadzenia Programów jest motywowanie uczestników Programów do realizacji celów Grupy poprzez maksymalizację skonsolidowanych wyników finansowych Grupy.

Program Motywacyjny realizowany będzie poprzez przyznawanie uprawnień, które po spełnieniu wyznaczonych warunków będą uprawniały do objęcia nowych akcji spółki z wyłączeniem prawa poboru w wyniku wykonania warrantów subskrypcyjnych (w przypadku podjęcia przez Walne Zgromadzenie Spółki uchwały w sprawie podwyższenia kapitału zakładowego w drodze emisji akcji) lub do nabycia akcji własnych Spółki, które zostaną w tym celu uprzednio nabyte przez Spółkę w ramach skupu akcji własnych Spółki.

Program Zmiennego Składnika Wynagrodzenia realizowany będzie poprzez przyznawanie Uprawnień, które po spełnieniu wyznaczonych warunków będą uprawniały do nabycia akcji własnych Spółki, które zostaną w tym celu uprzednio nabyte przez Spółkę w ramach skupu akcji własnych Spółki.

Programy będą realizowane etapowo, w związku z czym uprawnienia będą przyznawane w sposób i na warunkach określonych w odpowiednich regulaminach.

Programy będą realizowane przez okres 3 lat, w latach obrotowych 2025, 2026 oraz 2027. Rozliczenie ostatniej transzy Programów planowane jest na 2028 rok.

Uprawnienia przyznawane będą uczestnikom Programów w transzach w następujących terminach (w zależności od spełnienia przewidzianych w regulaminie warunków):

- ✓ w terminie do 31 lipca 2026 r. w przypadku transzy pierwszej;
- ✓ w terminie do 31 lipca 2027 r. w przypadku transzy drugiej;
- ✓ w terminie do 31 lipca 2028 r. w przypadku transzy trzeciej; oraz
- ✓ w terminie do 31 lipca 2028 r. w przypadku transzy dodatkowej.

Przyznanie każdej transzy wymaga osiągnięcia w danym roku (lub w przypadku transzy dodatkowej – łącznie) minimalnych poziomów skonsolidowanego EBITDA oraz przychodów ze sprzedaży:

2025 r.: EBITDA co najmniej 1 447,3 mln zł, przychody co najmniej 21 739,4 mln zł,

2026 r.: EBITDA co najmniej 1 633,9 mln zł, przychody co najmniej 23 913,4 mln zł,

2027 r.: EBITDA co najmniej 1 843,4 mln zł, przychody co najmniej 26 304,7 mln zł.

Dodatkowa transza przysługuje w przypadku osiągnięcia w latach 2025–2027 łącznie EBITDA co najmniej 4 924,6 mln zł oraz przychodów co najmniej 71 957,5 mln zł.

W przypadku niepełnego osiągnięcia przez Grupę wskazanych powyżej komponentów warunku wynikowego oraz w przypadku przekroczenia przez Grupę zakładanych poziomów, na zasadach szczegółowo określonych w zatwierdzonych przez Radę Nadzorczą regulaminach Programów, mogą zostać przyznane uczestnikom Programów uprawnienia, z tym zastrzeżeniem, że jeśli którykolwiek z komponentów warunku wynikowego, określonego dla danej transzy, zostanie spełniony w mniej niż 90%, uprawnienia w danej transzy nie zostaną przyznane, zaś spełnienie któregośkolwiek z warunków wynikowych, określonych dla danej transzy, w więcej niż 100 % (w przypadku Programu Motywacyjnego) lub 105% (w przypadku Programu Zmiennego Składnika Wynagrodzenia) nie powoduje zwiększenia liczby uprawnień przyznawanych w danej transzy.

Spełnienie warunku wynikowego w danej transzy Programów zostanie stwierdzone w odpowiedniej uchwale weryfikacyjnej.

Realizacja programów nadzorowana jest przez Radę Nadzorczą oraz Zarząd Spółki.

Szczegółowe informacje dotyczące Programów zostały zawarte w uchwałach Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Inter Cars S.A., o podjęciu których Zarząd Spółki informował w raporcie bieżącym nr 22/2025 z dnia 11 czerwca 2025 r.

Na dzień 31 grudnia 2025 roku szacowany łączny koszt Programów wynosi 85 mln zł. Koszty Programów będą ujmowane w latach 2025-2028 począwszy od drugiego kwartału 2025 roku, proporcjonalnie do okresu nabywania uprawnień. W okresie sprawozdawczym łączny koszt Programów dla całej Grupy Inter Cars wyniósł 12 227 tys. zł i został rozpoznany w korespondencji z kapitałem własnym w pozycji Kapitał z programu świadczeń pracowniczych opartych na akcjach, z czego 9 708 tys. zł dotyczy Jednostki Dominującej, a 2 519 tys. zł pozostałych Spółek z Grupy.

W oparciu o skonsolidowane wyniki finansowe zrealizowane przez Grupę Inter Cars S.A. w 2025 roku dokonano wstępnej oceny stopnia realizacji warunków wynikowych osiągniętych przez Grupę Inter Cars w roku obrotowym 2025, zgodnie z definicją określoną w Programach. Poziom realizacji warunków wynikowych za 2025 rok wyniósł 97,6% w zakresie komponentu przychodowego oraz 99,2% w zakresie komponentu EBITDA.

	<b>Cel określony w Programie Motywacyjnym</b>	<b>Wykonanie wg sprawozdania</b>	<b>Koszt Programów (LTI)</b>	<b>Wykonanie skorygowane o LTI</b>	<b>Poziom realizacji</b>
Przychody	21 739 417	21 216 209	–	21 216 209	97,60%
EBITDA	1 447 302	1 424 035	12 227	1 436 262	99,20%

Powyższe poziomy realizacji stanowią podstawę do określenia liczby uprawnień w ramach pierwszej transzy Programów, które zostaną potwierdzone odpowiednio uchwałą weryfikacyjną Rady Nadzorczej - w stosunku do Członków Zarządu, oraz Zarządu – w stosunku do pozostałych menadżerów, objętych Programami po odbyciu zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Spółki zatwierdzającego skonsolidowane sprawozdanie finansowe Grupy. Zwyczajne Walne Zgromadzenie Inter Cars S.A. uchwałą z dnia 10 czerwca 2025 r. upoważniło Zarząd Inter Cars S.A. do nabywania akcji własnych Spółki. Zgodnie z uchwałą Zarząd został upoważniony do nabywania akcji własnych w okresie do dnia 31 grudnia 2028 roku w ilości stanowiącej łącznie nie więcej niż 2,83% kapitału zakładowego Spółki. Nabycie akcji własnych będzie finansowane ze środków pochodzących z kapitału rezerwowego przeznaczonego na nabycie akcji własnych, utworzonego na podstawie przedmiotowej uchwały.

Na potrzeby zasilenia kapitału rezerwowego została przeniesiona kwota 320 mln zł z kapitału zapasowego Spółki (ze środków tego kapitału pochodzących z zysku, które mogą być przeznaczone na wypłatę dywidendy) na kapitał rezerwowo utworzony na potrzeby sfinansowania nabywania Akcji Własnych. Tym samym kapitał zapasowy Spółki uległ odpowiedniemu zmniejszeniu o kwotę utworzonego kapitału rezerwowego.

W dniu 15 września 2025 r. Zarząd Inter Cars S.A., poinformował o podjęciu, na podstawie uchwały nr 33 Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia z dnia 10 czerwca 2025 r., uchwały w sprawie ustalenia warunków i trybu przeprowadzenia skupu akcji własnych Spółki. W wyniku przeprowadzonego skupu Spółka nabyła 150 000 akcji własnych po cenie 575,00 zł za jedną akcję, o łącznej wartości nabycia 86 250 000,00 zł. Wartość nominalna akcji nabytych w ramach transakcji wynosi 300 000,00 zł. Nabyte akcje stanowią 1,06% kapitału zakładowego Spółki. Zgodnie z art. 364 § 2 Kodeksu spółek handlowych, Spółka nie wykonuje praw udziałowych z akcji własnych, z wyjątkiem uprawnień związanych z ich zbyciem lub czynnościami zmierzającymi do zachowania tych praw.

Nabycie akcji zostało sfinansowane ze środków kapitału rezerwowego, utworzonego decyzją Walnego Zgromadzenia poprzez przeniesienie kwoty 320 mln zł z kapitału zapasowego, pochodzącego z zysku możliwego do podziału. Na dzień kończący okres sprawozdawczy Spółka nie posiada innych akcji własnych poza nabytymi w ramach opisanej transakcji.

Nabyte akcje własne zostały ujęte jako pomniejszenie kapitału własnego, a wszelkie koszty związane z transakcją zostały rozpoznane bezpośrednio w kapitale własnym i nie wpływają na wynik finansowy okresu.

## 8. INFORMACJE O ISTOTNYCH TRANSAKCIACH ZAWARTYCH PRZEZ EMITENTA Z PODMIOTAMI POWIĄZANYMI NA INNYCH WARUNKACH NIŻ RYNKOWE, WRAZ Z ICH KWOTAMI ORAZ INFORMACJAMI OKREŚLAJĄCYMI CHARAKTER TYCH TRANSAKCI.

Wszystkie transakcje ze spółkami powiązanymi przeprowadzane są na warunkach rynkowych.

**INTER  
CARS****UWALNIAMY CZAS  
NAPĘDZAMY ROZWÓJ****9. ZACIĄGNIĘTE KREDYTY I POŻYCZKI****Kredyty i pożyczki na dzień 31.12.2025****Kredyty i pożyczki krótkoterminowe**

	kwota według umowy (limit)	Wykorzystanie	termin spłaty
<b>Konsorcjum banków</b>	<b>1 793 374</b>	<b>1 388 450</b>	30.06.2026
- Inter Cars S.A.		1 334 586	
- Inter Cars Slovenská republika s.r.o.		28 030	
- Lauber Sp. z o.o.		13 033	
- ING Bank N.V (Inter Cars Romania s.r.l.)		12 801	
<b>Raiffeisen a.s.</b>	<b>34 920</b>	<b>10 405</b>	28.02.2026
(Inter Cars Česká republika s.r.o.)			
<b>Kredyt Logistyka</b>	<b>34 921</b>	<b>34 921</b>	31.12.2026
<b>OTP Banka d.d.</b>	<b>46 494</b>	<b>44 465</b>	28.08.2026
(ICSI - Inter Cars INT D o.o.)			
<b>Intesa Sanpaolo Banka d.d.</b>	<b>25 043</b>	<b>18 297</b>	15.08.2026
(Inter Cars d o.o. Bośnia i Hercegowina)			
<b>Piraeus Bank Ltd</b>	<b>12 680</b>	<b>12 817</b>	nieokreślony
(Inter Cars Greece Ltd.)			
<b>BNP Paribas Bank Polska S.A.</b>	<b>24 040</b>	<b>24 040</b>	31.12.2026
(ILS Sp. z o.o.)			
<b>TotalEnergies Marketing Bulgaria EOOD</b>	<b>235</b>	<b>235</b>	31.12.2026
(Inter Cars Bulgaria Ltd.)			
<b>Automotive Parts s.r.o.</b>	<b>23</b>	<b>23</b>	25.11.2026
(Inter Cars Česká republika s.r.o.)			
<b>United Bulgarian Bank AD</b>	<b>63 401</b>	<b>52 240</b>	24.01.2026
(Inter Cars Bulgaria Ltd.)			
<b>Alior Leasing Sp. z o.o.</b>	<b>1 359</b>	<b>1 359</b>	31.12.2026
(QST Sp. z o.o.)			
	<b>2 036 490</b>	<b>1 587 251</b>	

**Kredyty i pożyczki długoterminowe w wartości nominalnej**

	kwota według umowy (limit)	Wykorzystanie	termin spłaty
<b>Konsorcjum banków</b>	<b>1 150 814</b>	<b>903 814</b>	30.11.2027
<b>Kredyt Logistyka</b>	<b>176 764</b>	<b>174 606</b>	31.12.2031
<b>Alior Leasing Sp. z o.o.</b>	<b>3 372</b>	<b>3 372</b>	28.07.2029
(QST Sp. z o.o.)			
<b>BNP Paribas Bank Polska S.A.</b>	<b>192 320</b>	<b>192 320</b>	31.12.2031
(ILS Sp. z o.o.)			
<b>United Bulgarian Bank AD</b>	<b>147 935</b>	<b>121 061</b>	31.10.2027
(Inter Cars Bulgaria Ltd.)			
<b>Intesa Sanpaolo Banka d.d.</b>	<b>2 159</b>	<b>2 159</b>	15.06.2027
(Inter Cars d o.o. Bośnia i Hercegowina)			
	<b>1 673 364</b>	<b>1 397 332</b>	

(w tys. zł)

**Umowy zaciągniętych pożyczek i kredytów**

Nr Umowy Bank	Data zawarcia	Termin ważności	Kwota limitu/kredytu	Zabezpieczenia
Kredyt konsorcjalny Bank Polska Kasa Opieki S.A., CaixaBank S.A. ING Bank Śląski S.A., Bank BGŻ BNP Paribas S.A. Santander Bank Polska S.A, Bank Handlowy w Warszawie S.A. mBank S.A.,	14.11.2016	30.06.2026 30.11.2027	1 793 373 500 PLN 1 150 814 000 PLN	Wykaz zabezpieczeń ujawniono w nocie nr 18 skonsolidowanego sprawozdania finansowego
Raiffeisenbank A.S. (Inter Cars Česká republika s.r.o.)	30.09.2012	28.02.2026	200 000 000 CZK	Gwarancja bankowa
OTP Banka d.d. (ICSI - Inter Cars INT D o.o.)	09.12.2021	28.08.2026	11 000 000 EUR	3 weksle in-blanco i gwarancja korporacyjna
ING Bank N.V. (Inter Cars Romania s.r.l.)	27.08.2014	30.06.2026	70 000 000 RON	Zabezpieczenie na zapasach
United Bulgarian Bank AD (Inter Cars Bulgaria Ltd.)	30.11.2023	31.10.2027	35 000 000 EUR	Gwarancja korporacyjna
UniCredit Bulbank AD (Inter Cars Bulgaria Ltd.)	24.01.2025	24.01.2026	15 000 000 EUR	Gwarancja korporacyjna
Intesa Sanpaolo Banka d.d. (Inter Cars d o.o. Bośnia i Hercegowina)	01.09.2022 25.01.2024	15.08.2026 15.06.2027	11 600 000 BAM 1 000 000 BAM	Gwarancja korporacyjna, 6 weksli in blanco; środki na koncie w banku
Piraeus Bank Ltd (Inter Cars Greece Ltd)	28.08.2024	Nieokreślony	3 000 000 EUR	Cesja wierzytelności
BNP Paribas Bank Polska S.A. (ILS Sp. z o.o.)	04.04.2024	31.12.2031	216 360 000 PLN	Gwarancja korporacyjna
Alor Leasing Sp. z o.o. i Nest Lease (QST Sp. z o.o.)	22.10.2024	28.07.2029	1 124 474 EUR	Zastaw na przedmiocie inwestycji
Total Enrgies Marketing Bulgaria EOOD (Inter Cars Bulgaria Ltd.)	16.11.2023	16.11.2026	108 789 BGN	Zastaw na przedmiocie inwestycji
Raiffeisen Leasing s.r.o. (Inter Cars Česká republika s.r.o.)	19.08.2021	25.11.2026	132 231 CZK	Zastaw na przedmiocie inwestycji
Kredyt logistyka CaixaBank S.A., Santander Bank Polska S.A.	12.05.2025	31.12.2031	50 000 000 EUR	Wykaz zabezpieczeń ujawniono w nocie nr 18 skonsolidowanego sprawozdania finansowego

Oprocentowanie kredytów jest zmienne i uzależnione od stóp WIBOR, EURIBOR, ESTR powiększonych o ustalone na podstawie zawartych umów kredytowych marże banków (ustalone na zasadach rynkowych) dla każdego okresu odsetkowego.





(w tys. zł)

Poniższa tabela zawiera informacje dotyczące istotnych warunków kredytu konsorcyjnego i pozostałych kredytów

Źródło finansowania	Kwota wykorzystania kredytu (tys. zł.)	Oprocentowanie
CaixaBank S.A.	369 002	Część krótkoterminowa - WIBOR 1M + marża banku, Część długoterminowa - WIBOR 3M + marża banku
Bank Pekao S.A.	708 450	Część krótkoterminowa - WIBOR 1M + marża banku, Część długoterminowa - WIBOR 3M + marża banku
Bank Handlowy w Warszawie S.A.	254 447	Część krótkoterminowa - WIBOR 1M + marża banku, Część długoterminowa - WIBOR 3M + marża banku
Santander Bank Polska S.A.	353 428	Część krótkoterminowa - WIBOR 1M + marża banku, Część długoterminowa - WIBOR 3M + marża banku
BNP Paribas Bank Polska S.A.	229 884	Część krótkoterminowa - WIBOR 1M + marża banku, Część długoterminowa - WIBOR 3M + marża banku
mBank S.A.	276 367	Część krótkoterminowa - WIBOR 1M + marża banku, Część długoterminowa - WIBOR 3M + marża banku
ING Bank Śląski S.A.	264 097	Część krótkoterminowa - WIBOR 1M + marża banku, Część długoterminowa - WIBOR 3M + marża banku
Citibank Europe PLC (Inter Cars Slovenska Republika s.r.o.)	28 030	EURIBOR 1M + marża banku
ING Bank N.V. (Inter Cars Romania s.r.l.)	12 801	ROBOR + marża banku
Raiffeisen A.S. (Inter Cars Česká republika s.r.o.)	10 405	PRIBOR/ ESTR + marża banku
OTP Banka d.d. (Inter Cars INT D o.o.-Słowenia)	44 465	Część krótkoterminowa - EURIBOR 3M + marża banku
United Bulgarian Bank AD oraz UniCredit Bulbank AD (Inter Cars Bulgaria Ltd.)	173 302	SIR + marża banku EURIBOR 1M + marża banku
Intesa Sanpaolo Banka d.d. (Inter Cars d o.o. Bośnia i Hercegowina)	20 456	Stała marża banku
Piraeus Bank Ltd (Inter Cars Greece Ltd)	12 817	EURIBOR 3M + marża banku
BNP Paribas Bank Polska S.A. (ILS Sp. z o.o.)	216 360	WIBOR + marża banku
Alior Leasing Sp. z o.o. (QST Sp. z o.o.)	4 731	Zmienne
Total Enrgies Marketing Bulgaria EOOD (Inter Cars Bulgaria Ltd.)	235	Stała marża
Raiffeisen Leasing s.r.o. (Inter Cars Česká republika s.r.o.)	23	Zmienne
<b>Razem</b>	<b>2 979 300</b>	

Kredyt konsorcyjny został przeznaczony na spłatę zadłużenia oraz finansowanie bieżącej działalności gospodarczej, natomiast kredyt zaciągnięty przez spółkę ILS sp. z o.o. przeznaczono na finansowanie modernizacji i automatyzacji magazynów.



## 10. UDZIELONE POŻYCZKI

## Pożyczki dla jednostek powiązanych udzielone przez jednostkę dominującą

	2025	2024
Na początek okresu	109 416	116 835
Udzielone pożyczki	440 852	190 827
Konwersja pożyczki na kapitał zapasowy	(500 000)	-
Naliczone odsetki	11 208	11 720
Otrzymane spłaty	0	(198 654)
Odsetki otrzymane	(11 285)	(11 885)
Wycena bilansowa	(311)	573
Na koniec okresu	<b>49 880</b>	<b>109 416</b>

## Umowy udzielonych pożyczek jednostkom powiązanym

Data zawarcia umowy pożyczki	Termin wymagalności	Kwota pożyczki	Istotne warunki umowy
09-07-2007	31-12-2026	6 750 000 PLN	Umowa pożyczki od Inter Cars z przeznaczeniem na prowadzenie i rozszerzenie działalności gospodarczej Lauber Sp. z o.o.
04-04-2013	31-12-2026	2 000 000 PLN	Umowa pożyczki od Inter Cars z przeznaczeniem na prowadzenie i rozszerzenie działalności gospodarczej Lauber Sp. Z o.o.
04-10-2019	31-12-2026	200 000 EUR (858 980 PLN)	Umowa pożyczki od Inter Cars z przeznaczeniem na prowadzenie i rozszerzenie działalności gospodarczej Inter Cars D.O.O. (Beograd)
09.06.2022	31.12.2024	480 000 NOK (213 840 PLN)	Umowa pożyczki od Inter Cars z przeznaczeniem na prowadzenie i rozszerzenie działalności gospodarczej Inter Cars Norge AS
20.12.2022	31.12.2026	2 200 000 EUR (9 807 900 PLN)	Umowa pożyczki od Inter Cars z przeznaczeniem na prowadzenie i rozszerzenie działalności gospodarczej Q- Service Truck Sp. z o.o.
27.03.2023	30.06.2026	3 350 000 EUR (14 560 615 PLN)	Umowa pożyczki od Inter Cars z przeznaczeniem na prowadzenie i rozszerzenie działalności gospodarczej Armatus Sp. z o.o.
28.03.2024	31.12.2026	785 000 EUR (3 376 207 PLN)	Umowa pożyczki od Inter Cars z przeznaczeniem na prowadzenie i rozszerzenie działalności gospodarczej Inter Cars Albania SHA
26.06.2025	31.12.2026	200 000 EUR (851 750 PLN)	Umowa pożyczki od Inter Cars z przeznaczeniem na prowadzenie i rozszerzenie działalności gospodarczej Inter Cars Austria GmbH

Saldo pożyczek dla podmiotów powiązanych na dzień 31 grudnia 2025 roku było równe 49 880 tys. zł, a łączna wartość pożyczek udzielonych jednostkom niepowiązanym osiągnęła wartość 44 557 tys. zł.

Pożyczki dla podmiotów powiązanych są oprocentowane w wysokości: WIBOR 1M (dla pożyczek w PLN) albo EURIBOR 3M (dla pożyczek w EUR) powiększonej o marżę w wysokości od 2% do 5%.

Pożyczki do jednostek powiązanych zostały wyeliminowane w sprawozdaniu skonsolidowanym.

**11. INFORMACJA O UDZIELONYCH I OTRZYMANYCH W 2025 ROKU OBROTOWYM PORĘCZENIACH I GWARANCJACH, W TYM UDZIELONYCH PODMIOTOM POWIĄZANYM EMITENTA.**

Na dzień 31 grudnia 2025 roku łączna wartość gwarancji i poręczeń osiągnęła wartość 873 338 tys. zł. i składały się na nią gwarancje spłaty kredytów tylko dla jednostek powiązanych oraz poręczenia na rzecz ich dostawców, co oznacza, że jednostka dominująca nie udzielała poręczeń ani gwarancji na rzecz podmiotów niepowiązanych.

	2025	2024
Na początek okresu	772 766	509 383
Udzielone nowe gwarancje i zwiększenia istniejących	146 251	400 878
Wygasłe	(45 679)	(137 495)
Na koniec okresu	<b>873 338</b>	<b>772 776</b>

Spółka posiada również gwarancje udzielone przez InterRisk jako zabezpieczenie wniesienia wadium do przetargu oraz należytego wykonania umowy i usunięcia wad przy dostawach części zamiennych dla Poczty Polskiej i Komend Wojewódzkich Policji i Jednostek Wojskowych.

Zestawienie udzielonych gwarancji, poręczeń oraz innych umów zobowiązujących do świadczeń na rzecz jednostek powiązanych dla stron trzecich na dzień 31.12.2025

	2025	2024
Na początek okresu	772 766	499 378
Udzielone nowe gwarancje i zwiększenia istniejących	146 251	400 878
Wygasłe	(45 679)	(127 490)
Na koniec okresu	<b>873 338</b>	<b>772 766</b>

**12. SEZONOWOŚĆ LUB CYKLICZNOŚĆ DZIAŁALNOŚCI**

Całkowite przychody Grupy nie są w znaczący sposób podatne na zjawisko sezonowości. W szerokiej ofercie części występują towary, których sprzedaż jest uzależniona od pory roku, zwłaszcza zimy. Należą do nich między innymi opony zimowe, akumulatory, świece żarowe, felgi stalowe, filtry paliwa oraz płyny do chłodziw i spryskiwaczy. Towary najbardziej podatne na sezonową, krótkookresową sprzedaż, takie jak np. opony letnie czy zimowe są zamawiane u dostawców kilka miesięcy przed planowanym okresem wzmożonej sprzedaży (przy czym wcześniejsze zakupy premiowane są przez dostawców dłuższymi terminami płatności oraz wyższymi rabatami).

Obserwowaną prawidłowością jest to, iż relatywnie najniższa sprzedaż osiągana jest w 1 kwartale roku.

### 13. OCENA ZARZĄDZANIA ZASOBAMI FINANSOWYMI

Oceny zarządzania zasobami finansowymi dokonano przy wykorzystaniu następujących wskaźników:

- *rentowność brutto na sprzedaży* – stosunek zysku brutto na sprzedaży do przychodów ze sprzedaży netto,
- *rentowność sprzedaży* - stosunek zysku brutto na sprzedaży do przychodów ze sprzedaży netto,
- *rentowność operacyjna* - stosunek zysku operacyjnego do przychodów ze sprzedaży netto, mierzy efektywność działalności operacyjnej Grupy,
- *EBITDA* - jako zysk (strata) netto przed amortyzacją, przychodami (kosztami) finansowymi netto, różnicami kursowymi oraz podatkiem dochodowym,
- *rentowność brutto* - stosunek zysku brutto do przychodów ze sprzedaży netto, mierzy efektywność działalności Grupy z uwzględnieniem wyniku osiągniętego na operacjach finansowych oraz salda strat i zysków nadzwyczajnych,
- *rentowność netto* - mierzony jako stosunek zysku pozostającego do dyspozycji Grupy po obowiązkowych zmniejszeniach, do przychodów ze sprzedaży netto,
- *stopa zwrotu z aktywów (ROA)* - procentowy udział zysku netto w wartości aktywów, mierzący ogólną efektywność aktywów,
- *stopa zwrotu z kapitału własnego (ROE)* - udział zysku netto w wartości kapitału własnego, mierzy efektywność kapitałów zaangażowanych w firmie,
- *zadłużenia ogólne* - stosunek zobowiązań ogółem do wartości aktywów,
- *zadłużenia kapitału własnego* - stosunek zobowiązań ogółem do kapitału własnego.
- *cykl rotacji zapasów* - stosunek średniej arytmetycznej wartości zapasów na koniec i na początek danego okresu do wartości sprzedanych towarów i materiałów, wyrażony w dniach,
- *cykl rotacji należności z tytułu dostaw i usług i pozostałych* - stosunek średniej arytmetycznej wartości należności z tytułu dostaw i usług i pozostałych na koniec i na początek danego okresu do przychodów ze sprzedaży netto, wyrażony w dniach,
- *cykl operacyjny* - suma cyklu rotacji zapasów oraz cyklu rotacji należności,
- *cykl rotacji zobowiązań z tytułu dostaw i usług* - stosunek średniej arytmetycznej wartości zobowiązań z tytułu dostaw i usług na koniec i na początek danego okresu do wartości sprzedanych towarów i materiałów i kosztów usług obcych bez dystrybucji, wyrażony w dniach,
- *cykl konwersji gotówkowej* - różnica pomiędzy cyklem operacyjnym a cyklem rotacji zobowiązań z tytułu dostaw i usług,
- *wskaźnik bieżący*, obrazujący zdolność firmy do regulowania bieżących zobowiązań przy wykorzystaniu aktywów bieżących – stosunek stanu majątku obrotowego do stanu zobowiązań krótkoterminowych na koniec danego okresu,
- *wskaźnik szybki*, obrazujący zdolność zgromadzenia w krótkim czasie środków pieniężnych na pokrycie zobowiązań o wysokim stopniu wymagalności – stosunek stanu majątku obrotowego pomniejszonego o zapasy do stanu zobowiązań krótkoterminowych na koniec okresu,
- *wskaźnik natychmiastowy*, mierzący zdolność do pokrycia zobowiązań o natychmiastowej wymagalności – stosunek stanu środków pieniężnych do stanu zobowiązań krótkoterminowych na koniec okresu wraz z rezerwą z tytułu podatku odroczonego.

(w tys. zł)

Podstawowe wielkości służące ocenie rentowności Grupy zostały przedstawione w poniższej tabeli

	2025	2024
Przychody netto ze sprzedaży towarów i produktów	21 216 209	19 473 078
<i>Dynamika sprzedaży</i>	9%	8%
Zysk brutto na sprzedaży	6 261 349	5 696 690
<i>rentowność brutto na sprzedaży</i>	29,51%	29,25%
Różnice kursowe prezentowane w działalności finansowej	6 208	3 186
Zysk na działalności operacyjnej	1 162 864	1 058 722
<i>rentowność operacyjna</i>	5,48%	5,44%
<i>EBITDA</i>	1 424 035	1 265 547
Zysk brutto	1 005 060	894 096
Zysk netto	806 420	721 480
<i>rentowność netto</i>	3,80%	3,71%
Suma bilansowa	11 949 167	10 765 893
<i>ROA</i>	6,75%	6,70%
Aktywa trwałe	2 792 596	2 219 577
Kapitał własny przypadający na akcjonariuszy podmiotu dominującego	5 774 256	5 111 652
<i>ROE</i>	13,97%	14,11%

Zysk brutto ze sprzedaży wzrósł o 9,9% w porównaniu do 2024 roku.

Wynik na działalności operacyjnej w 2025 roku był wyższy niż w 2024 roku o 9,8%.

Marża EBITDA ukształtowała się w 2025 roku na poziomie 6,7% (w roku 2024: 6,5%).

Strukturę kosztów w układzie rodzajowym Grupy prezentuje poniższa tabela

	2025	2024	zmiana
Amortyzacja	261 170	206 825	26,3%
Zużycie materiałów i energii	253 657	256 534	-1,1%
Usługi obce, w tym:	3 648 248	3 377 945	8,0%
<i>usługa dystrybucji</i>	1 981 421	1 855 441	6,8%
<i>pozostałe usługi</i>	1 666 827	1 522 504	9,5%
Podatki i opłaty	38 576	36 521	5,6%
Wynagrodzenia	805 723	694 262	16,1%
Pozostałe koszty rodzajowe	103 990	129 794	-19,9%
<b>łącznie koszty w układzie rodzajowym</b>	<b>5 111 366</b>	<b>4 701 881</b>	<b>8,7%</b>

Koszty sprzedaży i ogólnego zarządu wzrosły o 10,6% w porównaniu do 2024 roku. Udział łącznych kosztów sprzedaży i ogólnego zarządu w stosunku do przychodów ze sprzedaży z tego samego okresu jest równy 14,3% i jest wyższy o 0,2 p.p. w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego (2024: 14,1%).

Koszty rodzajowe łącznie w 2025 roku wzrosły o 8,7% w porównaniu do 2024 roku. Koszty usług pozostałych wzrosły o 9,5% w porównaniu do zeszłego roku. Głównym powodem wzrostu kosztów usług (wśród których są koszty logistyczne) jest dynamika sprzedaży wywołana zarówno wzrostem wolumenów jak i przełożeniem inflacji na ceny jednostkowe sprzedaży.

Największą pozycją kosztów ponoszonych przez Grupę jest **usługa dystrybucji**, czyli wynagrodzenie filiantów stanowiące udział filii w wypracowanej marży. Łącznie w 2025 roku, koszty dystrybucji osiągnęły wartość 1 981 421 tys. zł, tj. 38,8% łącznych kosztów rodzajowych.

Koszty usługi dystrybucji udział podmiotu zarządzającego filią w zrealizowanej marży. Marża zrealizowana na sprzedaży przez filię dzielona jest między filiantem i Inter Cars w stosunku 50/50. System filii oparty jest na zasadzie powierzenia zarządzania punktem dystrybucyjnym (filiją) zewnętrznym podmiotom. Sprzedaż dokonywana jest w imieniu Inter Cars. Zewnętrzne podmioty (filianci) zatrudniają pracowników i pokrywają bieżące koszty funkcjonowania z przychodów, którymi jest udział w zrealizowanej marży na sprzedaży towarów. Rozliczenie udziału w marży dokonywane jest w okresach miesięcznych. Spółka zapewnia wiedzę organizacyjną i logistyczną, kapitał, dostawców części, pełny asortyment i jego dostępność, znak firmowy. Filiant wnosi w struktury Inter Cars znajomość lokalnego rynku i doświadczonych pracowników. Ryzyko działalności danego



(w tys. zł)

podmiotu (filii) ponoszone jest przez przedsiębiorcę, który prowadząc własną działalność gospodarczą optymalizuje zasoby, jakie pozostają w jego dyspozycji.

**Przychody i koszty finansowe** obejmują przede wszystkim koszty i przychody z tytułu odsetek. W szczególności w 2025 roku Grupa poniosła koszty z tego tytułu w wysokości 195 262 tys. zł (odpowiednio 163 269 tys. zł w roku 2024). Wzrost kosztów odsetkowych związany był ze wzrostem wartości otrzymanych kredytów i pożyczek.

**Zobowiązania z tytułu kredytów, pożyczek, papierów dłużnych oraz leasingu finansowego** na dzień 31 grudnia 2025 roku osiągnęły łączną wartość 3 712 084 tys. zł. (3 224 264 tys. zł. w roku 2024).

**Obciążenia z tytułu podatku dochodowego** obejmują naliczony podatek dochodowy oraz zmiany wartości aktywów i rezerwy z tytułu odroczonego podatku dochodowego w łącznej wysokości 93 945 tys. zł (134 368 tys. zł w roku 2024).

**Przychody finansowe** obejmują przede wszystkim przychody z tytułu odsetek (z tytułu środków na rachunkach bankowych, z tytułu pożyczek oraz przeterminowanych należności). **Koszty finansowe** stanowią głównie koszty odsetek z tytułu kredytów i pożyczek. **Różnice kursowe** prezentowane są w dwóch pozycjach sprawozdania z całkowitych dochodów: jako korekta marży na sprzedaży towarów, w części odpowiadającej zrealizowanym i niezrealizowanym różnicom kursowym związanym z rozliczeniem rozrachunków z tytułu dostaw towarów i usług w walutach obcych oraz pozostałe jako oddzielny składnik sprawozdania.

Zapotrzebowanie na kapitał obrotowy i inwestycje w majątek rzeczowy finansowane są wyłącznie poprzez zaangażowanie wypracowanego zysku oraz kredyty bankowe i leasing finansowy.

Strukturę **kapitału obrotowego** oraz zapotrzebowanie na fundusze obrotowe **Grupy** zawiera poniższa tabela

	2025	2024
Aktywa obrotowe	9 156 571	8 546 316
Środki pieniężne i papiery wartościowe	544 280	462 919
Zobowiązania krótkoterminowe	3 735 937	3 692 672
Krótkoterminowe zobowiązania z tytułu kredytów, pożyczek oraz leasingu	1 678 358	1 648 367
Skorygowane aktywa obrotowe [A]*	8 612 291	8 083 397
Skorygowane zobowiązania bieżące [B]**	2 023 539	2 044 305
Kapitał obrotowy netto [A-B]	6 588 752	6 039 092

\*[A] Aktywa obrotowe pomniejszone o środki pieniężne i ich ekwiwalenty

\*\*[B] Zobowiązania krótkoterminowe pomniejszone o krótkoterminowe zobowiązania z tytułu kredytów, pożyczek oraz leasingu

Wartość zaangażowanego kapitału obrotowego netto wzrosła o 9,1%.

**Cykl rotacji zapasów Grupy** prezentuje poniższa tabela

	2025	2024
Cykl rotacji zapasów w dniach	126	125
Cykl rotacji należności z tytułu dostaw i usług w dniach	53	53
Cykl operacyjny w dniach	179	178
Cykl rotacji zobowiązań z tytułu dostaw i usług w dniach	41	38
Cykl konwersji gotówkowej w dniach	138	140
Wskaźnik bieżący	2,5	2,3
Wskaźnik szybki	1,03	0,96
Wskaźnik natychmiastowy	0,15	0,13



INTER  
CARS

(w tys. zł)

**Wskaźniki zadłużenia Grupy** prezentuje poniższa tabela

	2025	2024
Wskaźnik ogólnego zadłużenia	0,52	0,53
Wskaźnik zadłużenia kapitału własnego	1,07	1,11

**Wskaźnik ogólnego zadłużenia** osiągnął wartość 0,52, co oznacza spadek o 0,01p.p. w stosunku do poprzedniego roku.

Grupa finansuje rozwój działalności ze środków własnych oraz kredytów bankowych.

**Wskaźnik zadłużenia kapitału własnego** spadł w porównaniu z rokiem 2024 i jest równy 1,07.

Inter Cars wywiązuje się na bieżąco ze swoich zobowiązań i zdaniem Zarządu, nie istnieją żadne przesłanki lub czynniki, które stanowiłyby jakiejkolwiek zagrożenie w terminowym wywiązywaniu się ze zobowiązań.

Strukturę **przepływów środków pieniężnych Grupy** prezentuje poniższa tabela

	2025	2024
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	632 844	336 548
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(426 518)	(370 906)
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	(124 965)	129 373
Środki pieniężne i ekwiwalenty środków pieniężnych na koniec okresu	544 280	462 919

W roku 2025 przepływy środków pieniężnych wygenerowanych z działalności operacyjnej wzrosły o 296 295 tys. zł głównie ze względu na wzrost sprzedaży jak i wzrost wartości amortyzacji o 26,3% w stosunku do roku 2024.

Wartość środków wygenerowanych w działalności inwestycyjnej uzyskała wyższą wartość ujemną głównie ze względu na wyższe wydatki poniesione na zakup niezbędnych do działalności wartości niematerialnych oraz środków trwałych w przeważającej części stanowiących kolejne etapy automatyzacji w magazynach zlokalizowanych w Zakroczymiu w Polsce i w Braszowie w Rumunii oraz budowę nowego magazynu w Stęszewie k.Poznań w Polsce.

Na ujemne przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej największy wpływ miał skup akcji własnych będących częścią nowo wdrożonego programu motywacyjnego oraz konwersja pożyczki udzielonej spółce zależnej na jej kapitał.

Podstawowe wielkości służące ocenie rentowności **Spółki** zostały przedstawione w poniższej tabeli

	2025	2024
Przychody netto ze sprzedaży towarów i produktów	13 257 012	12 606 681
<i>Dynamika</i>	5%	7%
Zysk brutto na sprzedaży	3 342 535	3 085 514
<i>rentowność brutto na sprzedaży</i>	25,21%	24,48%
Różnice kursowe	6 208	3 186
Zysk na działalności operacyjnej	513 069	443 365
<i>rentowność operacyjna</i>	3,87%	3,52%
<i>EBITDA</i>	560 889	485 874
Zysk brutto	543 061	459 211
Zysk netto	461 704	402 735
<i>rentowność netto</i>	3,48%	3,19%
Suma bilansowa	8 642 751	7 832 673
<i>ROA</i>	5,34%	5,14%
Aktywa trwałe	1 615 406	997 776
Kapitały własne	3 886 398	3 518 876
<i>ROE</i>	11,88%	11,45%

(w tys. zł)

Zysk brutto ze sprzedaży wzrósł o 8,3% w porównaniu do 2024 roku.

Wynik na działalności operacyjnej w 2025 roku był wyższy niż w 2024 roku o 15,7%.

Marża EBITDA ukształtowała się w 2025 roku na poziomie 4,23% (w roku 2024: 3,85%).

Łączne koszty sprzedaży i ogólnego zarządu wzrosły o 4,9% w porównaniu do 2024 roku (bez usługi dystrybucyjnej i opłat licencyjnych). Największą pozycją kosztów operacyjnych ponoszonych przez Spółkę jest **usługa dystrybucji**, czyli udział filii w wypracowanej marży. Łącznie w 2025 roku, koszty dystrybucji osiągnęły wartość 866 777 tys. zł, tj. 32,6% łącznych kosztów rodzajowych i wzrosły w porównaniu do roku poprzedniego o 3%.

Strukturę kosztów w układzie rodzajowym Spółki prezentuje poniższa tabela

	2025	2024	Zmiana
Amortyzacja	47 820	42 509	12,5%
Zużycie materiałów i energii	45 296	49 847	-9,1%
Usługi obce, w tym:	2 235 091	2 151 147	3,9%
usługa dystrybucji	866 777	841 426	3,0%
pozostałe usługi	1 368 314	1 309 721	4,5%
Podatki i opłaty	60 755	61 124	-0,6%
Wynagrodzenia	202 290	186 365	8,5%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	39 303	37 167	5,7%
Pozostałe koszty rodzajowe	28 791	24 699	16,6%
<b>łącznie koszty w układzie rodzajowym</b>	<b>2 659 346</b>	<b>2 552 858</b>	<b>4,2%</b>

**Przychody finansowe** obejmują przede wszystkim otrzymane dywidendy i przychody z tytułu odsetek (z tytułu środków na rachunkach bankowych, z tytułu pożyczek oraz przeterminowanych należności).

**Koszty finansowe** stanowią głównie koszty z tytułu kredytów. Koszty odsetek osiągnęły w roku 2025 wartość 129 857 tys. zł (w 2024 roku 122 404 tys. zł). Wyższe koszty odsetek spowodowane były wzrostem zadłużenia Grupy.

**Różnice kursowe** prezentowane są w dwóch pozycjach sprawozdania z całkowitych dochodów. Jako korekta marży na sprzedanych towarach, w części odpowiadającej zrealizowanym i niezrealizowanym różnicom kursowym związanym z rozliczeniem rozrachunków z tytułu dostaw towarów i usług w walutach obcych oraz pozostałe jako oddzielny składnik sprawozdania. Łączne różnice kursowe prezentowane w obu pozycjach w 2025 roku były dodatnie w wysokości 47 470 tys. zł. W roku 2024 roku były one ujemne w łącznej wysokości 24 642 tys. zł. Dodatnie różnice kursowe powstały głównie w wyniku umocnienia się walut obcych względem PLN.

Zapotrzebowanie na kapitał obrotowy i inwestycje w majątek rzeczowy finansowane są wyłącznie poprzez zaangażowanie wypracowanego zysku oraz kredyty bankowe i leasing.

Strukturę **kapitału obrotowego** oraz zapotrzebowanie na fundusze obrotowe Spółki zawiera poniższa tabela

	2025	2024
Aktywa obrotowe	7 027 345	6 834 897
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	44 476	41 832
Zobowiązania krótkoterminowe	3 425 810	3 254 205
Krótkoterminowe zobowiązania z tytułu kredytów, pożyczek, papierów dłużnych oraz leasingu finansowego	1 478 070	1 343 215
Skorygowane aktywa obrotowe [A]*	6 982 869	6 793 065
Skorygowane zobowiązania bieżące [B]**	1 947 740	1 910 990
Kapitał obrotowy netto [A-B]	5 035 129	4 882 076

\*[A] Aktywa obrotowe pomniejszone o środki pieniężne i ich ekwiwalenty

\*\*[B] Zobowiązania krótkoterminowe pomniejszone o krótkoterminowe zobowiązania z tytułu kredytów, pożyczek oraz leasingu finansowego

Wartość zaangażowanego kapitału obrotowego netto wzrosła o 3,14 %.

**Cykl rotacji zapasów Spółki** prezentuje poniższa tabela



(w tys. zł)

	2025	2024
Cykl rotacji zapasów w dniach	103	100
Cykl rotacji należności z tytułu dostaw i usług w dniach	111	108
Cykl operacyjny w dniach	214	208
Cykl rotacji zobowiązań z tytułu dostaw i usług w dniach	58	59
Cykl konwersji gotówkowej w dniach	156	149
Wskaźnik bieżący	2,10	2,10
Wskaźnik szybki	1,26	1,25
Wskaźnik natychmiastowy	0,01	0,01

Wskaźniki zadłużenia Spółki prezentuje poniższa tabela

	2025	2024
Wskaźnik ogólnego zadłużenia	0,55	0,55
Wskaźnik zadłużenia kapitału własnego	1,22	1,23

**Wskaźnik ogólnego zadłużenia** w 2025 pozostał na tym samym poziomie co w roku 2024 i jest równy 0,55. Wskaźnik zadłużenia kapitału własnego w roku 2025 jest równy 1,22 i spadł o 0,01 p.p. w stosunku do roku poprzedniego.

Spółka finansuje rozwój działalności ze środków własnych, leasingu i kredytów bankowych. Na koniec 2025 roku zobowiązania z tytułu kredytów, pożyczek, papierów dłużnych i leasingów finansowych były równe łącznie 2 604 443 tys. zł, natomiast w 2024 r. była to wartość 2 207 668 tys. zł.

Inter Cars wywiązuje się na bieżąco ze swoich zobowiązań i zdaniem Zarządu nie istnieją żadne przesłanki lub czynniki, które stanowiłyby jakiekolwiek zagrożenie w terminowym wywiązywaniu się z zobowiązań.

Strukturę przepływów środków pieniężnych Spółki prezentuje poniższa tabela

	2025	2024
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	243 259	(113 437)
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(311 277)	148 171
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	67 047	(6 110)
Środki pieniężne i ekwiwalenty środków pieniężnych na koniec okresu	44 476	41 832

W roku 2025 przepływy środków pieniężnych wygenerowanych z działalności operacyjnej były dodatnie. Wpływ na to miało zastosowanie optymalizacji kosztowej, której efektem jest obniżenie kosztów operacyjnych.

Środki wygenerowane w działalności inwestycyjnej uzyskały wartość ujemną ze względu na trwające w Grupie inwestycje w obszarze logistyki oraz zakup akcji własnych w związku z wdrożeniem nowego programu motywacyjnego.

Dodatnia wartość środków pieniężnych wygenerowanych z działalności finansowej wynika przede wszystkim z konwersji pożyczki udzielonej spółce ILS Sp. z o.o. na kapitał zakładowy w tej spółce.

## 14. OCENA MOŻLIWOŚCI REALIZACJI ZAMIERZEŃ INWESTYCYJNYCH

Nakłady na zakupy i modernizację rzeczowych aktywów trwałych w 2025 roku osiągnęły wartość 497 749 tys. zł, w porównaniu do 443 119 tys. zł, w roku 2024. Środki te przeznaczone przede wszystkim na kluczowe inwestycje spółek zależnych w obszarze automatyzacji operacji logistycznych.

W 2025 roku spółka ILS Sp. o.o. pomyślnie zakończyła wdrożenie zautomatyzowanego systemu magazynowania i pobierania typu Skypod® w centrum logistycznym w Zakroczymiu, co stanowi kolejny krok w kierunku zwiększania efektywności operacyjnej oraz standaryzacji procesów logistycznych. Równolegle rozpoczęto realizację nowej inwestycji w Stęszewie k.Poznań, obejmującej budowę w pełni zautomatyzowanego magazynu opartego na tej samej technologii, która została zastosowana w centrum logistycznym w Zakroczymiu. Szacunkowa łączna wartość projektu to około 600 mln zł, z czego w 2025 rok na ten cel przeznaczono 90 mln zł. Zakończenie inwestycji planowane jest na drugi kwartał 2027 roku. W tym samym okresie Spółka ILS Balkan srl. sfinalizowała rozbudowę istniejącej infrastruktury magazynowej wraz z wdrożeniem zautomatyzowanego systemu magazynowania i pobierania typu Skypod® w Braszowie w Rumunii. Przedsięwzięcie to wpisuje się w szerszą strategię rozwoju Grupy, koncentrującą się na zwiększaniu skali działalności oraz dalszej automatyzacji operacji logistycznych. łączna wartość nakładów poniesionych na ten projekt osiągnęła wartość niespełna 222 mln zł.

Inwestycje Grupy w 2025 roku zostały sfinansowane ze środków własnych oraz dostępnych kredytów.

## 15. CZYNNIKI I NIETYPOWE ZDARZENIA MAJĄCE WPŁYW NA WYNIK

Skonsolidowana EBITDA za okres 12 miesięcy narastająco za okres kończący się 31 grudnia 2025 roku osiągnęła wartość 1 424 035 tys. zł. W analogicznym okresie roku 2024 była to wartość 1 265 547 tys. zł.

## 16. ZEWNĘTRZNE I WEWNĘTRZNE CZYNNIKI ISTOTNE DLA ROZWOJU GRUPY

### Wewnętrzne czynniki

Według Zarządu do najważniejszych wewnętrznych czynników wpływających na bieżące oraz przyszłe wyniki finansowe należą:

- (i) *rozwój sieci sprzedaży* – poprzez zwiększenie liczby filii oraz rozwój kontaktów handlowych z końcowymi odbiorcami – warsztatami;
- (ii) *zdolność do wyboru właściwej strategii rozwoju na konkurencyjnym i zmieniającym się rynku* – określająca zdolności rozwoju Grupy w długim okresie na rynku charakteryzującym się wysokim stopniem konkurencji oraz zmianami modelu dystrybucji części zamiennych w konsekwencji wprowadzenia nowych regulacji przez Unię Europejską oraz zmiany strategii działalności koncernów samochodowych oraz producentów części zamiennych;
- (iii) *rozwój programów lojalnościowych* – wprowadzanie nowych i rozwój dotychczasowych, określających zdolność Grupy do zwiększenia lojalności odbiorców i w rezultacie wielkości i wartości sprzedaży Grupy na tych rynkach, dostosowanych indywidualnie do lokalnych rynków wg potrzeb i regulacji;
- (iv) *ściśle określona grupa produktów oraz obszar aktywności* – precyzyjnie określona strategia rozwoju wykorzystująca w pełni potencjał Grupy i pozwalająca na pełne jego zaangażowanie w sferach, w których organizacja dysponuje największymi kompetencjami;
- (v) *znajomość rynku* – na którą składa się zdolność skutecznego dotarcia z ofertą do końcowych odbiorców i która dzięki doświadczeniu w tym zakresie oraz nowoczesnym metodom wspierania sprzedaży pozwala Grupie Inter Cars na osiągnięcie znaczącej przewagi konkurencyjnej;
- (vi) *rozwój narzędzi wsparcia sprzedaży* – stałe wprowadzanie narzędzi i rozwiązań podnoszących jakość obsługi klientów, w szczególności wprowadzenie w Czechach, w Słowacji i Węgrzech znanego w Polsce programu: IC-Katalog w lokalnych wersjach językowych, a także systemów wspomagających „ostatnią milę” dostaw zamówionych produktów do odbiorców
- (vii) *wykwalfikowana kadra* – będąca jednym z najważniejszych czynników warunkujących możliwość utrzymania i dalszego wzrostu pozycji konkurencyjnej podmiotów Grupy;
- (viii) *sprawność systemu logistyki towarowej* – oznaczająca zdolność do ciągłej optymalizacji istniejących procesów oraz wprowadzania nowych rozwiązań, pozwalających z jednej strony skutecznie kontrolować i zmniejszać koszty obrotu towarowego w ramach rosnącej sieci, a z drugiej podnosić efektywność zaopatrzenia rosnącej sieci sprzedaży w warunkach bardzo szerokiej oferty towarowej. Znaczący wpływ ma szeroko wdrożona automatyzacja magazynowa i integracja z systemami ERP;
- (ix) *sprawność i niezawodność krytycznych systemów informatycznych* – warunkującą możliwość ciągłego utrzymania pełnej zdolności aplikacji do obsługi zarówno obrotu towarowego jak i dostarczania informacji niezbędnych do zarządzania Grupą oraz wypełniania ciężących na niej obowiązków informacyjnych i regulacyjnych.

(w tys. zł)

**Zewnętrzne czynniki**

Według Zarządu do najważniejszych zewnętrznych czynników wpływających na bieżące oraz przyszłe wyniki finansowe należą:

- (i) *sytuacja makroekonomiczna* – która poprzez poziom aktywności gospodarczej podmiotów i w efekcie poziom zatrudnienia w gospodarce narodowej, poziom dochodów ludności określa bieżące i przyszłe zdolności potencjalnych klientów do nabywania samochodów oraz ponoszenia kosztów ich eksploatacji i napraw;
- (ii) *sytuacja makroekonomiczna w krajach, w których operuje Grupa Kapitałowa* – która poprzez poziom wydatków na samochody i ich serwisowanie, powiązanych z wielkością dochodów ludności i podmiotów gospodarczych, będzie kształtować wartość rynku części zamiennych w tych krajach i tym samym wartość sprzedaży Grupy w tych krajach;
- (iii) *zmiany kursów EURO/PLN i USD/PLN* – wpływające na poziom cen towarów będących w ofercie Spółki oraz pośrednio na jej wyniki finansowe, jak również kurs EURO do walut lokalnych;
- (iv) *wzrost lojalności odbiorców* – w rezultacie zmniejszenia stopnia dywersyfikacji źródeł zaopatrzenia przez warsztaty, tworzący wzrost liczby i wartości zamówień ze strony poszczególnych odbiorców oraz zmniejszeniem ryzyka obniżenia poziomu sprzedaży;
- (v) *rozwój niezależnych warsztatów* – stanowiących podstawową grupę odbiorców Grupy, przed którymi stoją istotne wyzwania dotyczące konieczności dostosowania się do rosnących wymogów rynkowych na skutek wzrostu stopnia skomplikowania napraw;
- (vi) *zmiany w strukturze dystrybucji w rezultacie zmian w prawodawstwie Unii Europejskiej* – stawiające przed Grupą istotne wyzwania i szanse w zakresie dostępu do grupy odbiorców będących wyłącznymi klientami producentów samochodów w zakresie zaopatrzenia w części zamienne jak również poprzez dostęp niezależnych warsztatów do informacji technicznych producentów samochodów na równych prawach z warsztatami autoryzowanymi i w rezultacie usunięciem istotnych barier rozwoju niezależnych warsztatów, zwiększających szanse rozwoju sektora niezależnych usług naprawczych – głównego odbiorcy towarów Grupy; Wyzwaniem pozostaje postępująca cyfryzacja pojazdów i dominacja producentów samochodów (OEM) w zakresie dostępu do danych generowanych przez pojazd w czasie rzeczywistym (in-vehicle data). Pomimo korzystnych regulacji unijnych (Data Act), istnieje ryzyko technologicznego „zamknięcia” dostępu do systemów pojazdu dla niezależnych podmiotów (Independent Aftermarket), co może utrudniać diagnostykę i serwisowanie najnowszych modeli aut poza siecią ASO.
- (vii) *zmiany w strukturze zapotrzebowania na części zamienne wynikające ze zmian w technologiach produkcji samochodów* – skutkujące oczekiwanym wzrostem zapotrzebowania na relatywnie droższe elementy samochodów oraz wzrostem zapotrzebowania na zaawansowany sprzęt służący diagnostyce pojazdów jak i zwykle wyposażenie warsztatów;
- (viii) *wielkość sprzedaży samochodów, średni wiek pojazdów na danym rynku, struktura regulacji rynkowych lokalnych wymuszająca modernizację pojazdów* – określająca popyt na części zamienne w krótkim, średnim i długim okresie, poprzez wpływ na liczbę samochodów użytkowanych w krajach, w których Grupa prowadzi działalność operacyjną;
- (ix) *wielkość importu samochodów używanych* – który łącznie ze sprzedażą nowych samochodów ma decydujący wpływ na przyrost liczby zarejestrowanych samochodów i w konsekwencji na popyt na usługi naprawcze i części zamienne, przy czym skala importu samochodów używanych, z uwagi na ich wiek i przebieg, szybciej przyczyni się do wzrostu popytu na części lecz wpłynie również na strukturę globalnego popytu poprzez większe zapotrzebowanie na części relatywnie tańsze, oraz w przypadku istotnego zastąpienia samochodów nowych samochodami używanymi z importu w sprzedaży, niższym wzrostem zapotrzebowania warsztatów na sprzęt służący wyposażeniu stanowisk pracy;
- (x) *konkurencyjność branży* – wymagająca stałego podnoszenia kompetencji organizacji w zakresie organizacji sprzedaży, mechanizmów wspierających sprzedaż, zakresu oferty towarowej i lokalizacji filii, wsparcia narzędzi informatycznych bezpośrednio zaangażowanych w procesy dostarczania oraz zwiększenia szybkości dostarczania na skutek wdrażania automatyzacji magazynowych;

**17. CZYNNIKI RYZYKA I ZAGROŻENIA, Z OKREŚLENIEM, W JAKIM STOPNIU EMITENT JEST NA NIE NARAŻONY***Ryzyko związane ze zmianą polityki naliczania rabatów przez producentów części zamiennych*

Istotną pozycją w wyniku Grupy są rabaty, których udzielają producenci części zamiennych. Polityka rabatów premiuje odbiorców dokonujących znaczących wartościowo zakupów. Ewentualna zmiana tej polityki, polegająca na obniżeniu wartości rabatów lub nawet rezygnacji z ich stosowania, skutkowałaby znaczącym pogorszeniem wyników Grupy.

Zdaniem Zarządu sytuacja taka jest jednak mało prawdopodobna, a Grupa jako znaczący odbiorca liczyć może na co najmniej równie atrakcyjne warunki w przyszłości. Ewentualna rezygnacja z rabatów oznaczałaby najprawdopodobniej obniżenie cen zakupów i wzrost cen sprzedaży, a więc zachowanie poziomu osiąganego marży z uwagi na siłę zakupową Grupy oraz istotną zastępowalność źródeł zaopatrzenia. Zmiana taka będzie miała wpływ na cały rynek proporcjonalnie do udziałów rynkowych na danym rynku dla wszystkich konkurujących.

(w tys. zł)

W związku z nasilającym się konfliktem handlowym pomiędzy Stanami Zjednoczonymi a Chinami, możliwe są zmiany w globalnych przepływach handlowych w sektorze części motoryzacyjnych. Wzrost ceł na towary z Chin eksportowane do USA zwiększa koszty operacyjne chińskich producentów, co może prowadzić do ograniczenia ich rentowności na rynku amerykańskim. W efekcie część dostawców może zdecydować się na wycofanie z rynku USA i przekierowanie oferty na inne obszary, w tym Europę – szukając bardziej stabilnych i opłacalnych kanałów sprzedaży. Dla Inter Cars może to oznaczać wzrost dostępności części azjatyckich i większą konkurencję cenową w Europie. Jednocześnie należy zaznaczyć, że główne kierunki zaopatrzenia Inter Cars opierają się na współpracy z partnerami z Europy, Bliskiego i Dalekiego Wschodu, co ogranicza bezpośredni wpływ wojny celnej na działalność Spółki. Dodatkowo istnieje ryzyko efektu domina w globalnych łańcuchach dostaw, szczególnie w odniesieniu do komponentów zaawansowanych technologicznie (np. chipów, sensorów, modułów ECU, systemów bezpieczeństwa czy licencji), produkowanych głównie w USA. Nawet jeśli montaż końcowy odbywa się poza Stanami Zjednoczonymi, wzrost kosztów tych komponentów może wpłynąć na ceny w całej branży motoryzacyjnej. Warto jednak podkreślić, że komponenty te nie stanowią kluczowego obszaru działalności Grupy Inter Cars.

Z perspektywy europejskiej, nie widać obecnie oznak, by Unia Europejska planowała szeroko zakrojone działania odwetowe wobec polityki celnej USA. Ewentualne reakcje UE mają charakter selektywny i raczej nie obejmują sektora motoryzacyjnego, co zmniejsza ryzyko wpływu nowych barier handlowych na działalność Grupy. W przypadku dalszego spadku rentowności po stronie producentów, możliwe są zmiany w systemach rabatowych. Ewentualne korekty warunków handlowych mogą dotyczyć wybranych producentów, a ich skutki będą rozłożone równomiernie na cały rynek odbiorców – nie tylko Inter Cars.

Zdaniem Zarządu potencjalne korekty cen czy warunków handlowych będą miały charakter ogólnorynkowy i nie zagrażą pozycji konkurencyjnej Grupy. Inter Cars monitoruje sytuację, aby reagować na zmiany i dostosowywać swoje działania do nowych wyzwań rynkowych.

#### *Ryzyko związane z przyjęciem niewłaściwej strategii*

Rynek, na którym działa Grupa podlega ciągłym zmianom, których kierunek i natężenie zależne jest od szeregu, nierzadko wykluczających się czynników. W tej sytuacji przyszła pozycja Grupy, a więc w efekcie przychody i zyski, zależne są od jej zdolności do wypracowania strategii skutecznej w długim horyzoncie czasu. Ewentualne podjęcie nietrafnych decyzji wynikających z niewłaściwej oceny sytuacji lub niezdolność adaptacji Grupy do dynamicznie zmieniających się warunków rynkowych, oznaczać może istotne negatywne skutki finansowe.

W celu zminimalizowania ryzyka wystąpienia takiego zagrożenia prowadzona jest bieżąca analiza wszystkich czynników decydujących o wyborze strategii w dwóch perspektywach: krótkoterminowej, obejmującej warunki zaopatrzenia oraz długoterminowej, obejmującej strategię tworzenia i rozwoju sieci sprzedaży, tak aby możliwe było maksymalnie precyzyjne określenie kierunku i charakteru zmian otoczenia rynkowego.

#### *Ryzyko związane ze zmianą struktury popytu*

Grupa utrzymuje określone stany magazynowe w szerokim asortymencie towarów. Realizowane przez nią zakupy są funkcją oceny zapotrzebowania rynku na poszczególne grupy asortymentowe i jako takie narażone są na ryzyko błędnej oceny rynku lub zmian struktury popytu. Ewentualne zmiany popytu, w szczególności gwałtowny spadek zapotrzebowania na określone grupy towarowe, w przypadku uprzednich znaczących ich zakupów, oznaczać będzie poniesienie przez Grupę znaczących strat związanych z zamrożeniem kapitału obrotowego lub koniecznością zastosowania znaczących wartościowo rabatów.

Zdaniem Zarządu wystąpienie tego typu zagrożenia jest mało prawdopodobne z uwagi na dominację liniowych tendencji zmian popytu na oferowane towary. Ponadto, Grupa prowadzi aktywną politykę zarządzania kapitałem obrotowym czego skutkiem jest utrzymywanie odpowiedniej ilości niskich wartościowo pozycji magazynowych poszczególnych towarów (organizacja dostaw od producentów zapewniających realizację zamówień w relatywnie krótkim okresie czasu). Dodatkowo, oferta Grupy nie obejmuje części do samochodów produkowanych w krajach byłego bloku wschodniego, wycofanych z produkcji, a więc wyeliminowane zostało ryzyko zaangażowania środków w zapasy części zamiennych do schyłkowego segmentu samochodów.

#### *Ryzyko związane ze sprzedażą sezonową*

Całkowite przychody Grupy nie są w znaczący sposób podatne na zjawisko sezonowości. W szerokiej ofercie części występują towary, których sprzedaż jest uzależniona od pory roku, zwłaszcza zimy. Towary najbardziej podatne na sezonową, krótkookresową sprzedaż, takie jak np. opony zimowe są zamawiane u dostawców kilka miesięcy przed planowanym okresem wzmożonej sprzedaży, wobec czego w przypadku wyjątkowo niekorzystnych zjawisk meteorologicznych, sprzedaż towarów sezonowych może być istotnie niższa od oczekiwanej, co w konsekwencji może mieć niekorzystny wpływ na wyniki finansowe Grupy.



(w tys. zł)

*Ryzyko związane z kredytami bankowymi*

Istotne znaczenie dla finansowania działalności Grupy mają kredyty bankowe. Według stanu na dzień 31 grudnia 2025 roku zadłużenie Grupy z tytułu kredytów bankowych i leasingu finansowego było równe 3 717 366 tys. zł, a łączne koszty finansowe związane z ich obsługą (odsetki) osiągnęły wartość 178 491 zł. Kredyty zaciągnięte przez Grupę oprocentowane są według zmiennej stopy procentowej, tak więc ewentualny znaczący wzrost stóp procentowych i w efekcie stóp bazowych kredytów, poprzez wzrost kosztów finansowych, skutkowałby zmniejszeniem rentowności i obniżeniem zdolności Grupy do wypracowania środków służących finansowaniu dalszego rozwoju, a w skrajnym przypadku, mogłoby stanowić zagrożenie dla zachowania płynności. Innym rodzajem ryzyka związanym z kredytami bankowymi jest ryzyko utraty bądź odmowy przyznania linii kredytowych. Ewentualne zmniejszenie możliwości finansowania działalności za pomocą kredytów bankowych, na skutek wypowiedzenia części umów lub odmowy ich przedłużenia, będzie miało istotny negatywny wpływ na możliwości rozwoju Spółki, jej płynność i wyniki finansowe.

*Ryzyko związane z podjęciem działalności konkurencyjnej wobec Grupy przez podmiot, który prowadził filię*

Ewentualne rozpoczęcie działalności konkurencyjnej wobec Grupy przez podmiot, który rozwiązał lub z którym rozwiązano umowę o prowadzenie filii, polegające na przejęciu kontaktów z odbiorcami miałyby poważny negatywny wpływ na wyniki sprzedaży w danym regionie.

W celu minimalizacji tego rodzaju ryzyka w umowach zawieranych z podmiotami prowadzącymi filie przewidziane zostały wysokie kary pieniężne w przypadku rozpoczęcia działalności konkurencyjnej po rozwiązaniu umowy.

*Ryzyko związane z systemem informatycznym*

Sprawne funkcjonowanie systemów informatycznych jest kluczowe dla działalności operacyjnej Grupy. Problemy z ich dostępnością, integralnością lub poufnością mogą prowadzić do zakłóceń operacyjnych, ograniczenia sprzedaży, a w skrajnych przypadkach – do jej całkowitego czasowego wstrzymania, co bezpośrednio wpływa na wyniki finansowe.

Aby zminimalizować ryzyko, Grupa stosuje rozwiązania zapewniające:

- Dostępność – redundantne serwery, systemy zapasowe, kopie bezpieczeństwa oraz alternatywne łącza komunikacyjne zapewniają ciągłość działania w przypadku awarii.
- Poufność – zaawansowane mechanizmy kontroli dostępu i szyfrowania chronią przed nieautoryzowanym dostępem do zasobów i danych.
- Integralność – procedury zabezpieczające przed utratą lub modyfikacją danych, w tym systemy monitorowania i reagowania na incydenty cyberbezpieczeństwa, własny zespół SOC, liczne narzędzia zabezpieczające komunikację elektroniczną zarówno poczty elektronicznej jak i chmury.
- Szkolenia personelu, zarówno w celu podniesienia poziomu kompetencji jak i budowania świadomości związanej z zagrożeniami.

Grupa na bieżąco rozwija systemy ochrony przed atakami cybernetycznymi oraz wdraża najlepsze praktyki w zakresie zarządzania bezpieczeństwem IT, aby zapewnić stabilność operacyjną i ochronę danych.

Ryzyko cybernetyczne wykracza poza infrastrukturę własną Grupy i obejmuje również kluczowych dostawców towarów oraz usług (tzw. ryzyko strony trzeciej – third-party risk). Skuteczny atak typu ransomware na infrastrukturę strategicznego partnera logistycznego lub dostawcy części może skutkować czasowym przerwaniem łańcucha dostaw. Grupa zarządza to ryzyko poprzez dywersyfikację źródeł zaopatrzenia (multisourcing) oraz uwzględnianie standardów cyberbezpieczeństwa w procesach kwalifikacji kluczowych kontrahentów.

Zarząd szacuje, po analizie raportów firm zewnętrznych, że zagrożenia cyberbezpieczeństwa w związku z prowadzoną komunikacją elektroniczną będą się nasilały, w związku z tym będą wymagać adekwatnych kompetencji i zwiększenia świadomości zarówno pracowników Grupy Inter Cars jak i pracowników sieci sprzedaży.

*Ryzyko związane z niedostosowaniem się niezależnych warsztatów do wymogów rynku*

W związku z rosnącym skomplikowaniem poszczególnych podzespołów produkowanych samochodów rosną wymogi w zakresie ich obsługi i napraw, zarówno odnośnie wiedzy i przygotowania mechaników jak i technicznego wyposażenia stanowisk pracy. Niezależne warsztaty zmuszone więc będą do stałego podnoszenia swoich kwalifikacji oraz inwestowania w sprzęt i dostęp on-line do systemów zaawansowanej diagnostyki i napraw pojazdów, tak aby posiadać zdolności obsługi



(w tys. zł)

nowych modeli samochodów. Ewentualny niewystarczający rozwój zdolności niezależnych warsztatów ograniczy rynek zbytu Grupy i będzie miał negatywny wpływ na jej wyniki finansowe.

Zdaniem Zarządu przeciwwagą będzie stale rosnące zaangażowanie dystrybutorów i producentów części zamiennych w wyposażanie i finansowanie wyposażenia niezależnych warsztatów, możliwość bliskiej współpracy warsztatów autoryzowanych i niezależnych oraz prawo dostępu do informacji technicznej u samych producentów przez wszystkie strony na równych prawach (w ramach nowych przepisów), ułatwiające transfer know-how do warsztatów niezależnych. W dłuższej perspektywie można nawet oczekiwać selekcji warsztatów niezależnych, tzn. eliminacji najsłabszych i rozwoju warsztatów dysponujących najlepszym zapleczem technologicznym i rozwojowym, a więc de facto umocnienie się segmentu warsztatów niezależnych, pomimo możliwych, krótkookresowych negatywnych zmian wartości tego segmentu rynku. Dodatkowo, wzrost importu używanych samochodów do Polski zarówno z innych krajów w Europie jak i USA, zwiększył popyt na usługi tanich, małych warsztatów kompleksowo realizujących usługi, umożliwiając im tym samym dalszy wzrost i akumulację niezbędnej wiedzy i kapitału.

*Ryzyko związane z wejściem na polski rynek dużych zagranicznych podmiotów specjalizujących się w hurtowym handlu częściami samochodowymi*

Rynek niezależnej dystrybucji części zamiennych w Polsce zdominowany jest przez przedsiębiorstwa o polskim kapitale. Wielkość tego rynku i jego dobre perspektywy z pewnością oznaczają rosnące prawdopodobieństwo wejścia na rynek zagranicznych dystrybutorów części, którzy oferując korzystniejsze warunki zakupu części, opanować mogą znaczącą część rynku. Ewentualna zwiększona presja konkurencyjna będzie miała niekorzystny wpływ na wyniki Grupy, a w skrajnym przypadku może oznaczać istotne ograniczenie możliwości rozwoju, a nawet spadek wartości przychodów i zysków. Innym rodzajem ryzyka związanym z wejściem na polski rynek dużych zagranicznych dystrybutorów jest ryzyko utraty strategicznych dostawców, dla których wybrani zagraniczni dystrybutorzy są znacząco większym odbiorcą.

Zarząd dostrzega postępujące zmiany w strukturze europejskiego parku samochodowego, związane z dynamicznym wzrostem sprzedaży marek pochodzących z Azji (w szczególności z Chin), zwłaszcza w segmencie pojazdów elektrycznych (BEV). Producenci ci często przyjmują odmienne modele dystrybucji części zamiennych, niekiedy ograniczając dostępność części dla niezależnego rynku w początkowej fazie eksploatacji pojazdu.

Wzrost udziału tych pojazdów w ogólnej strukturze rynku może w perspektywie długoterminowej wpłynąć na strukturę popytu w segmencie IAM (Niezależny Rynek Części Zamiennych/Independent Aftermarket). Grupa postrzega to jednak również jako szansę, aktywnie nawiązuje do bezpośredniej współpracy z nowymi producentami tak aby wprowadzić do oferty części zamienne dedykowane do pojazdów marek azjatyckich, wyprzedzając konkurencję w budowaniu pokrycia rynku (market coverage) dla tej nowej floty. Aktualnie segment europejski IAM jest chroniony na terenie EU przez prawo unijne – rozporządzenie MVBER (ex GVO).

Zdaniem Zarządu takie zagrożenie nie jest znaczące. Ewentualna ekspansja w Polsce odbywać się może przede wszystkim poprzez nabycie istniejących podmiotów, tak więc wzrost presji konkurencyjnej nie będzie najprawdopodobniej znaczący, chociaż oznaczać może obniżenie się średniego poziomu marż.

Wobec powyższego Zarząd będzie dążył do stałego i dynamicznego wzrostu wartości sprzedaży, aby możliwe było co najmniej utrzymanie obecnego poziomu zysków, pomimo ewentualnego obniżenia rentowności. Poza tym, utrata możliwości dokonywania zakupów u poszczególnych strategicznych dostawców na skutek pojawienia się na polskim rynku podmiotów zagranicznych, dystrybutorów tych producentów w innych krajach, jest ograniczona wobec faktu, iż producenci części dążą do dywersyfikacji kanałów sprzedaży.

*Ryzyko związane z dywersyfikacją kanałów sprzedaży przez producentów części zamiennych*

Istotnym elementem strategii sprzedaży producentów części zamiennych jest dywersyfikacja kanałów sprzedaży hurtowej, skutkiem czego ograniczona jest możliwość wzrostu udziału w rynku przez poszczególnych dystrybutorów, w tym Grupę. W ocenie Zarządu, maksymalnie Grupa może osiągnąć udział w polskim rynku części zamiennych (w segmencie niezależnym) na poziomie 25 – 30%. Osiągnięcie tego poziomu oznacza, iż dalszy wzrost przychodów w Polsce możliwy będzie wyłącznie poprzez wzrost wartości całego rynku, a więc przychody Grupy staną się bardziej wrażliwe na zmiany otoczenia rynkowego bez istotnej możliwości wzrostu poprzez konsolidację rynku.

Zarząd podejmuje więc działania zmierzające do wypracowania modelu działalności pozwalającego na stałe rozszerzanie asortymentu oferty Grupy, w tym rozwój nowych segmentów, jak np. wyposażenie warsztatów, zarządzanie flotami, montaż naczip. Ponadto, przeciwwagą dla oczekiwanych ograniczeń na rynku polskim jest rozszerzanie działalności na kraje

(w tys. zł)

sąsiednie, w szczególności Ukrainę, Czechy, Słowację, Chorwację, Węgry, Litwę, Łotwę, Włochy, Belgię, Rumunię, Niemcy, Bułgarię, Słowenię, Estonię, Mołdawię, Grecję i Bośnię i Hercegowinę, Serbię oraz Albanie.

*Ryzyko związane z przejęciem produkcji części zamiennych przez producentów samochodów*

O ile dostęp do części wytwarzanych przez producentów samochodów jest możliwy dla wszystkich potencjalnych nabywców, na mocy nowych regulacji, to warunki ich nabycia, najprawdopodobniej, byłyby mniej korzystne niż warunki nabywania części od wyspecjalizowanych producentów części zamiennych, jak to ma miejsce w obecnym modelu, tj. produkcji części na pierwszy montaż i na rynek wtórny przez tych samych producentów części. Dodatkowo, zmiana obecnego modelu produkcji części zamiennych ograniczyłaby wartość segmentu oryginalnych części zamiennych dostarczanych przez producentów. Dla Grupy sytuacja taka miałaby znaczący negatywny wpływ na wyniki finansowe.

Jednak z uwagi na daleko zaawansowaną specjalizację w opracowywaniu i produkcji części (implikującą również zdolność do oferowania konkurencyjnych cen), taki scenariusz, zdaniem Zarządu, jest mało prawdopodobny.

*Ryzyko związane z przejęciem sieci niezależnej dystrybucji części zamiennych przez producentów części zamiennych*

Ewentualne przejęcie niezależnych dystrybutorów części zamiennych przez producentów tych części mogłoby oznaczać istotne zmiany w modelu dystrybucji części dostarczanych przez poszczególne podmioty, polegających na ograniczeniu ich sprzedaży do innych sieci, w tym Grupy. W takiej sytuacji Grupa mogłaby stopniowo tracić poszczególne źródła zaopatrzenia w części, co ograniczyłoby wielkość oferty i pogorszyłoby pozycję konkurencyjną Grupy.

Z uwagi jednak na dążenie producentów części do dywersyfikacji kanałów sprzedaży oraz duży stopień zastępowalności źródeł zaopatrzenia, zdaniem Zarządu, ten czynnik ryzyka nie powinien stanowić istotnego zagrożenia dla pozycji rynkowej Grupy i osiąganych wyników finansowych.

*Ryzyko związane z sytuacją makroekonomiczną*

Ostatnie dane makroekonomiczne potwierdzają, że aktywność gospodarcza w Polsce, podobnie jak i w strefie euro stopniowo wzrasta. Globalna gospodarka utrzymuje umiarkowany wzrost, ale jest narażona na ryzyka związane z napięciami geopolitycznymi i protekcyjnym handlowym USA w tym możliwe sankcje na niektóre sektory gospodarcze strefy euro. Ewentualne pogorszenie sytuacji gospodarczej w strefie euro, a pośrednio również w Polsce, mogłoby się negatywnie przełożyć na wyniki działalności gospodarczej Grupy.

*Ryzyko trwałej presji inflacyjnej na koszty operacyjne (OPEX)*

Mimo stabilizacji wskaźników inflacji konsumenckiej (CPI), Grupa identyfikuje ryzyko utrzymującej się presji na wzrost kosztów prowadzenia działalności, niezależnych od wolumenu sprzedaży. Dotyczy to w szczególności kosztów pracy (presja płacowa przewyższająca wzrost wydajności), kosztów energii oraz usług logistycznych i transportowych („last mile delivery”).

Istnieje ryzyko, że w warunkach silnej konkurencji rynkowej, Grupa nie będzie w stanie w pełni przenieść wzrostu kosztów operacyjnych na ceny produktów dla klientów końcowych, co może wywierać presję na marżę operacyjną (EBITDA). W celu mitygacji tego ryzyka, Grupa kontynuuje inwestycje w automatyzację logistyki oraz optymalizację procesu dostaw, aby trwale obniżyć jednostkowy koszt obsługi zamówienia.

*Ryzyko związane z polityką gospodarczą w Polsce*

Polityka gospodarcza, fiskalna i pieniężna w Polsce w istotny sposób determinują tempo wzrostu finalnego popytu krajowego, który w pośredni sposób warunkuje wielkość sprzedaży Grupy i w konsekwencji, jej wyniki finansowe. Zagrożeniem dla wyników Grupy są zmiany, które wpływają na zmniejszenie popytu krajowego:

- Polityka fiskalna (np. podatki, wydatki publiczne) i polityka pieniężna (np. stopy procentowe, inflacja) mają bezpośredni wpływ na siłę nabywczą konsumentów i firm.
- Wysoka inflacja, wzrost kosztów kredytów (stopy procentowe) oraz niepewność regulacyjna mogą obniżyć popyt na towary i usługi, co wpływa na sprzedaż Grupy.
- Częste i niezapowiedziane zmiany przepisów podatkowych i regulacyjnych mogą utrudniać długoterminowe planowanie inwestycji i strategii biznesowej. m.in. zmiany stawek VAT, podatki sektorowe, składki na ubezpieczenia społeczne oraz zmieniające się regulacje dotyczące działalności gospodarczej np. NIS2.

Powyższe może skutkować niezrealizowaniem określonych zamierzeń i wprowadza istotny element niepewności w zakresie długoterminowego planowania rozwoju Grupy.

(w tys. zł)

Działalność Grupy w wielu krajach oznacza ekspozycję na różne systemy gospodarcze, walutowe i prawne, co może powodować niestabilność w skonsolidowanych wynikach finansowych Grupy.

*Ryzyko związane ze strukturą odbiorców zagranicznych*

Sprzedaż eksportowa w grupie Inter Cars realizowana jest do większości krajów Europy, z pominięciem Rosji i Białorusi. Skutkiem czego istotna część sprzedaży Grupy narażona jest na ryzyko specyficzne dla kraju odbiorców, jak:

- zmiany wielkości i struktury rynku części zamiennych,
- zmiany siły nabywczej ludności,
- stabilność systemów gospodarczych i politycznych w tych krajach.

Ewentualne niekorzystne zmiany w tych krajach, które doprowadziłyby do ograniczenia lub rezygnacji z zakupów przez te podmioty, mogłyby negatywnie wpłynąć na wyniki finansowe Grupy.

*Ryzyko związane z działalnością w zakresie regeneracji części zamiennych*

Regeneracja części zamiennych jest jednym z obszarów działalności Grupy i jest narażona na ryzyka związane z:

- niedoskonałością rozwiązań informatycznych wspomagających kontrolę i zarządzanie,
- zapasami w tym koniecznością utrzymania wysokiego stanu materiałów produkcyjnych oraz części używanych do regeneracji, a tym samym ryzyka związanego z utratą ich wartości w przypadku zmian preferencji klientów lub wzrostu presji konkurencyjnej ze strony innych podmiotów,
- niestabilnością zamówień opartą na systemie zleceń bez stałych umów z kluczowymi odbiorcami
- konkurencyjnością: rosnąca presja rynkowa, zarówno ze strony innych podmiotów zajmujących się regeneracją, jak i producentów tanich części, w szczególności z Dalekiego Wschodu, co może negatywnie wpłynąć na rentowność oraz zysk z procesu regeneracji.

*Ryzyko związane z rozwojem podmiotów zależnych*

Podmioty zależne tworzone są w krajach, w których istnieje uzasadnione prawdopodobieństwo uzyskania satysfakcjonującego zwrotu z zaangażowanego kapitału. W praktyce, podmiot dominujący angażuje znaczące wartościowo środki w rozwój działalności na zupełnie nowych dla niego rynkach, charakteryzujących się odmienną specyfiką wielu istotnych aspektów działalności operacyjnej. W konsekwencji ryzyko związane z tymi inwestycjami jest relatywnie większe niż zaangażowanie tych środków w dalszy rozwój działalności na terenie Polski, gdzie podmiot dominujący posiada największe kompetencje, zasoby oraz pozycję.

W celu zmniejszenia tego ryzyka, podmiot dominujący każdorazowo angażuje do współpracy specjalistów znających lokalne rynki oraz przeprowadza niezbędne analizy wykonalności wraz z odpowiednimi szacunkami ryzyk związanych z zaangażowaniem w działalność na nowym rynku. Jednocześnie, zwiększając geograficzny zakres prowadzonej działalności podmiot dominujący uzyskuje możliwość dywersyfikacji ryzyka związanego z działalnością na terenie jednego kraju, w szczególności Polski.

*Ryzyko związane z digitalizacją i automatyzacją*

Współczesny rozwój przedsiębiorstw w dużej mierze opiera się na digitalizacji, czyli automatyzacji procesów biznesowych oraz robotyzacji procesów wsparcia. Wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych umożliwia optymalizację operacji, zwiększenie efektywności oraz poprawę zarządzania danymi. W szczególności, spółka wykorzystuje technologie Big Data, sztuczną inteligencję (AI) oraz zaawansowane narzędzia analityczne w celu efektywnego zarządzania i ochrony zasobów informacyjnych.

Dynamiczny rozwój technologiczny oraz zmieniające się otoczenie biznesowe wymagają od spółki nieustannego dostosowywania i inwestowania w innowacyjne rozwiązania IT. Istotnym elementem strategii jest wspieranie procesów wytwórczych nowych aplikacji rozwijających sprzedaż oraz rozwój środowiska informatycznego, co pozwala na utrzymanie konkurencyjności i minimalizację ryzyka długu technologicznego.

*Ryzyko klimatyczne*

Ekstremalne zjawiska pogodowe związane ze zmianą klimatu i wzrostem temperatury na Ziemi – w tym powódzie, huragany i susze – mają kluczowe znaczenie dla globalnego bezpieczeństwa, a także działalności operacyjnej wielu firm i całej światowej gospodarki. Zarówno fizyczne zmiany w naszym środowisku, jak i działania mające na celu osiągnięcie globalnych celów w zakresie dekarbonizacji będą wymagały transformacji gospodarczej, na czele z fundamentalną zmianą modelu biznesowego.

(w tys. zł)

Ryzyka związane z klimatem zostały szczegółowo opisane w Sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju w rozdziale 2.2. Zmiana klimatu [ESRS E1].

#### *Ryzyko środowiskowe, społeczne i ładu korporacyjnego*

Ryzyko wywołane przez Grupę Inter Cars lub przez podmioty, z którymi Grupa jest bezpośrednio związana, a także partnerów biznesowych Grupy w ramach ich łańcucha wartości w odniesieniu do ludzi, środowiska, społeczeństwa i ładu korporacyjnego. Szczegółowo opisane w Sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju w rozdziale 1.5. Istotne wpływy, ryzyka i szanse ESG.

#### *Ryzyko pracownicze i kompetencji rynkowych*

Ryzyko związane jest z trudnością w pozyskaniu lub utrzymaniu kompetentnych i doświadczonych pracowników zapewniających możliwość realizacji celów strategicznych. Rynek pracy w Polsce, a także w Europie, ulega przeobrażeniu. W niszowych branżach często brakuje wykwalifikowanych specjalistów. Jest to istotna kwestia, która wymaga od pracodawcy elastyczności oraz aktywnego działania w pozyskiwaniu i utrzymywaniu pracowników posiadających odpowiednie kompetencje do realizacji złożonych działań sprzedażowych lub budowy zaawansowanych systemów informatycznych poprawiających efektywność procesów dostarczania.

#### *Ryzyko eskalacji działań wojennych*

Eskalacja działań wojennych w Ukrainie oraz na Bliskim Wschodzie może negatywnie wpływać na sytuację makroekonomiczną Europy, a w szczególności przełożyć się na:

- wzrost kosztów finansowania w wyniku wzrostu stóp procentowych
- ograniczenie dostaw surowców niezbędnych do produkcji części zamiennych
- wzrost kosztów transportu
- kryzys energetyczny wywołany zakłóceniami w łańcuchu dostaw surowców energetycznych
- wzrost cen energii, materiałów oraz kosztów produkcji i usług
- osłabienia kursu PLN i lokalnych walut wobec EUR i USD w krajach, w których działa Grupa.

W konsekwencji, wyżej wymienione czynniki mogą prowadzić do ogólnego spowolnienia gospodarczego w Europie.

## 18. STRATEGIA I PERSPEKTYWY ROZWOJU W PRZYSZŁOŚCI

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

**Strategia rozwoju Grupy Inter Cars** oparta została na kilku zasadniczych elementach:

#### 1. Rozwój asortymentu.

*Inter Cars już dziś oferuje najszerszy asortyment części samochodowych w Europie. Stawiając jednak na stały rozwój asortymentu spółka stale wprowadza nowe i rozwija dotychczasowe linie asortymentowe oraz dostosowuje je do oczekiwań rynku w zakresie jakości części, cen i wsparcia technicznego ze strony producentów części.*

#### 2. Rozwój sieci dystrybucji w Polsce oraz poza jej granicami.

*Inter Cars na dzień 31.12.2025 posiada 684 filie, w tym 242 filie w kraju. Spółka zapewnia wiedzę organizacyjną i logistyczną, kapitał, systemy informatyczne, pełny asortyment i jego dostępność oraz znak firmowy. Strategicznym celem jest stały rozwój dotychczas zbudowanej i tak efektywnie pracującej sieci dystrybucji.*

#### 3. Logistyka.

*Kolejnym elementem budowania przewagi konkurencyjnej Inter Cars jest ciągłe udoskonalanie łańcucha dostaw i usług logistycznych. W ramach Inter Cars funkcjonuje specjalnie do tych działań przeznaczona spółka ILS sp. z o.o. (ILS), która pełni rolę wyspecjalizowanego podmiotu logistycznego. Jej zadaniem jest organizacja przepływu towarów od producentów do filii Inter Cars. Kontynuowane są prace nad automatyzacją i robotyzacją operacji magazynowych w centrach logistycznych Grupy zarówno w kraju jak i zagranicą.*

(w tys. zł)

## 4. Rozwój programów partnerskich.

Programy partnerskie stanowią wartość dodaną oferty towarowej, takich jak: programy wyposażenia warsztatów, szkolenia, serwis techniczny, rozwój systemów informatycznych wspomagających sprzedaż oraz stałe rozwijanie sieci warsztatów MotoIntegrator Partner (Q-Service Castrol, Sieci producentów części takie jak Bosch Car Service, Premio) oraz Q-Service Truck.

## 5. Rozwój Motointegrator.com i programu flotowego.

Motointegrator.com to platforma, która pomaga kierowcom znaleźć rozwiązanie problemu z samochodem w profesjonalnym warsztacie, rekomendowanym przez Inter Cars. Platforma dostępna jest w 13 krajach i zrzesza ponad 38 tysięcy warsztatów, do których kierowcy mogą umówić się online lub zadzwonić.

Spółka rozwija również program flotowy kierowany do firm szukających optymalizacji kosztowej w ramach firmowej floty samochodów osobowych, dostawczych i ciężarowych. Realizowane są usługi pełnej obsługi zarządzania flotą pojazdów, serwisowania pojazdów zapewniając niskie koszty oraz efektywną mobilność oraz wspieraniu klientów w zakresie budowania strategii i programów polityki flotowej. Grupa wprowadziła w tym celu dedykowaną platformę działającą w 5 krajach (włącznie z Polską), w których działa Inter Cars. W 2026 roku planowane są wdrożenia w kolejnych 3 krajach.

Priorytetem jest rozwój filaru sprzedaż części z usługą (s-commerce). Celem jest stałe zwiększanie wolumenu sprzedaży zarówno klientowi detalicznemu jak i klientowi posiadającemu flotę samochodową potrzebnej mu usługi i części zamiennych i skierowanie go do rekomendowanego przez Inter Cars warsztatu.

## 6. Wszystko pod jednym dachem

Istotą naszej strategii jest systematyczne dążenie do modelu one-stop-shop, czyli „wszystko pod jednym dachem”. Dotyczy to nie tylko stałego poszerzania asortymentu, ale także rozwoju programów partnerskich, stanowiących istotną wartość dodaną dla kluczowego odbiorcy jakim jest warsztat samochodowy. Poza sprzedażą części i elementów wyposażenia samochodów dostarczamy warsztatom niezbędne narzędzia i wyposażenie serwisu. W ramach działań posprzedażowych organizujemy szkolenia techniczne w zakresie nowych technik napraw i oferujemy kompleksową obsługę, pomagając warsztatom w ich prawidłowym funkcjonowaniu. Za pośrednictwem projektów Motointegrator oraz Motointegrator Flota przekierowujemy również kierowców do naszych partnerów handlowych.

Strategia realizowania jest przez wszystkie spółki w Grupie Inter Cars.

## 19. ZMIANY W PODSTAWOWYCH ZASADACH ZARZĄDZANIA GRUPĄ

W okresie sprawozdawczym emitent nie wprowadzał zmian w podstawowych zasadach zarządzania Grupą.

## 20. WYNAGRODZENIE OSÓB ZARZĄDZAJĄCYCH

W dniu 8 czerwca 2020 r. Zwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki przyjęło politykę wynagrodzeń członków Zarządu i Rady Nadzorczej Spółki.

Wynagrodzenia są prezentowane kasowo i memoriałowo (wyplacone plus należne premie).

Wynagrodzenia członków Rady Nadzorczej (w zł)

	01.01.2025- 31.12.2025	01.01.2024- 31.12.2024
Andrzej Olszewski – Przewodniczący Rady Nadzorczej	272 400	267 600
Jacek Podgórski – Członek Rady Nadzorczej	90 400	192 000
Radosław Kudła – Członek Rady Nadzorczej	216 000	216 000
Jacek Klimczak – Członek Rady Nadzorczej	42 400	96 000
Tomasz Rusak – Członek Rady Nadzorczej	42 400	96 000
Łukasz Dziekoński – Członek Rady Nadzorczej	53 600	-
Zofia Dzik – Członek Rady Nadzorczej	53 600	-
Zoya Gyurova – Członek Rady Nadzorczej	53 600	-
Witold Kmeciak – Członek Rady Nadzorczej	53 600	-
Kamilla Spark – Członek Rady Nadzorczej	101 600	-
Piotr Płoszajski – Członek Rady Nadzorczej	-	64 000
	<b>979 600</b>	<b>931 600</b>

(w tys. zł)

*Wynagrodzenia członków Zarządu (w zł)*

	<b>01.01.2025- 31.12.2025</b>	<b>01.01.2024- 31.12.2024</b>
Maciej Oleksowicz – Prezes Zarządu	4 657 400	4 305 852
Krzysztof Soszyński – Wiceprezes Zarządu	4 658 000	4 306 452
Wojciech Twaróg – Członek Zarządu	4 657 400	4 302 852
Piotr Zamora – Członek Zarządu	4 657 400	4 305 852
Wojciech Aleksandrowicz - Członek Zarządu	4 658 000	4 307 452
	<b>23 288 200</b>	<b>21 528 460</b>

Wynagrodzenia kluczowego personelu kierowniczego zaprezentowane w niniejszej notce obejmują kwoty wypłaconych oraz należnych świadczeń w danym okresie.

Do kluczowego personelu kierowniczego Grupa zalicza członków Zarządu oraz Rady Nadzorczej spółki tj. osoby posiadające uprawnienia i odpowiedzialność za planowanie, kierowanie i kontrolowanie działalności Spółki w sposób bezpośredni lub pośredni.

Łączna kwota wynagrodzenia Zarządu wypłacona bądź należna, za 2025 jest równa 23 288 200 zł.

**Informacja o wszelkich umowach zawartych między emitentem, a osobami zarządzającymi, przewidujących rekompensatę w przypadku ich rezygnacji lub zwolnienia z zajmowanego stanowiska bez ważnej przyczyny lub gdy ich odwołanie lub zwolnienie następuje z powodu połączenia emitenta przez przejęcie**

Zawierane z członkami Zarządu umowy o zakazie konkurencji, zatwierdzone w dniu 26 czerwca 2017 roku uchwałą Rady Nadzorczej Spółki (dalej jako „Umowy”), regulują kwestie powstrzymywania się od prowadzenia działalności konkurencyjnej wobec Spółki po zaprzestaniu sprawowania funkcji w Zarządzie w zamian za wypłacane odszkodowanie. W okresie obowiązywania zakazu konkurencji, tj. 12 miesięcy od dnia zaprzestania sprawowania funkcji w Zarządzie, członkom Zarządu przysługuje odszkodowanie w łącznej wysokości 80% dwunastokrotności średniego miesięcznego wynagrodzenia wypłacanego lub należnego członkowi Zarządu od Spółki lub podmiotów z Grupy Kapitałowej Inter Cars S.A. w okresie ostatnich 36 miesięcy przed dniem zaprzestania sprawowania funkcji w Zarządzie Spółki (dalej jako „Podstawa”), obliczane na zasadach szczegółowo określonych w Umowach.

Ponadto Umowy przewidują dodatkową odprawę w przypadku odwołania członka Zarządu z funkcji lub niepowołania go na kolejną kadencję w okresie 24 miesięcy od dnia wrogiego przejęcia lub zmiany kontroli. W takich przypadkach członkowi Zarządu przysługuje odprawa w łącznej wysokości 60-krotności Podstawy w razie wrogiego przejęcia oraz odprawa w łącznej wysokości 12-krotności Podstawy w razie zmiany kontroli. Wrogie przejęcie, zgodnie z Umowami, oznacza sytuację, w której podmiot, inny niż akcjonariusz, posiadający w dniu podpisania Umów akcje Spółki stanowiące co najmniej 25% (dwadzieścia pięć procent) ogólnej liczby akcji Spółki, podmioty kontrolujące takiego akcjonariusza, podmioty zależne od takiego akcjonariusza lub podmioty zależne od podmiotów kontrolujących takiego akcjonariusza albo ich następców prawnych (dalej jako „Akcjonariusz Kluczowy”), nabydzie pośrednio lub bezpośrednio, co najmniej 33% (trzydzieści trzy procent) ogólnej liczby akcji Spółki bez zgody Akcjonariusza Kluczowego lub innego podmiotu, na rzecz którego Akcjonariusz Kluczowy zbędzie akcje posiadane w Spółce. Zmiana kontroli, zgodnie z Umowami, oznacza sytuację, w której udział jakiegokolwiek Akcjonariusza Kluczowego, bezpośrednio lub pośrednio, w ogólnej liczbie akcji w Spółce spadnie poniżej 5% (pięciu procent).

**Informacje na temat akcji**

*Akcje emitenta oraz akcje i udziały w jednostkach powiązanych będących w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących.*



INTER  
CARS

(w tys. zł)

**Informacje na dzień 31.12.2025**

łącznie osoby nadzorujące i zarządzające posiadają 4 984 091 akcji, co stanowi 35,17% głosów na Walnym Zgromadzeniu Inter Cars.

Osoby zarządzające i nadzorujące nie posiadają żadnych akcji ani udziałów w jednostkach zależnych od Inter Cars.

Akcjonariusz	Liczba akcji	łączna wartość nominalna	Udział w kapitale zakładowym (%)	Udział w ogólnej liczbie głosów (%)
<b>Zarząd</b>				
Maciej Oleksowicz*	3 726 721	7 453 442	26,30%	26,30%
	<b>3 726 721</b>	<b>7 453 442</b>		
<b>Rada Nadzorcza</b>				
Andrzej Oliszewski	1 257 370	2 514 740	8,87%	8,87%
	<b>1 257 370</b>	<b>2 514 740</b>		
<b>Razem</b>	<b>4 984 091</b>	<b>9 968 182</b>	<b>35,17%</b>	<b>35,17%</b>

\* Pośrednio poprzez OK Automotive Investments B.V., który jest podmiotem zależnym od Macieja Oleksowicza – pełniącego funkcję Prezesa Zarządu Spółki

**Informacje na dzień publikacji niniejszego raportu**

łącznie osoby nadzorujące i zarządzające posiadają 4 984 091 akcji, co stanowi 35,17% głosów na Walnym Zgromadzeniu Inter Cars.

Akcjonariusz	Liczba akcji	łączna wartość nominalna	Udział w kapitale zakładowym (%)	Udział w ogólnej liczbie głosów (%)
<b>Zarząd</b>				
Maciej Oleksowicz*	3 726 721	7 453 442	26,30%	26,30%
	<b>3 726 721</b>	<b>7 453 442</b>		
<b>Rada Nadzorcza</b>				
Andrzej Oliszewski	1 257 370	2 514 740	8,87%	8,87%
	<b>1 257 370</b>	<b>2 514 740</b>		
<b>Razem</b>	<b>4 984 091</b>	<b>9 968 182</b>	<b>35,17%</b>	<b>35,17%</b>

\* Pośrednio poprzez OK Automotive Investments B.V., który jest podmiotem zależnym od Macieja Oleksowicza – pełniącego funkcję Prezesa Zarządu Spółki

Osoby zarządzające i nadzorujące nie posiadają żadnych akcji ani udziałów w jednostkach zależnych od Inter Cars.

Informacje o łącznej liczbie i wartości wszystkich akcji emitenta znajdują się w nocie 17 informacji objaśniającej do jednostkowego sprawozdania finansowego.

*Zmiany w proporcjach posiadanych akcji na mocy znanych emitentowi umów*

Spółce nieznane są umowy zawarte pomiędzy akcjonariuszami mające wpływ na działalność Spółki.

*Specjalne uprawnienia kontrolne w stosunku do emitenta*

Spółka nie emitowała w ostatnim okresie żadnych papierów wartościowych uprawniających ich posiadaczy do szczególnych uprawnień kontrolnych.

*Ograniczenia dotyczące przenoszenia praw własności papierów wartościowych*

W stosunku do papierów wartościowych wyemitowanych przez Spółkę (akcje) nie istnieją żadne ograniczenia w ich przenoszeniu. Wszystkie akcje Spółki zostały dopuszczone do publicznego obrotu decyzją Komisji Papierów Wartościowych i Giełd z dnia 26 kwietnia 2004 roku.



(w tys. zł)

Zarząd Krajowego Depozytu Papierów Wartościowych S.A. Uchwałą nr 186/04 w dniu 11 maja 2004 roku postanowił przyznać Inter Cars S.A. status uczestnika Krajowego Depozytu Papierów Wartościowych w typie EMITENT oraz przyjąć do Krajowego Depozytu Papierów Wartościowych 11.821.100 akcji Inter Cars S.A. i oznaczyć je kodem PL INTCS00010. W latach 2007-2009 miały miejsce kolejne emisje 2 347 000 akcji, co szerzej opisano w Skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym w nocy 16.

Wykaz akcjonariuszy posiadających, co najmniej 5% ogólnej liczby głosów na dzień 31.12.2025:

Akcjonariusz	Liczba akcji	łączna wartość nominalna	Udział w kapitale zakładowym	Udział w ogólnej liczbie głosów
		(zł)	(%)	(%)
OK Automotive Investments B.V.*	3 726 721	7 453 442	26,30%	26,30%
Allianz OFE i Allianz DFE	1 786 446	3 572 892	12,61%	12,61%
NATIONALE NEDERLANDEN OFE, NATIONALE NEDERLANDEN DFE**	1 616 799	3 233 598	11,41%	11,41%
Andrzej Oliszewski	1 257 370	2 514 740	8,87%	8,87%
Generali OFE	894 386	1 788 772	6,31%	6,31%
OFE PZU	710 750	1 421 500	5,02%	5,02%
<b>Razem</b>	<b>9 992 472</b>	<b>19 984 944</b>	<b>70,52%</b>	<b>70,52%</b>

\* Pośrednio poprzez OK Automotive Investments B.V., który jest podmiotem zależnym od Macieja Oleksowicza – pełniącego funkcję Prezesa Zarządu Spółki

\*\* Wykaz akcjonariuszy sporządzony został w oparciu o zawiadomienia otrzymane w trybie art. 69 ustawy o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego obrotu oraz o spółkach publicznych (Dz.U. z 2005 r., nr 184 poz. 1539 z późniejszymi zmianami), oraz art. 19 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 596/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 roku w sprawie nadużyć na rynku („rozporządzenie MAR”).

Wykaz akcjonariuszy posiadających, co najmniej 5% ogólnej liczby głosów na dzień opublikowania niniejszego raportu:

Akcjonariusz	Liczba akcji	łączna wartość nominalna	Udział w kapitale zakładowym	Udział w ogólnej liczbie głosów
		(zł)	(%)	(%)
OK Automotive Investments B.V.*	3 726 721	7 453 442	26,30%	26,30%
Allianz OFE i Allianz DFE	1 786 446	3 572 892	12,61%	12,61%
NATIONALE NEDERLANDEN OFE, NATIONALE NEDERLANDEN DFE**	1 416 809	2 833 618	9,99%	9,99%
Andrzej Oliszewski	1 257 370	2 514 740	8,87%	8,87%
Generali OFE	894 386	1 788 772	6,31%	6,31%
OFE PZU	710 750	1 421 500	5,02%	5,02%
<b>Razem</b>	<b>9 792 482</b>	<b>19 584 964</b>	<b>69,10%</b>	<b>69,10%</b>

\*OK Automotive Investments B.V. jest podmiotem zależnym od Macieja Oleksowicza, członka Zarządu Spółki

\*\* Wykaz akcjonariuszy sporządzony został w oparciu o zawiadomienia otrzymane w trybie art. 69 ustawy o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego obrotu oraz o spółkach publicznych (Dz.U. z 2005 r., nr 184 poz. 1539 z późniejszymi zmianami), oraz art. 19 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 596/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 roku w sprawie nadużyć na rynku („rozporządzenie MAR”).

Informacje o nabyciu akcji własnych emitenta

W dniu 15 września 2025 r. Zarząd Inter Cars S.A., poinformował o podjęciu, na podstawie uchwały nr 33 Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia z dnia 10 czerwca 2025 r., uchwały w sprawie ustalenia warunków i trybu przeprowadzenia skupu akcji własnych Spółki. W wyniku przeprowadzonego skupu Spółka nabyła 150 000 akcji własnych po cenie 575,00 zł za jedną akcję, o łącznej wartości nabycia 86 250 000,00 zł. Wartość nominalna akcji nabytych w ramach transakcji wynosi 300 000,00 zł. Nabyte akcje stanowią 1,06% kapitału zakładowego Spółki. Zgodnie z art. 364 § 2 Kodeksu spółek handlowych, Spółka nie wykonuje praw udziałowych z akcji własnych, z wyjątkiem uprawnień związanych z ich zbyciem lub czynnościami zmierzającymi do zachowania tych praw.

(w tys. zł)

Nabycie akcji zostało sfinansowane ze środków kapitału rezerwowego, utworzonego decyzją Walnego Zgromadzenia poprzez przeniesienie kwoty 320 mln zł z kapitału zapasowego, pochodzącego z zysku możliwego do podziału. Na dzień kończący okres sprawozdawczy Spółka nie posiada innych akcji własnych poza nabytymi w ramach opisanej transakcji.

Nabyte akcje własne zostały ujęte jako pomniejszenie kapitału własnego, a wszelkie koszty związane z transakcją zostały rozpoznane bezpośrednio w kapitale własnym i nie wpływają na wynik finansowy okresu.

*Informacje o znanych emitentowi umowach (w tym również zawartych po dniu bilansowym), w wyniku których mogą w przyszłości nastąpić zmiany w proporcjach posiadanych akcji przez dotychczasowych akcjonariuszy i obligatariuszy.*

W Spółce na podstawie uchwał Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Spółki z dnia 10 czerwca 2025 r. zostały wprowadzone programy motywacyjne na lata obrotowe 2025-2027: Program Motywacyjny i Program Zmiennego Składnika Wynagrodzenia. Szczegółowe zasady dotyczące programów zawarte są w regulaminach przyjętych przez Zarząd Spółki i zatwierdzonych przez Radę Nadzorczą oraz zostały opisane w punkcie 7 niniejszego Sprawozdania.

## 21. INFORMACJE O SYSTEMIE KONTROLI PROGRAMÓW AKCJI PRACOWNICZYCH

Funkcjonujące w Spółce programy motywacyjne na lata obrotowe 2025-2027: Program Motywacyjny i Program Zmiennego Składnika Wynagrodzenia zostały wprowadzone na podstawie uchwał Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Spółki z dnia 10 czerwca 2025 r. Szczegółowe zasady dotyczące programów zawarte są w regulaminach przyjętych przez Zarząd Spółki i zatwierdzonych przez Radę Nadzorczą oraz zostały opisane w punkcie 7 niniejszego Sprawozdania. Realizacja Programów nadzorowana jest przez Radę Nadzorczą oraz Zarząd Spółki.

Na dzień sporządzenia niniejszej informacji nie podjęto decyzji o emisji nowych akcji Spółki w związku z realizacją Programów.

## 22. PODMIOT UPRAWNIONY DO BADANIA SPRAWOZDAŃ FINANSOWYCH

W dniu 11 września 2025 roku Spółka podpisała umowę z KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. na dokonanie badania rocznego oraz przeglądu półrocznego sprawozdania finansowego Spółki za 2025 i 2026 rok. Łączne wynagrodzenie z tytułu usług audytowych za 2025 rok jest równe 3 561 tys. zł i obejmuje badanie sprawozdania finansowego jednostki dominującej oraz sprawozdań finansowych jednostek zależnych.

Ponadto z tytułu pozostałych usług nie-audytowych na rzecz Inter Cars S.A. i Spółek z Grupy zaakceptowanych przez Komitet Audytu w 2025 roku wynagrodzenie ustalono na 452 tys. zł, w tym:

- atestacja Raportu zrównoważonego rozwoju Grupy Inter Cars - 298 tys. zł.,
- atestacja dodatkowych wskaźników wynikających z postanowień umowy kredytowej - 28 tys. zł.,
- atestacja sprawozdania o wynagrodzeniach zarządu i rady nadzorczej - 40 tys. zł.,
- atestacja raportu transakcji z podmiotami powiązanymi dla Inter Cars INT d.o.o (Słowenia) - 14 tys. zł.,
- atestacja raportu dotyczącego opakowań sporządzanego przez Inter Cars Eesti OÜ (Estonia) - 17 tys. zł.,
- badanie sprawozdania finansowego specjalnego przeznaczenia za okres od 1 stycznia 2025 do dnia powołania likwidatora dla Inter Cars (Cyprus) Limited - 27 tys. zł.,
- usługi podatkowe dla Inter Cars Cyprus Limited - 21 tys. zł.,
- tłumaczenie sprawozdania statutowego Inter Cars Česká republika s.r.o. (Czechy) z języka czeskiego na angielski - 7 tys. zł.

## 23. ZATRUDNIENIE

Według stanu na 31 grudnia 2025 roku Spółka zatrudniała 1 109 osób. Łącznie Grupa zatrudniała 5 961 osób.

Według stanu na 31 grudnia 2024 roku Spółka zatrudniała 1 026 osób. Łącznie Grupa zatrudniała 5 261 osób.

## 24. POLITYKA OCHRONY ŚRODOWISKA

Inter Cars nie prowadzi działalności, której skutki zagrażałyby środowisku naturalnemu. W związku z powyższym na Grupie nie ciąży żadne zobowiązania dotyczące nakładów na ochronę środowiska naturalnego.

Na dzień sprawozdawczy Grupa dysponuje pozwoleniami z zakresu ochrony środowiska - decyzjami administracyjnymi - których opis zamieszczony został w poniższej tabeli:



(w tys. zł)

Lp.	Numer i data wydania decyzji	Organ wydający	Obszar obowiązywania	Zakres merytoryczny decyzji
1.	Zawiadomienie o nadaniu numeru rejestrowego w BDO z dnia 20.04.2018	Marszałek Województwa Mazowieckiego	Inter Cars S.A.	Baza Danych Odpadowych o nr rejestrowym 000012313 Dot. Wytwarzania odpadów, wprowadzania produktów w opakowaniach (jak również oleje, opony, akumulatory, sprzęt elektryczny i elektroniczny
2.	Decyzja z dn. 28.06.2022 r. Ważna do dn. 28.06.2052 r.	Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie	Inter Cars S.A. ul. Gdańska 15 05-152 Częstków Mazowiecki (gm. Czosnów)	Pozwolenie wodnoprawne na wykonanie urządzenia wodnego, tj. ziemnego, otwartego zbiornika retencyjno-chłonnego.
3.	Decyzja nr 170/2013 z dnia 18.12.2013 r. (ŚR-6341/11M/2/13)	Starosta Nowodworski	ul. Gdańska 15 05-152 Częstków Mazowiecki (gm. Czosnów)	Pozwolenie wodnoprawne na pobór wód podziemnych z utworów czwartorzędowych z ujęcia zlokalizowanego na terenie Grupy w Częstokowie Mazowieckim do celów bytowo – gospodarczych pracowników z wyłączeniem celów spożywczych oraz do podlewania zieleni i na potrzeby stacji uzdatniania wody. Oraz pozwolenie na wykonanie urządzenia wodnego –studnia S3
4.	DKR/074-E9215/08/ar	Główny Inspektorat Ochrony Środowiska	ul. Gdańska 15 05-152 Częstków Mazowiecki (gm. Czosnów)	Wpis do rejestru Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska odnośnie zbierania zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego nr E0009215W
5.	DKR/074-E9215/09/ar	Główny Inspektorat Ochrony Środowiska	ul. Gdańska 15 05-152 Częstków Mazowiecki (gm. Czosnów)	Wpis do rejestru Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska odnośnie wprowadzania baterii lub akumulatorów oraz prowadzącego zakład przetwarzania zużytych baterii lub zużytych akumulatorów nr E0009215WBW
6.	Decyzja nr 85 z dnia 10.05.2016 (ŚR.6341.15.2016)	Starosta Nowodworski	ul. Gdańska 27 05-152 Częstków Mazowiecki (gm. Czosnów)	Pozwolenie wodnoprawne na pobór wody podziemnej z ujęcia zlokalizowanego na terenie działki 361/3 w Częstokowie Polskim, której właścicielem jest Inter Cars S.A.
7.	Decyzja z dn. 30.05.2022 r. Ważna do dn. 30.05.2032 r.	Starosta Sieradzki	Feber Sp. z o. o.	Pozwolenie na wprowadzanie gazów i pyłów do powietrza z instalacji do produkcji pojazdów ciężarowych zlokalizowanej na terenie zakładu.
8.	Decyzja z dn. 04.04.2017 r. Ważna do dn. 03.04.2027 r.	Starosta Sieradzki	Feber Sp. z o. o.	Pozwolenie na wprowadzanie gazów i pyłów do powietrza z instalacji technologicznej do produkcji nowych pojazdów – naczep samochodowych zlokalizowanej na terenie zakładu.
9.	Decyzja z dn. 28.05.2021 r. Ważna do dn. 28.05.2031 r.	Starosta Sieradzki	Feber Sp. z o. o.	Pozwolenie na wytwarzanie odpadów niebezpiecznych i inne niż niebezpieczne powstających podczas eksploatacji instalacji do



(w tys. zł)

Lp.	Numer i data wydania decyzji	Organ wydający	Obszar obowiązywania	Zakres merytoryczny decyzji
				produkcji pojazdów ciężarowych zlokalizowanej na terenie zakładu.
10.	Zmiana Decyzji 1/2023 Decyzją 5/2024 z dn. 20.12.2024 r.	Prezydent Miasta Słupska	Lauber Sp. z o. o.	Zmiana pozwolenia na wytwarzanie odpadów w instalacji zlokalizowanej na terenie Spółki w zakresie ilości wytwarzanych odpadów.
11.	Decyzja 3/2025 znak: GKiOŚ.ROŚ.6225.4.2025.MS z dn. 01.04.2025 r. Ważna do: 24.03.2035 r.	Prezydent Miasta Słupska	Lauber Sp. z o. o.	Pozwolenie na wprowadzanie gazów i pyłów do powietrza dla instalacji technologicznych zlokalizowanych na terenie Spółki Lauber przy ul. Poznańskiej 63-64 w Słupsku.
12.	Decyzja nr 2/2025 znak: GKiOŚ.ROŚ.6225.3.2025.MS z dn. 11.03.2025 r. Ważna do 06.03.2035 r.	Prezydent Miasta Słupska	Lauber Sp. z o. o.	Pozwolenie na wprowadzanie gazów i pyłów do powietrza dla instalacji technologicznych zlokalizowanych na terenie Spółki Lauber przy ul. Św. Klary z Asyżu 1B w Słupsku.
13.	Decyzja nr 1/2023 z dn. 06.03.2023 r. Ważna do dn. 05.03.2033 r.	Prezydent Miasta Słupska	Lauber Sp. z o. o.	Pozwolenie na wytwarzanie odpadów w instalacji zlokalizowanej na terenie zakładu w Słupsku przy ul. Poznańskiej 64.
14.	Decyzja nr 2/2025 z dn. 07.04.2025 r. Ważna do dn. 06.04.2035 r.	Prezydent Miasta Słupska	Lauber Sp. z o. o.	Pozwolenie na wytwarzanie odpadów w instalacji zlokalizowanej na terenie zakładu w Słupsku przy ul. Św. Klary z Asyżu 1B.
15.	Decyzja nr 97/2014 z dn. 29.05.2014 r. Ważna do dn. 31.05.2034 r.	Starosta Nowodworski	Centrum Logistyczne ILS Swobodnia 35 05-180 Swobodnia (gm. Zakroczym)	Decyzja wodnoprawna na pobór wód podziemnych do celów bytowo-gospodarczych, podlewania zieleni, utrzymania czystości terenu oraz na potrzeby uzdatniania i kotłowni.
16.	Decyzja nr 19 z dn. 24.04.2024 r. Ważna do dn. 24.04.2034 r	Starosta Nowodworski	Centrum Logistyczne ILS Swobodnia 35 05-180 Swobodnia (gm. Zakroczym)	Zezwolenie na przetwarzanie odpadów: 15 01 01 i 15 01 03.
17.	Decyzja z dn. 18.01.2019 r. Ważna do dn. 18.01.2029 r.	Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie. Zarząd Zlewni w Ciechanowie	Centrum Logistyczne ILS Swobodnia 35 05-180 Swobodnia (gm. Zakroczym)	Pozwolenie wodnoprawne na wykonanie urządzenia wodnego – zbiornika retencyjno-filtracyjnego wód opadowych i roztopowych.
18.	Decyzja z dn. 01.03.2019 r. Ważna do dn. 31.05.2034 r.	Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie. Zarząd Zlewni w Ciechanowie	Centrum Logistyczne ILS Swobodnia 35 05-180 Swobodnia (gm. Zakroczym)	Decyzja o przejęciu praw i obowiązków wynikających z pozwolenia wodnoprawnego nr 97/2014 na pobór wód podziemnych - dla spółki ILS Sp. z o o. o. jako następcy prawnego spółki Inter Cars S.A.
19.	Decyzja z dn. 12.09.2019 r.	Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie. Zarząd	Centrum Logistyczne ILS Swobodnia 35 05-180 Swobodnia (gm. Zakroczym)	Decyzja wodnoprawna na szczególne korzystanie z wód polegające na wykonaniu robót lub obiektów budowlanych trwale związanych z gruntem, mających

(w tys. zł)

Lp.	Numer i data wydania decyzji	Organ wydający	Obszar obowiązywania	Zakres merytoryczny decyzji
		Zlewni w Ciechanowie		wpływ na zmniejszenie naturalnej retencji terenowej.
20.	Decyzja z dn. 14.11.2025 r. Ważna 30 lat.	Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie. Zarząd Zlewni w Ciechanowie	Centrum Logistyczne ILS Swobodnia 35 05-180 Swobodnia (gm. Zakroczym)	Decyzja wodnoprawna na odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z obiektów i terenów utwardzonych do istniejących urządzeń

## 25. ZDARZENIA, KTÓRE MOGĄ W ZNACZĄCY SPOSÓB WPŁYNAĆ NA PRZYSZŁE WYNIKI FINANSOWE EMITENTA ORAZ ZDARZENIA PO DACIE BILANSU

Celem Grupy jest ochrona zdolności Spółki do kontynuowania działalności tak, aby możliwe było realizowanie zwrotu dla udziałowców, a także utrzymanie optymalnej struktury kapitału w celu obniżenia jego kosztu.

Sprawozdanie finansowe zostało sporządzone przy założeniu kontynuowania działalności gospodarczej w dającej się przewidzieć przyszłości.

### Konflikt zbrojny w Ukrainie

24 lutego 2022 roku Federacja Rosyjska (Rosja) rozpoczęła działania zbrojne przeciwko Ukrainie. Transport i logistyka między regionami zostały zerwane, infrastruktura została znacznie uszkodzona, a wielu obywateli Ukrainy zostało dotkniętych działaniami wojennymi.

W pierwszych tygodniach rosyjskiej inwazji, spółka Inter Cars Ukraine z siedzibą w Chmielnickim, Ukraina, w której Spółka posiada 100% udziałów musiała zawiesić swoją działalność operacyjną. W dniu 1 kwietnia 2022 roku w wyniku działań wojennych został zniszczony magazyn centralny spółki Inter Cars Ukraine. Magazyn zlokalizowany był w obwodzie kijowskim, w miejscowości Gorenka w rejonie Buczy. W związku z powyższym Spółka dokonała w 2022 roku odpisu aktualizującego, dotyczącego aktywów zlokalizowanych w ww. magazynie centralnym, w tym zapasów oraz środków trwałych, w łącznej kwocie 75 mln zł.

Z początkiem maja 2022 roku działania wojenne przeniosły się w dużej mierze na wschód Ukrainy, a w stosunkowo odległych od prowadzonych działań wojennych regionach kraju, działalność Inter Cars została wznowiona. Obecnie funkcjonuje 35 filii.

Zarząd Spółki opracował bezpieczny sposób dostarczania towaru do zachodnich regionów Ukrainy, wykorzystując do tego istniejącą infrastrukturę magazynową oraz jednocześnie zwiększając ilość dostaw bezpośrednich z magazynu centralnego w Zakroczymiu, w Polsce. Duża dostępność towarów oraz szeroki asortyment przełożył się na stopniowy wzrost sprzedaży spółki Inter Cars Ukraine. W 2025 roku spółka Inter Cars Ukraine zrealizowała sprzedaż na poziomie 656 mln zł. i która jest wyższa o około 6% od sprzedaży z analogicznego okresu roku ubiegłego. W bieżącym okresie sprawozdawczym spółka Inter Cars Ukraine wygenerowała stratę netto w wysokości 5 mln zł, przy czym należy zauważyć, że wynik w 2025 roku uwzględnia odpis aktualizujący w wysokości 26 mln zł, dokonany w związku ze zniszczeniem magazynu spółki Inter Cars Ukraina zlokalizowanego w miejscowości Dnipro w obwodzie dniesopietrowskim.

Na dzień zatwierdzenia sprawozdania finansowego do publikacji, Spółka Inter Cars Ukraine nadal prowadzi działalność operacyjną w Ukrainie, dokonuje aktywnie sprzedaży, a działalność Spółki nie stanowi działalności zaniechanej.

Aktywa Spółki Inter Cars Ukraine wynoszą 165 mln zł, z czego większość stanowią zapasy o wartości 125 mln zł oraz środki pieniężne w wysokości 14 mln zł. Wykorzystywanie i transferowanie środków pieniężnych w Ukrainie nie jest ograniczone ani objęte żadnymi restrykcjami. Zobowiązania krótkoterminowe spółki wynoszą łącznie 94 mln zł, przy czym wartość zobowiązań handlowych do dostawców zewnętrznych wynosi 5,5 mln zł a ich saldo jest bieżąco regulowane.

Spółka przeprowadziła analizę szacunku odpisu na oczekiwane straty kredytowe w odniesieniu do należności handlowych od klientów z Ukrainy oraz środków pieniężnych znajdujących się w bankach w Ukrainie. W modelu oczekiwanych strat kredytowych przy wycenie aktywów zastosowano zwiększony poziom ryzyka. W wyniku tej analizy nie zidentyfikowano

(w tys. zł)

istotnego odchylenia wartości badanych aktywów. Ponad to wpływ wyceny badanych aktywów, ze względu na ich niski udział w aktywach Spółki, jest nieistotny.

Aktywa spółki Inter Cars Ukraine usytuowane są przede wszystkim w środkowym i zachodnim rejonie Ukrainy w 35 różnych lokalizacjach. Dywersyfikacja położenia aktywów pozwala ograniczyć skalę potencjalnych zniszczeń, będących następstwem rosyjskiej agresji w Ukrainie oraz, co za tym idzie, zmniejszyć ryzyko ewentualnych odpisów aktualizujących.

Zarząd Spółki na bieżąco prowadzi monitoring operacyjny działalności spółki ukraińskiej a dalsze działania będą podejmowane przez Zarząd adekwatnie do rozwoju sytuacji i zagrożeń związanych z konfliktem zbrojnym.

Na 31 grudnia 2025 roku spółka ukraińska kontynuuje prowadzenie działalności operacyjnej, a jednostka dominująca sprawuje kontrolę nad spółką ukraińską. Spółka przeprowadziła test na utratę wartości aktywów związanych z wartością firmy Inter Cars Ukraine. Na podstawie powyższego testu stwierdzono, że nie wystąpiła utrata wartości udziałów.

Rozwój sytuacji jest jednak dynamiczny i nieprzewidywalny. W związku z powyższym Zarząd Spółki analizuje na bieżąco sytuację związaną z eskalacją konfliktu zbrojnego w Ukrainie i nie wyklucza, że ewentualne nowe uwarunkowania i zmiany mogą w sposób istotny wpływać na działalność i wyniki finansowe Spółki.

### **Konflikt na Bliskim Wschodzie**

W dniu 28 lutego 2026 roku USA oraz Izrael rozpoczęły operację militarną przeciwko Iranowi. Niestabilna sytuacja geopolityczna na Bliskim Wschodzie, w szczególności eskalacja konfliktu zbrojnego oraz okresowe zakłócenia transportu morskiego w rejonie Zatoki Perskiej, mogą w przyszłości stanowić istotne źródło ryzyka dla działalności Grupy Inter Cars S.A.

#### *Ryzyka makroekonomiczne i popytowe*

Długotrwałe napięcia geopolityczne w regionie Bliskiego Wschodu mogą prowadzić do podwyższonej zmienności cen surowców energetycznych, wzrostu inflacji oraz ograniczenia wzrostu gospodarczego w Europie. W takich warunkach możliwe jest osłabienie nastrojów konsumenckich i dalsze wydłużanie cyklu eksploatacji pojazdów przez użytkowników końcowych. Historycznie rynek niezależnego aftermarketu wykazywał relatywnie większą odporność na tego typu zjawiska niż rynek produkcji pojazdów; niemniej nie można wykluczyć ograniczenia popytu na usługi i produkty o charakterze nieobligatoryjnym przy pogorszeniu koniunktury.

#### *Ryzyka kosztowe – energia, paliwa i logistyka*

Konflikt w regionie Bliskiego Wschodu wpływa na globalną podaż ropy naftowej i gazu oraz koszty ich transportu. Zniszczenia infrastruktury energetycznej i ograniczone moce jej odbudowy mogą skutkować utrzymywaniem się podwyższonych cen energii i paliw przez dłuższy okres. Dla Grupy Inter Cars S.A. oznacza to potencjalny wzrost kosztów transportu, energii oraz presję kosztową po stronie dostawców, która może częściowo przekładać się na ceny zakupu towarów.

#### *Ryzyka w łańcuchu dostaw i dostępności produktów*

Eskalacja konfliktu niesie ryzyko zakłóceń w globalnych łańcuchach dostaw, w szczególności w obszarze produktów opartych o surowce petrochemiczne. Analizy branżowe wskazują na istotne ograniczenie dostępności wybranych kategorii olejów bazowych, co może prowadzić do okresowych niedoborów asortymentowych, wzrostu cen oraz konieczności poszukiwania alternatywnych źródeł zaopatrzenia. Długotrwałe zaburzenia o charakterze globalnym mogą ograniczać skuteczność działań dywersyfikacyjnych.

#### *Ryzyka regulacyjne i finansowe*

Utrzymująca się presja kosztowa i inflacyjna może wpływać na decyzje banków centralnych oraz politykę regulacyjną państw UE, w tym na poziom stóp procentowych i koszt finansowania działalności. Zakres, tempo oraz skutki ewentualnych interwencji regulacyjnych pozostają trudne do przewidzenia.

Na dzień sporządzenia sprawozdania Grupa Inter Cars S.A. nie identyfikuje istotnych, bezpośrednich zakłóceń działalności operacyjnej wynikających z konfliktu na Bliskim Wschodzie. Niemniej jednak utrzymywanie się lub eskalacja napięć geopolitycznych może w przyszłości wpływać na sytuację makroekonomiczną, poziom kosztów operacyjnych, funkcjonowanie łańcuchów dostaw oraz popyt rynkowy. Skala i kierunek tego wpływu zależne będą od czasu trwania konfliktu oraz stopnia zakłóceń na globalnych rynkach energii i surowców.



**26. STANOWISKO ZARZĄDU ODNOŚNIE MOŻLIWOŚCI ZREALIZOWANIA WCZEŚNIEJ PUBLIKOWANYCH PROGNOZ WYNIKÓW NA 2025 ROK**

Grupa nie publikowała prognoz wyników na 2025 rok.

**27. ZMIANY W STRUKTURZE JEDNOSTKI GOSPODARCZEJ, INWESTYCJE DŁUGOTERMINOWE, RESTRUKTURYZACJA**

W roku 2025 nie nastąpiły znaczące zmiany w strukturze Grupy. Więcej informacji przedstawiono w punkcie 7” Spółki zależne”, sprawozdania z działalności Emitenta.

**28. ORGANY ZARZĄDZAJĄCE I NADZORUJĄCE**

W skład organów zarządzających i nadzorujących na dzień 31 grudnia 2025 roku wchodził:

**Rada Nadzorcza**

Andrzej Oliszewski, Przewodniczący  
Radosław Kudła  
Witold Kmieciak  
Kamilla Spark  
Zofia Dzik  
Łukasz Dziekoński  
Zoya Gyurova

**Zarząd**

Maciej Oleksowicz, Prezes Zarządu  
Krzysztof Soszyński, Wiceprezes Zarządu  
Wojciech Twaróg, Członek Zarządu  
Piotr Zamora, Członek Zarządu  
Wojciech Aleksandrowicz, Członek Zarządu

**29. WSKAZANIE POSTĘPOWAŃ TOCZĄCYCH SIĘ PRZED SĄDEM, KTÓRYCH STRONĄ JEST GRUPA**

W 2025 roku nie wszczynano przed sądem lub organem administracji publicznej postępowań dotyczących zobowiązań albo wierzytelności Spółki lub jednostek od niej zależnych, których łączna wartość stanowi, co najmniej 10 % kapitałów własnych Inter Cars S.A.

Jednocześnie informujemy, że nie toczą się przed sądem lub organem administracji publicznej postępowania dotyczące zobowiązań albo wierzytelności Spółki lub jednostek od niej zależnych, których łączna wartość stanowi co najmniej 10% kapitałów własnych Inter Cars S.A.

**30. WSKAZANIE ŚREDNICH KURSÓW WYMIANY WALUT**

Wszelkie prezentowane w raporcie dane finansowe Spółki w EUR zostały przeliczone przy zastosowaniu następujących kursów:

	2025	2024
kurs na 31.12	4,2267	4,2730
średni kurs w okresie od 1.01 do 31.12	4,2372	4,3042
najwyższy kurs w okresie	4,3033	4,4016
najniższy kurs w okresie	4,1339	4,2499

Do przeliczenia danych wykazanych w wybranych danych finansowych w tys. EURO zastosowano niżej podane zasady:

- dla danych wynikających ze sprawozdania z całkowitych dochodów – *średni kurs* stanowiący średnią arytmetyczną kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie ogłoszonych przez Prezesa NBP
- dla danych wynikających ze sprawozdania z sytuacji finansowej – *kurs na 31.12.2025 roku* stanowiący średni kurs EURO obowiązujący na dzień 31.12.2025 roku ogłoszony przez Prezesa NBP.



### 31. INFORMACJE O NAJWAŻNIEJSZYCH OSIĄGNIĘCIACH W DZIEDZINIE BADAŃ I ROZWOJU

Spółki wchodzące w skład Grupy Kapitałowej nie prowadzą prac badawczo-rozwojowych.

### 32. INFORMACJA ZARZĄDU O DOKONANIU WYBORU FIRMY AUDYTORSKIEJ PRZEPROWADZAJĄCEJ BADANIE ROCZNYCH SPRAWOZDAŃ FINANSOWYCH ZGODNIE Z PRZEPISAMI, W TYM DOTYCZĄCYCH WYBORU I PROCEDURY WYBORU FIRMY AUDYTORSKIEJ

W dniu 5 maja 2025 r. Rada Nadzorcza Spółki podjęła uchwałę w sprawie przedłużenia umowy o badanie sprawozdań finansowych i wyboru KPMG AUDYT spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. z siedzibą w Warszawie, ul. Inflancka 4a, 00-189 Warszawa, która wpisana jest na listę firm audytorskich prowadzoną przez Polską Agencję Nadzoru Audytowego pod numerem 3546 („KPMG”) na firmę audytorską do przeprowadzenia:

- (i) badania jednostkowego sprawozdania finansowego Spółki i skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy Kapitałowej Inter Cars S.A. za okres od 1 stycznia 2025 roku do 31 grudnia 2025 roku oraz za okres od 1 stycznia 2026 roku do 31 grudnia 2026 roku; oraz
- (ii) przeglądu jednostkowego sprawozdania finansowego Spółki i skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy Kapitałowej Inter Cars S.A. za okres od 1 stycznia 2025 roku do 30 czerwca 2025 roku oraz za okres od 1 stycznia 2026 roku do 30 czerwca 2026 roku.

Ponadto, Rada Nadzorcza Spółki zobowiązała w swojej uchwale Zarząd Spółki do zawarcia stosownych umów z KPMG, celem przedłużenia okresu obowiązywania dotychczasowej umowy na kolejne dwa lata.

Wybór firmy audytorskiej został dokonany po zapoznaniu się przez Radę Nadzorczą Spółki z rekomendacją Komitetu Audytu Rady Nadzorczej Spółki, przygotowaną zgodnie z przepisami prawa i wewnętrznymi regulacjami Spółki.

W dniu 5 czerwca 2025 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie, po zapoznaniu się z rekomendacją Komitetu Audytu Rady Nadzorczej Inter Cars S.A. z dnia 5 maja 2025 roku, podjęło uchwałę w sprawie wyboru KPMG AUDYT spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. z siedzibą w Warszawie, ul. Inflancka 4a, 00-189 Warszawa, podmiot wpisany na listę firm audytorskich prowadzoną przez Polską Agencję Nadzoru Audytowego pod numerem 3546 na firmę audytorską do atestacji sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju Grupy Kapitałowej Inter Cars S.A. za rok obrotowy 2025.

Wybór firmy audytorskiej nastąpił zgodnie z postanowieniami Statutu Spółki oraz z obowiązującymi przepisami prawa. Spółka korzystała z usług KPMG w zakresie badania i przeglądu sprawozdań finansowych za lata 2005-2015 roku oraz za lata 2023 i 2024.

Niniejsze Sprawozdanie Zarządu z Działalności Grupy INTER CARS zostało zatwierdzone przez Zarząd jednostki dominującej w dniu 29 kwietnia 2025 roku.

### 33. ŁAD KORPORACYJNY

Pełny tekst oświadczenia dostępny jest na stronie internetowej emitenta ([www.inwestor.intercars.com.pl](http://www.inwestor.intercars.com.pl)) oraz Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie ([www.gpw.pl](http://www.gpw.pl)).

**Pełny tekst oświadczenia stanowi załącznik do niniejszego raportu „OŚWIADCZENIE ZARZĄDU INTER CARS S.A. DOTYCZĄCE STOSOWANIA PRZEZ SPÓŁKĘ ZASAD ŁADU KORPORACYJNEGO WYNIKAJĄCYCH Z DOBRYCH PRAKTYK SPÓŁEK NOTOWANYCH NA GPW”.**

**OŚWIADCZENIE ZARZĄDU INTER CARS S.A.**  
**DOTYCZĄCE STOSOWANIA PRZEZ SPÓŁKĘ ZASAD ŁADU KORPORACYJNEGO WYNIKAJĄCYCH Z DOBRYCH**  
**PRAKTYK SPÓŁEK NOTOWANYCH NA GPW**

**1. Wskazanie zbioru zasad ładu korporacyjnego przyjętego przez Inter Cars S.A.**

Zarząd Spółki Inter Cars S.A. („Spółka”) informuje, że przyjął do stosowania zasady ładu korporacyjnego ze zbioru „Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW 2021”, który wszedł w życie w dniu 1 lipca 2021 r. na mocy Uchwały nr 13/1834/2021 Rady Nadzorczej Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. z dnia 29 marca 2021 r. („DPSN GPW”). Treść DPSN GPW jest publicznie dostępna na stronie internetowej Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. <http://www.corp-gov.gpw.pl/>.

**2. Odstąpienie od postanowień zbioru zasad ładu korporacyjnego**

W 2025 roku Spółka przestrzegała zasad ładu korporacyjnego wynikających z DPSN GPW, z następującymi wyjątkami:

**Zasada 2.1.**

Spółka powinna posiadać politykę różnorodności wobec zarządu oraz rady nadzorczej, przyjętą odpowiednio przez radę nadzorczą lub walne zgromadzenie. Polityka różnorodności określa cele i kryteria różnorodności m.in. w takich obszarach jak płeć, kierunek wykształcenia, specjalistyczna wiedza, wiek oraz doświadczenie zawodowe, a także wskazuje termin i sposób monitorowania realizacji tych celów. W zakresie zróżnicowania pod względem płci warunkiem zapewnienia różnorodności organów spółki jest udział mniejszości w danym organie na poziomie nie niższym niż 30%.

***Wyjaśnienie:** Spółka nie posiada polityki różnorodności wobec Zarządu oraz Rady Nadzorczej przyjętej odpowiednio przez Radę Nadzorczą lub Walne Zgromadzenie. Spółka popiera zasadę różnorodności wśród swoich organów i widzi wartość w tworzeniu środowiska, w którym będzie się znajdował możliwie najszerszy wachlarz (zbiór) kompetencji oraz kwalifikacji, a każda osoba będzie miała możliwość w pełni wykorzystać swój unikalny potencjał. Jednakże, decyzja o składzie Rady Nadzorczej podejmowana jest przez Walne Zgromadzenie, zaś Zarząd powoływany jest przez Radę Nadzorczą. Przy wyborze członków organów, odpowiednio Walne Zgromadzenie i Rada Nadzorcza kierują się przede wszystkim interesem i potrzebami Spółki i w związku z tym nacisk położony jest na kompetencje, posiadaną specjalistyczną wiedzę, doświadczenie zawodowe czy znajomość branży, w której działa Spółka. Pomimo braku polityki, aktualny skład Rady Nadzorczej zapewnia różnorodność zarówno w zakresie wykształcenia, specjalistycznej wiedzy, wieku oraz doświadczenia zawodowego, zaś aktualny skład Zarządu w zakresie wykształcenia, specjalistycznej wiedzy oraz doświadczenia zawodowego.*

**Zasada 2.2.**

Osoby podejmujące decyzje w sprawie wyboru członków zarządu lub rady nadzorczej spółki powinny zapewnić wszechstronność tych organów poprzez wybór do ich składu osób zapewniających różnorodność, umożliwiając m.in. osiągnięcie docelowego wskaźnika minimalnego udziału mniejszości określonego na poziomie nie niższym niż 30%, zgodnie z celami określonymi w przyjętej polityce różnorodności, o której mowa w zasadzie 2.1.

***Wyjaśnienie:** Decyzja o składzie Rady Nadzorczej podejmowana jest przez Walne Zgromadzenie, zaś Zarząd powoływany jest przez Radę Nadzorczą, którzy przy wyborze członków organów kierują się przede wszystkim interesem i potrzebami Spółki. Aktualny skład Rady Nadzorczej zapewnia różnorodność zarówno w zakresie wykształcenia, specjalistycznej wiedzy, wieku oraz doświadczenia zawodowego, zaś aktualny skład Zarządu w zakresie wykształcenia, specjalistycznej wiedzy oraz doświadczenia zawodowego.*

**Zasada 2.7.**

Pełnienie przez członków zarządu spółki funkcji w organach podmiotów spoza grupy spółki wymaga zgody rady nadzorczej.

***Wyjaśnienie:** Regulamin Zarządu przewiduje wymóg uzyskania zgody na pełnienie przez członków Zarządu funkcji w spółkach konkurencyjnych. Mając na uwadze, że pełnienie funkcji w Zarządzie Spółki jest głównym obszarem aktywności zawodowej każdego z Członków Zarządu, ewentualne zasiadanie członków Zarządu Spółki w organach innych, niekonkurencyjnych podmiotów, w ocenie Spółki, nie uniemożliwi im rzetelnego wykonywania obowiązków w Spółce.*

(w tys. zł)

**Zasada 2.11.**

Poza czynnościami wynikającymi z przepisów prawa raz w roku rada nadzorcza sporządza i przedstawia zwyczajnemu walnemu zgromadzeniu do zatwierdzenia roczne sprawozdanie. Sprawozdanie, o którym mowa powyżej, zawiera co najmniej:

**2.11.6.** informację na temat stopnia realizacji polityki różnorodności w odniesieniu do zarządu i rady nadzorczej, w tym realizacji celów, o których mowa w zasadzie 2.1.

**Wyjaśnienie:** Zob. wyjaśnienie do punktu 2.1.

**Zasada 3.1.**

Spółka giełdowa utrzymuje skuteczne systemy: kontroli wewnętrznej, zarządzania ryzykiem oraz nadzoru zgodności działalności z prawem (compliance), a także skuteczną funkcję audytu wewnętrznego, odpowiednie do wielkości spółki i rodzaju oraz skali prowadzonej działalności, za działanie których odpowiada zarząd.

**Wyjaśnienie:** Na obecnym etapie rozwoju Spółki nie stosuje się przedmiotowej zasady w pełnym zakresie. System kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem mają charakter rozproszony i są utrzymywane zarówno w oparciu o pion finansowy Spółki, jak i inne jednostki organizacyjne, w tym pion operacyjny. W Spółce funkcjonuje przyjęty przez zarząd w 2017 roku program compliance, który obejmuje w szczególności Kodeks postępowania i dobrych praktyk, Politykę przeciwdziałania nadużyciom, Politykę zarządzania konfliktami interesów, Politykę poufności informacji, Politykę przeciwdziałania mobbingowi oraz Politykę bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ochrony środowiska. Program ma na celu zapewnienie zgodności działania Spółki z przepisami prawa, standardami biznesowymi oraz innymi wymogami rynku, poprzez odpowiednie zarządzanie ryzykiem braku zgodności. W ramach wprowadzanego programu został zdefiniowany m.in. proces zarządzania ryzykiem nadużyć oraz konfliktami interesów. Funkcja audytu wewnętrznego została wyodrębniona w strukturze Spółki w 2018 roku. W 2024 roku rozpoczęto formalny proces wyodrębniania funkcji zarządzania ryzykiem w strukturze Spółki.

**Zasada 3.2.**

Spółka wyodrębnia w swojej strukturze jednostki odpowiedzialne za zadania poszczególnych systemów lub funkcji, chyba że nie jest to uzasadnione z uwagi na rozmiar spółki lub rodzaj jej działalności.

**Wyjaśnienie:** System kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem mają charakter rozproszony i są utrzymywane zarówno w oparciu o pion finansowy Spółki, jak i inne jednostki organizacyjne, w tym pion operacyjny. Program compliance funkcjonuje w oparciu o dział compliance, będący częścią działu prawnego Spółki. Spółka posiada wyodrębniony dział audytu wewnętrznego. W 2024 roku rozpoczęto formalny proces wyodrębniania jednostki zarządzania ryzykiem w strukturze Spółki.

**Zasada 3.4.**

Wynagrodzenie osób odpowiedzialnych za zarządzanie ryzykiem i compliance oraz kierującego audytem wewnętrznym powinno być uzależnione od realizacji wyznaczonych zadań, a nie od krótkoterminowych wyników spółki.

**Wyjaśnienie:** Wynagrodzenie osób odpowiedzialnych za wskazane systemy lub funkcje opiera się na stałej podstawie oraz premii, która może być uzależniona zarówno od realizacji przez te osoby oraz Spółkę określonych celów, jak również od wyników finansowych Spółki lub jej grupy kapitałowej.

**Zasada 6.2.**

Programy motywacyjne powinny być tak skonstruowane, by między innymi uzależniały poziom wynagrodzenia członków zarządu spółki i jej kluczowych menedżerów od rzeczywistej, długoterminowej sytuacji spółki w zakresie wyników finansowych i niefinansowych oraz długoterminowego wzrostu wartości dla akcjonariuszy i zrównoważonego rozwoju, a także stabilności funkcjonowania spółki.

**Wyjaśnienie:** Zgodnie z programem premiowym dla członków zarządu przyjętym na podstawie uchwały Rady Nadzorczej, system premiowy w nim przewidziany oparty jest na modelu regresywnym, gdzie podstawa premii ustalana jest jako procent od skonsolidowanego zysku netto grupy kapitałowej Spółki wynikającego ze zaudytowanych sprawozdań finansowych grupy kapitałowej Spółki.

Zgodnie z programem motywacyjnym dla kluczowych menedżerów Grupy Inter Cars na lata 2025-2027 oraz programem zmiennego składnika wynagrodzenia dla kadry zarządzającej Grupy Inter Cars przyjętymi na podstawie uchwał Walnego Zgromadzenia, przyznanie uprawnień uczestnikom programów będzie uzależnione od spełnienia przez uczestnika programu

(w tys. zł)

warunku lojalnościowego oraz osiągnięcia przez Grupę Inter Cars w danym roku programu EBITDA na określonym poziomie oraz skonsolidowanych przychodów ze sprzedaży na określonym poziomie. Programy te będą realizowane przez okres 3 lat (2025, 2026 oraz 2027). Rozliczenie ostatniej transzy programów planowane jest na 2028 r.

Na chwilę obecną, wskazane wyżej programy nie uzależniają wysokości premii dla kadry zarządzającej ani przyznania uprawnień od wyników niefinansowych, zrównoważonego rozwoju, ani stabilności funkcjonowania spółki.

Jednakże, kwestie zrównoważonego rozwoju stanowią dla Spółki istotną wartość i pomimo braku powiązania tych kwestii z wyżej wymienionymi programami, Spółka co roku dokonuje przeglądu swojej działalności pod kątem ryzyk niefinansowych oraz stara się optymalizować swe działanie w tych zakresach.

### Zasada 6.3

Jeżeli w spółce jednym z programów motywacyjnych jest program opcji menedżerskich, wówczas realizacja programu opcji winna być uzależniona od spełnienia przez uprawnionych, w przeciagu co najmniej 3 lat, z góry wyznaczonych, realnych i odpowiednich dla spółki celów finansowych i niefinansowych oraz zrównoważonego rozwoju, a ustalona cena nabycia przez uprawnionych akcji lub rozliczenia opcji nie może odbiegać od wartości akcji z okresu uchwalania programu.

**Wyjaśnienie:** Zgodnie z programem motywacyjnym dla kluczowych menadżerów Grupy Inter Cars na lata 2025-2027 oraz programem zmiennego składnika wynagrodzenia dla kadry zarządzającej Grupy Inter Cars przyjętymi na podstawie uchwał Walnego Zgromadzenia, przyznanie uprawnień uczestnikom programów będzie uzależnione od spełnienia przez uczestnika programu warunku lojalnościowego oraz osiągnięcia przez Grupę Inter Cars w danym roku programu EBITDA na określonym poziomie oraz skonsolidowanych przychodów ze sprzedaży na określonym poziomie. Programy te będą realizowane przez okres 3 lat (2025, 2026 oraz 2027). Rozliczenie ostatniej transzy programów planowane jest na 2028 r.

W przypadku programu motywacyjnego dla kluczowych menadżerów Grupy Inter Cars na lata 2025-2027, każde uprawnienie będzie uprawniało do: (i) objęcia 1 akcji w wyniku wykonania praw z warrantu subskrypcyjnego, albo (ii) nabycia 1 akcji własnej na zasadach wskazanych w regulaminie programu. Uprawnienia będą uprawniały do objęcia akcji lub nabycia akcji własnych po cenie równej średniej arytmetycznej ze średnich dziennych cen ważonych wolumenem obrotu, z okresu jednego miesiąca poprzedzającego bezpośrednio dzień zwołania Walnego Zgromadzenia, na które podjęto uchwałę w sprawie przyjęcia programu motywacyjnego, pomniejszonej o 5%.

W przypadku programu zmiennego składnika wynagrodzenia dla kadry zarządzającej Grupy Inter Cars, każde uprawnienie będzie uprawniało do nabycia 1 akcji własnej na zasadach wskazanych w regulaminie programu. Uprawnienia będą uprawniały do nabycia akcji własnych po cenie 2,00 zł, będącej ceną sprzedaży jednej akcji, po jakiej akcje własne będą nabywane od Spółki przez uczestników programu.

Na chwilę obecną, wskazane wyżej programy nie uzależnią przyznania uprawnień od wyników niefinansowych, zrównoważonego rozwoju, ani stabilności funkcjonowania spółki.

Jednakże, kwestie zrównoważonego rozwoju stanowią dla Spółki istotną wartość i pomimo braku powiązania tych kwestii z systemem premiowym dla kadry zarządzającej, Spółka co roku dokonuje przeglądu swojej działalności pod kątem ryzyk niefinansowych oraz stara się optymalizować swe działanie w tych zakresach.

### 3. Opis głównych cech stosowanych w spółce systemów kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem w odniesieniu do procesu sporządzania sprawozdań finansowych i skonsolidowanych sprawozdań finansowych

Sprawozdania finansowe oraz raporty okresowe Spółki są przygotowywane zgodnie z przepisami prawa oraz obowiązującą w Spółce polityką rachunkowości przez Dyrektora Finansowego Spółki i weryfikowane na bieżąco przez Zarząd Spółki, który jest odpowiedzialny za rzetelność oraz zgodność sporządzanych informacji z przepisami prawa oraz przyjętymi zasadami rachunkowości.

Sprawozdania finansowe sporządzane są wyłącznie przez osoby mające dostęp do odpowiednich danych finansowych. Dane finansowe będące podstawą sprawozdań finansowych i raportów okresowych pochodzą z systemu księgowo-finansowego, w którym rejestrowane są zdarzenia księgowe zgodnie z polityką rachunkową Spółki (zatwierdzoną przez Zarząd) opartą na Międzynarodowych Standardach Rachunkowości i Międzynarodowych Standardach Sprawozdawczości Finansowej. Spółka na bieżąco śledzi zmiany wymagane przez przepisy i regulacje zewnętrzne odnoszące się do wymogów sprawozdawczości giełdowej i przygotowuje się do ich wprowadzenia z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym.

Proces sprawozdawczości finansowej jest również monitorowany przez Komitet Audytu Rady Nadzorczej Spółki, który dokonuje przeglądu raportów okresowych i rocznych Spółki oraz kontroluje poprawność poszczególnych etapów sprawozdawczości finansowej. Do zadań Komitetu Audytu należy także weryfikacja i opiniowanie zasad systemów sprawozdawczości finansowej stosowanej przez Spółkę.

(w tys. zł)

Sprawozdania finansowe zatwierdzone przez Zarząd weryfikowane są przez niezależnego audytora – firmę audytorską, wybieraną przez Radę Nadzorczą Spółki, przy uwzględnieniu rekomendacji Komitetu Audytu Rady Nadzorczej Spółki, spośród renomowanych firm audytorskich.

Pion Finansowy Spółki, na podstawie okoliczności, które zostały zidentyfikowane podczas audytu sprawozdań finansowych, utrzymując kontakt z firmą audytorską, podejmuje próby określania rekomendacji dotyczących usprawnienia systemu kontroli wewnętrznej w Spółce, w celu ich ewentualnej implementacji.

Pion Finansowy Spółki oraz dyrektorzy innych pionów przygotowują na potrzeby Zarządu okresowe raporty z informacją zarządczą analizujące kluczowe dane finansowe i wskaźniki operacyjne segmentów biznesowych.

W związku z wyodrębnieniem w pierwszym kwartale 2018 roku komórki audytu wewnętrznego, organizacja i prawidłowość sporządzania sprawozdań finansowych jest również okresowo badana przez audyt wewnętrzny.

**4. Wskazanie akcjonariuszy posiadających bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji wraz ze wskazaniem liczby posiadanych przez te podmioty akcji, ich procentowego udziału w kapitale zakładowym, liczby głosów z nich wynikających i ich procentowego udziału w ogólnej liczbie głosów na walnym zgromadzeniu [na dzień publikacji niniejszego oświadczenia]**

Lp.	Akcjonariusz	Liczba akcji	Ilość głosów na WZA	% udział w strukturze akcjonariatu i ogólnej liczbie głosów
1.	OK Automotive Investments B.V.*	3 726 721	3 726 721	26,30%
2.	Allianz OFE, Allianz DFE	1 786 446	1 786 446	12,61%
3.	NATIONALE NEDERLANDEN OFE, NATIONALE NEDERLANDEN DFE	1 616 799	1 616 799	11,41%
4.	Andrzej Oliszewski	1 257 370	1 257 370	8,87%
5.	Generali OFE	894 386	894 386	6,31%
6.	OFE PZU	710 750	710 750	5,02%
7.	Pozostali akcjonariusze	4 175 628	4 175 628	29,48%
8.	Inter Cars S.A. (akcje własne)**	150 000	150 000	1,06%
	<b>Ogólna liczba akcji/głosów</b>	<b>14 168 100</b>	<b>14 168 100</b>	<b>100%</b>

\*) OK Automotive Investments B.V. jest podmiotem zależnym od Macieja Oleksowicza, który pełni funkcję Prezesa Zarządu Spółki.

(\*\*) Akcje własne nabyte w ramach programu skupu akcji własnych ogłoszonego w dniu 15 września 2025 roku i rozliczonego w dniu 26 września 2025 roku, o czym Spółka informowała w raportach bieżących nr 29/2025 i 30/2025. Zgodnie z art. 364 ust. 2 Kodeksu spółek handlowych Inter Cars S.A. nie wykonuje praw udziałowych z akcji własnych, z wyjątkiem uprawnień do ich zbycia lub do wykonywania czynności, które zmierzają do zachowania tych praw.

Powyższy wykaz akcjonariuszy sporządzony został w oparciu o zawiadomienia otrzymane w trybie art. 69 ustawy o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego obrotu oraz o spółkach publicznych (Dz.U. z 2005 r., nr 184, poz. 1539 z późniejszymi zmianami), oraz art. 19 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 596/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 roku w sprawie nadużyć na rynku („rozporządzenie MAR”).

**5. Wskazanie posiadaczy wszelkich papierów wartościowych, które dają specjalne uprawnienia kontrolne wraz z opisem tych uprawnień**

Nie istnieją papiery wartościowe dające specjalne uprawnienia kontrolne w stosunku do Spółki.

**6. Wskazanie wszelkich ograniczeń odnośnie wykonywania prawa głosu, takich jak ograniczenie wykonywania prawa głosu przez posiadaczy określonej części lub liczby głosów, ograniczenia czasowe dotyczące wykonywania prawa głosu lub zapisy, zgodnie z którymi, przy współpracy spółki, prawa kapitałowe związane z papierami wartościowymi są oddzielone od posiadania papierów wartościowych**

Zgodnie z §18a statutu Spółki prawo akcjonariuszy dysponujących powyżej 33% ogółu głosów w Spółce jest ograniczone w ten sposób, że żaden z nich nie może wykonywać na Walnym Zgromadzeniu więcej niż 33% ogólnej liczby głosów w Spółce istniejących w dniu odbywania Walnego Zgromadzenia. Powyższego ograniczenia nie stosuje się do celów ustalania

(w tys. zł)

nabywców znacznych pakietów akcji przewidzianych w ustawie z dnia 29 lipca 2005 roku o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych.

Jednocześnie zgodnie z postanowieniami statutu ograniczenie to wygaśnie, jeżeli jeden z akcjonariuszy nabędzie (działając w imieniu własnym oraz na swój rachunek) oraz zarejestruje na Walnym Zgromadzeniu akcje stanowiące ponad 50% ogólnej liczby głosów istniejących w Spółce, z czego wszystkie akcje w liczbie powodującej przekroczenie 33% ogólnej liczby głosów istniejących w Spółce oraz wszystkie akcje powyżej tego progu zostaną nabyte przez takiego akcjonariusza w drodze ogłoszenia wezwania do zapisywania się na sprzedaż wszystkich akcji Spółki ogłoszonego zgodnie z przepisami Ustawy o ofercie.

Powyższe ograniczenie prawa głosu akcjonariuszy Spółki ma na celu przede wszystkim poprawę pozycji akcjonariuszy mniejszościowych w sytuacji ewentualnej zmiany kontroli nad Spółką w stosunku do pozycji gwarantowanej przez obowiązujące przepisy prawa poprzez zapewnienie akcjonariuszom możliwości pełnego wyjścia z inwestycji oraz równego udziału w premii, którą podmiot zamierzający przejąć kontrolę nad Spółką zapłaci za pakiet kontrolny akcji.

#### **7. Wskazanie wszelkich ograniczeń dotyczących przenoszenia prawa własności papierów wartościowych emitenta**

W Statucie Spółki brak jest postanowień dotyczących ograniczeń przenoszenia praw własności w odniesieniu do akcji Spółki.

#### **8. Opis zasad dotyczących powoływania i odwoływania osób zarządzających oraz ich uprawnień, w szczególności prawo podjęcia decyzji o emisji lub wykupie akcji**

Kadencja Zarządu Spółki trwa cztery lata. Członkowie Zarządu są powoływani i odwoływani uchwałą Rady Nadzorczej, przy czym członków Zarządu powołuje się na okres wspólnej kadencji. W skład Zarządu wchodzi od trzech do dziewięciu członków Zarządu. Liczbę członków Zarządu ustala Rada Nadzorcza. Członek Zarządu może być odwołany lub zawieszony w czynnościach także przez Walne Zgromadzenie.

Członkiem Zarządu może być osoba powołana spośród akcjonariuszy bądź też spoza tego grona. Spośród członków Zarządu Rada Nadzorcza wybiera w drodze uchwały Prezesa Zarządu oraz ewentualnie Wiceprezesa Zarządu. Mandat członka Zarządu, powołanego przed upływem danej kadencji Zarządu, wygasa równocześnie z wygaśnięciem mandatów pozostałych członków Zarządu. Mandat członka zarządu wygasa z dniem odbycia Walnego Zgromadzenia zatwierdzającego sprawozdanie finansowe za ostatni pełny rok obrotowy pełnienia funkcji członka Zarządu. Mandat członka Zarządu wygasa również wskutek śmierci, rezygnacji albo odwołania go ze składu Zarządu.

Uchwała Rady Nadzorczej w przedmiocie powołania i odwołania członka Zarządu oraz wyboru Prezesa Zarządu i ewentualnie Wiceprezesa Zarządu podejmowana jest bezwzględną większością głosów w obecności co najmniej połowy członków Rady Nadzorczej, natomiast uchwała o zawieszeniu z ważnych powodów Członka Zarządu w czynnościach zapada większością 4/5 głosów oddanych w obecności co najmniej 4/5 składu Rady Nadzorczej.

Członkowie Zarządu reprezentują Spółkę we wszystkich sprawach sądowych i pozasądowych, a do zakresu ich działania należą wszystkie sprawy Spółki niezastrzeżone na mocy Statutu Spółki lub obowiązujących przepisów prawa do kompetencji Walnego Zgromadzenia lub Rady Nadzorczej. W zakresie stosunków zewnętrznych obowiązuje zasada reprezentacji dwuosobowej, przy czym Spółkę reprezentuje dwóch członków Zarządu bądź też członek Zarządu wraz z prokurentem.

Członkowie Zarządu Spółki działają w granicach wyznaczonych przez obowiązujące przepisy prawa, Statut Spółki oraz Regulamin Zarządu Spółki, który określa zakres praw i obowiązków Zarządu, a także tryb jego działania. Regulamin ten uchwała Zarząd, a zatwierdza Rada Nadzorcza. Treść Regulaminu Zarządu Spółki dostępna jest na stronie internetowej Spółki. Z zastrzeżeniem postanowień Statutu Spółki oraz Regulaminu Zarządu Spółki, sprawy nieprzekraczające zakresu zwykłych czynności Spółki nie wymagają uchwały Zarządu. Jeżeli jednak przed załatwieniem sprawy, o której mowa w poprzednim zdaniu, członek Zarządu sprzeciwi się jej przeprowadzeniu, wymagana jest uchwała Zarządu. Uchwały zapadają bezwzględną większością głosów oddanych przy udziale przynajmniej połowy liczby członków Zarządu. Posiedzenia Zarządu odbywają się co do zasady nie rzadziej niż raz na dwa tygodnie. Członkowie Zarządu mogą brać udział w podejmowaniu uchwał Zarządu, oddając swój głos na piśmie za pośrednictwem innego członka Zarządu. Oddanie głosu na piśmie nie może dotyczyć spraw wprowadzonych do porządku obrad na posiedzeniu Zarządu. Uchwały Zarządu mogą zostać podjęte przez Zarząd także w trybie pisemnym lub przy wykorzystaniu środków bezpośredniego porozumiewania się na odległość.

W zakresie prawa do podjęcia decyzji o emisji lub wykupie akcji obowiązują przepisy Kodeksu spółek handlowych, przy czym do wyłącznej kompetencji Walnego Zgromadzenia należą decyzje w przedmiocie jakiegokolwiek zmiany kapitału zakładowego Spółki i umarzania akcji.



## **9. Opis zasad zmiany statutu lub umowy Spółki emitenta**

Zmiana Statutu Spółki wymaga uchwały walnego zgromadzenia, podjętej większością 3/4 głosów oddanych – art. 415 k.s.h. (uchwała dotycząca istotnej zmiany przedmiotu działalności wymaga uchwały podjętej większością 2/3 głosów – art. 416 k.s.h.); oraz wpisu do Krajowego Rejestru Sądowego (art. 430 k.s.h.).

## **10. Sposób działania Walnego Zgromadzenia i jego zasadnicze uprawnienia oraz opis praw akcjonariuszy i sposobu ich wykonywania, w szczególności zasady wynikające z regulaminu walnego zgromadzenia**

Walne Zgromadzenie działa w Spółce zgodnie ze Statutem Spółki, Kodeksem spółek handlowych oraz Regulaminem obrad Walnego Zgromadzenia, który opublikowany jest na stronie korporacyjnej Spółki.

Do kompetencji Walnego Zgromadzenia należą sprawy przewidziane w przepisach Kodeksu spółek handlowych, z wyłączeniem tych spraw, które zgodnie ze Statutem należą do kompetencji innych organów Spółki. Następujące sprawy wymagają uchwały Walnego Zgromadzenia: zmiana kapitału zakładowego Spółki, jak również tworzenie, zasilenie i wydatkowanie innych kapitałów, funduszy i rezerw, emisja obligacji zamiennych i obligacji z prawem pierwszeństwa, zmiany Statutu, umorzenie akcji, zbycie przedsiębiorstwa albo jego zorganizowanej części, likwidacja, podział, łączenie, rozwiązanie i przekształcenie Spółki, podział zysku, pokrycie strat i tworzenie kapitałów rezerwowych, wybór i odwoływanie członków Rady Nadzorczej, ustalanie zasad wynagradzania Rady Nadzorczej, w tym ustalanie wysokości wynagrodzenia dla członków Rady Nadzorczej, delegowanych do stałego indywidualnego wykonywania nadzoru, wyrażanie zgody na zbycie lub obciążenie przedsiębiorstwa lub zorganizowanej części przedsiębiorstwa spółki pod firmą Inter Cars Marketing Services Sp. z o.o. oraz wyrażenie zgody na zbycie lub obciążenie praw przemysłowych, znaków towarowych i przemysłowych spółki pod firmą Inter Cars Marketing Services Sp. z o.o. oraz wyrażanie zgody na jakąkolwiek zmianę kapitału zakładowego spółki pod firmą Inter Cars Marketing Services Sp. z o.o. oraz wyrażenie zgody na zbycie lub obciążenie udziałów spółki pod firmą Inter Cars Marketing Services Sp. z o.o., nabycie i zbycie nieruchomości, użytkowania wieczystego lub udziału w nieruchomości nie wymaga zgody Walnego Zgromadzenia.

Walne Zgromadzenie zwołuje Zarząd lub, w przypadkach i trybie określonych w Kodeksie spółek handlowych, inne podmioty. Walne Zgromadzenie może odbywać się w miejscowości będącej siedzibą Spółki, w Warszawie, w Częstokowie Mazowieckim (gmina Czosnów, województwo mazowieckie), w Poznaniu lub we Wrocławiu. O ile Kodeks spółek handlowych lub postanowienia Statutu nie przewidują surowszych warunków, uchwały Walnego Zgromadzenia zapadają bezwzględną większością oddanych głosów.

## **11. Skład osobowy i zmiany, które w nim zaszły w ciągu ostatniego roku obrotowego, oraz opis działania organów zarządzających, nadzorujących lub administrujących emitenta oraz ich komitetów**

### **11.1. Skład osobowy i zasady działania Zarządu**

Na dzień 1 stycznia 2025 r. oraz na dzień 31 grudnia 2025 r. w skład Zarządu Spółki wchodziły następujące osoby:

- 1) Maciej Oleksowicz – Prezes Zarządu;
- 2) Krzysztof Soszyński – Wiceprezes Zarządu;
- 3) Wojciech Twaróg – Członek Zarządu;
- 4) Piotr Zamora – Członek Zarządu;
- 5) Wojciech Aleksandrowicz – Członek Zarządu.

Pozostałe informacje dotyczące zasad działania Zarządu zostały zawarte w pkt. 8 powyżej.

### **11.2. Skład osobowy i zasady działania Rady Nadzorczej oraz jej komitetów**

Na dzień 1 stycznia 2025 r. w skład Rady Nadzorczej Spółki wchodziły następujące osoby:

- 1) Andrzej Oliszewski – Przewodniczący Rady Nadzorczej;
- 2) Jacek Podgórski – Członek Rady Nadzorczej;
- 3) Radosław Kudła – Członek Rady Nadzorczej;
- 4) Tomasz Rusak – Członek Rady Nadzorczej;
- 5) Jacek Klimczak – Członek Rady Nadzorczej.



(w tys. zł)

W dniu 10 czerwca 2025 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Spółki, powołało Członków Rady Nadzorczej na nową, wspólną kadencję. Ponadto, Zwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Spółki, ustaliło, że Rada Nadzorcza Spółki nowej kadencji będzie liczyła siedmiu członków.

Uchwałami Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy Spółki do Rady Nadzorczej Spółki powołane zostały następujące osoby:

- 1) Andrzej Oliszewski – Przewodniczący Rady Nadzorczej;
- 2) Radosław Kudła – Członek Rady Nadzorczej;
- 3) Witold Kmiecik – Członek Rady Nadzorczej;
- 4) Kamilla Spark – Członek Rady Nadzorczej;
- 5) Zofia Dzik – Członek Rady Nadzorczej;
- 6) Łukasz Dziekoński – Członek Rady Nadzorczej;
- 7) Zoya Gyurova – Członek Rady Nadzorczej.

Na dzień publikacji niniejszego oświadczenia skład osobowy Rady Nadzorczej nie uległ zmianie.

W 2025 roku odbyło się 7 posiedzeń Rady Nadzorczej.

W skład Rady Nadzorczej może wchodzić od pięciu do trzynastu członków powoływanych przez Walne Zgromadzenie. Walne Zgromadzenie wskazuje Przewodniczącego Rady Nadzorczej. Spośród pozostałych członków Rada Nadzorcza wybiera Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej. Liczbę członków Rady Nadzorczej ustala Walne Zgromadzenie. W przypadku głosowania oddzielnymi grupami liczba członków Rady Nadzorczej wynosi trzynaście. Kadencja Rady Nadzorczej wynosi 5 lat i jest wspólna dla wszystkich członków. Członkowie Rady Nadzorczej mogą być powoływani na kolejne kadencje.

Uchwały Rady Nadzorczej są podejmowane bezwzględną większością głosów w obecności co najmniej połowy członków Rady Nadzorczej. Dla ważności uchwał Rady Nadzorczej wymagane jest zaproszenie na posiedzenie wszystkich członków Rady Nadzorczej. Posiedzenia Rady Nadzorczej odbywają się co najmniej raz na kwartał. Posiedzenia są zwoływane za pisemnym zawiadomieniem zawierającym informację o miejscu, czasie, proponowanym porządku obrad posiedzenia oraz sposobie wykorzystania środków bezpośredniego porozumiewania się na odległość podczas posiedzenia i doręczonym wszystkim członkom przynajmniej na 7 dni przed datą posiedzenia. Posiedzenia Rady Nadzorczej zwołuje jej Przewodniczący z własnej inicjatywy lub na wniosek członka Rady Nadzorczej. Uchwały Rady Nadzorczej mogą być podejmowane bez zwoływania posiedzenia – w trybie pisemnym lub przy wykorzystaniu środków bezpośredniego porozumiewania się na odległość, jeżeli wszyscy członkowie Rady Nadzorczej zostali poinformowani o treści projektu uchwały oraz co najmniej połowa członków Rady Nadzorczej wzięła udział w podejmowaniu uchwały.

Uchwała Rady Nadzorczej o zawieszeniu z ważnych powodów w czynnościach poszczególnych członków Zarządu, jak również uchwała o delegowaniu członka Rady do czasowego wykonywania czynności członka Zarządu zapada większością 4/5 głosów oddanych, w obecności co najmniej 4/5 składu Rady Nadzorczej.

Rada Nadzorcza sprawuje nadzór nad działalnością Spółki w sposób określony w Kodeksie spółek handlowych, Statucie oraz w Regulaminie Rady Nadzorczej uchwalonym przez Walne Zgromadzenie. Do kompetencji Rady Nadzorczej należy w szczególności badanie sprawozdań finansowych Spółki, badanie sprawozdania Zarządu Spółki oraz jego wniosków co do podziału zysków i pokrycia strat, a także składanie Walnemu Zgromadzeniu dorocznych sprawozdań z wyników tych badań, wybór firmy audytorskiej przeprowadzającej badanie sprawozdania finansowego Spółki, powoływanie i odwoływanie członków Zarządu, wybór spośród członków Zarządu Prezesa Zarządu, ewentualnie Wiceprezesa Zarządu, zawieranie umów z członkami Zarządu Spółki, ustalanie zasad wynagradzania członków Zarządu Spółki, zgoda na zbycie lub nabycie nieruchomości, prawa użytkowania wieczystego lub udziału w nieruchomości.

#### **Komitet Audytu**

W dniu 25 września 2017 roku Rada Nadzorcza powołała Komitet Audytu Rady Nadzorczej Spółki.

Na dzień 1 stycznia 2025 r. w skład Komitetu Audytu wchodziły następujący Członkowie Rady Nadzorczej Spółki:

- 1) Radosław Kudła – Przewodniczący Komitetu;
- 2) Andrzej Oliszewski – Członek Komitetu;
- 3) Jacek Podgórski – Członek Komitetu.

(w tys. zł)

W związku z powołaniem przez Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Spółki w dniu 10 czerwca 2025 r. Członków Rady Nadzorczej na nową, wspólną kadencję, Rada Nadzorcza powołała Komitet Audytu Rady Nadzorczej Spółki na nową kadencję w następującym składzie:

- 1) Radosław Kudła – Przewodniczący Komitetu;
- 2) Andrzej Oliszewski – Członek Komitetu;
- 3) Kamilla Spark – Członek Komitetu.

Na dzień publikacji niniejszego oświadczenia skład osobowy Komitetu Audytu Rady Nadzorczej nie uległ zmianie.

Komitet Audytu składa się z co najmniej trzech członków, w tym Przewodniczącego Komitetu Audytu, powoływanych przez Radę Nadzorczą spośród jej członków.

W ramach obecnego składu Komitetu Audytu większość jego członków, w tym Przewodniczący spełnia kryterium niezależności w rozumieniu art. 129 ust. 3 ustawy z dnia 11 maja 2017 roku o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym (dalej jako „Ustawa”), co najmniej jeden Członek posiada wiedzę i umiejętności w zakresie rachunkowości lub badania sprawozdań finansowych oraz co najmniej jeden Członek posiada wiedzę i umiejętności z zakresu branży motoryzacyjnej.

(w tys. zł)

	Spełnia kryterium niezależności w rozumieniu art. 129 ust. 3 Ustawy	Posiada wiedzę i umiejętności z zakresu rachunkowości lub badania sprawozdań finansowych		Posiada wiedzę i umiejętności z zakresu branży motoryzacyjnej	
		Spełnia kryteria	Sposób nabycia	Spełnia kryteria	Sposób nabycia
<b>Andrzej Oliszewski</b>	nie	nie	-	Tak	absolwent Wydziału Ekonomiki Produkcji Szkoły Głównej Planowania i Statystyki w Warszawie (obecnie Szkoła Główna Handlowa); współzałożyciel Inter Cars, od 1990 roku związany z branżą motoryzacyjną, najpierw jako wspólnik w Inter Cars spółka cywilna, od 1999 roku członek Rady Nadzorczej Inter Cars S.A.
<b>Jacek Podgórski</b>	tak	tak	absolwent Uniwersytetu Łódzkiego, Wydziału Ekonomiczno-Socjologicznego, ukończył studia podyplomowe na Uniwersytecie Warszawskim na kierunku zarządzanie, odbył liczne szkolenia z zakresu finansów, prawa podatkowego i zarządzania, w ramach swoich obowiązków zawodowych m.in. nadzorował procesy restrukturyzacyjne grup kapitałowych, zarządzał ryzykiem płynności, kredytowym i walutowym, był odpowiedzialny za portfel kredytów konsorcjalnych banku oraz finansowanie spółek z sektora dużych przedsiębiorstw.	Nie	-
<b>Radosław Kudła</b>	tak	tak	absolwent Szkoły Głównej Handlowej, kierunek: finanse i bankowość. Posiada tytuł CFA Charterholder, a także odbył liczne szkolenia z zakresu wyceny i strukturyzacji instrumentów pochodnych. Doświadczenie zawodowe zdobywał w instytucjach finansowych, w tym przez 6 lat jako członek zarządu banku krajowego.	Nie	-
<b>Kamilla Spark</b>	tak	tak	Absolwentka Columbia University w Nowym Yorku, na którym ukończyła studia dzienne MBA ze specjalizacją finanse i księgowość. Posiada licencję Chartered Director (nr 839) z Instytutu Dyrektorów (IoD) w Wielkiej Brytanii i jest członkinią Stowarzyszenia Niezależnych Członków Rad Nadzorczych. Do roku 2023 współzarządzała portfelem spółek innowacyjnych w uniwersyteckim akceleratorze, Accelerate Cambridge. Jako wykładowczyni (Fellow) w Cambridge Judge Business School prowadziła seminaria i warsztaty z finansów oraz wykladała przedsiębiorczość w dużych korporacjach. W przeszłości była Dyrektorem Inwestycyjnym w funduszu Mezzanine Management (pierwszy fundusz udzielający finansowania typu mezzanine w Polsce), bankierem w Europejskim Banku Odbudowy i Rozwoju oraz Doradczynią Zarządu NFI Foksal S.A.	nie	-

Komitet Audytu odbywa posiedzenia co najmniej cztery razy w roku.

(w tys. zł)

W 2025 roku odbyło się 8 posiedzeń Komitetu Audytu, poświęconych wykonywaniu obowiązków komitetu audytu, w tym w zakresie sprawozdawczości w zakresie sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju i jej atestacji.

Opinie i rekomendacje Komitetu Audytu przyjmowane są w formie uchwał. Uchwały Komitetu Audytu zapadają bezwzględną liczbą głosów oddanych przy udziale przynajmniej połowy liczby członków Komitetu Audytu. Członkowie Komitetu Audytu mogą podjąć uchwały także w trybie pisemnym lub przy wykorzystaniu środków bezpośredniego porozumiewania się na odległość.

Komitet Audytu działa przy Radzie Nadzorczej i jest powoływany w celu nadzorowania procesu sprawozdawczości finansowej, w tym sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju, skuteczności systemów kontroli wewnętrznej, audytu wewnętrznego oraz zarządzania ryzykiem, a także monitorowania wykonywania czynności rewizji finansowej oraz atestacji sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju.

Komitet Audytu w celu realizacji swoich zadań może żądać udzielenia przez Spółkę wyjaśnień, informacji oraz przedłożenia odpowiedniej dokumentacji.

W 2025 roku podmioty należące do sieci firmy audytorskiej KPMG AUDYT spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. z siedzibą w Warszawie, świadczyły na rzecz spółek należących do Grupy Kapitałowej Inter Cars S.A. dozwolone usługi niebędące badaniem. Komitet Audytu dokonał oceny niezależności firmy audytorskiej oraz wyrażał każdorazowo zgodę na świadczenie takich usług.

Główne założenia polityki wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania lub atestacji sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju:

- (i) zapewnienie wyboru firmy audytorskiej w sposób transparentny, rzetelny i uczciwy, a także przestrzeganie zasady rotacji firmy audytorskiej i kluczowego biegłego rewidenta;
- (ii) przeprowadzenie procedury wyboru firmy audytorskiej przez Komitet Audytu i przygotowanie rekomendacji dla Rady Nadzorczej Spółki w sprawie wyboru firmy audytorskiej, która, o ile nie dotyczy to odnowienia zlecenia badania, zawiera nie mniej niż dwie możliwości wyboru firmy audytorskiej wraz z uzasadnieniem oraz wskazaniem uzasadnionej preferencji wobec jednej z nich;
- (iii) dokonanie wyboru firmy audytorskiej przez Radę Nadzorczą Spółki na podstawie rekomendacji Komitetu Audytu.

Główne założenia polityki świadczenia przez firmę audytorską przeprowadzającą badanie lub atestację sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju, przez podmioty powiązane z tą firmą audytorską oraz przez członka sieci firmy audytorskiej dozwolonych usług niebędących badaniem lub atestacją sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju:

- (i) zapewnienie prawidłowości w zakresie zlecenia i świadczenia dozwolonych usług niebędących badaniem;
- (ii) określenie procedury akceptacji świadczenia przez firmę audytorską dozwolonych usług niebędących badaniem lub atestacją sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju, w ramach której wymagana jest zgoda Komitetu Audytu, która udzielana jest na podstawie wniosku spółki należącej do Grupy Kapitałowej Inter Cars S.A.; ustalenie osób odpowiedzialnych za określone czynności, jakie należy wypełnić przy nabywaniu dozwolonych usług niebędących badaniem.

W dniu 5 maja 2025 roku Rada Nadzorcza Spółki, zgodnie z rekomendacją Komitetu Audytu, podjęła uchwałę o przedłużeniu umowy i wyborze KPMG AUDYT spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. z siedzibą w Warszawie, ul. Inflancka 4a, 00-189 Warszawa, która wpisana jest na listę firm audytorskich prowadzoną przez Polską Agencję Nadzoru Audytowego pod numerem 3546 („KPMG”) na firmę audytorską do przeprowadzenia:

1. badania jednostkowego sprawozdania finansowego Spółki i skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy Kapitałowej Inter Cars S.A. za okres od 1 stycznia 2025 roku do 31 grudnia 2024 roku oraz za okres od 1 stycznia 2026 roku do 31 grudnia 2026 roku; oraz
2. przeglądu jednostkowego sprawozdania finansowego Spółki i skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy Kapitałowej Inter Cars S.A. za okres od 1 stycznia 2025 roku do 30 czerwca 2025 roku oraz za okres od 1 stycznia 2026 roku do 30 czerwca 2026 roku.

Wybór firmy audytorskiej został dokonany po zapoznaniu się przez Radę Nadzorczą Spółki z rekomendacją Komitetu Audytu Rady Nadzorczej Spółki, przygotowaną zgodnie z przepisami prawa i wewnętrznymi regulacjami Spółki. Wybór firmy audytorskiej nastąpił zgodnie z postanowieniami Statutu Spółki oraz z obowiązującymi przepisami prawa.

(w tys. zł)

**12. Opis polityki różnorodności stosowanej do organów administrujących, zarządzających i nadzorujących emitenta w odniesieniu do aspektów takich jak na przykład wiek, płeć lub wykształcenie zawodowe, celów tej polityki różnorodności, sposobu jej realizacji oraz skutków w danym okresie sprawozdawczym; jeżeli emitent nie stosuje takiej polityki, zawiera w oświadczeniu wyjaśnienie takiej decyzji.**

Spółka nie posiada zdefiniowanej polityki różnorodności stosowanej w odniesieniu do organów administrujących, zarządzających i nadzorujących Spółki. Decyzja o nieopracowaniu polityki uzasadniona jest dotychczasowym, wieloletnim doświadczeniem Spółki w zakresie zarządzania zasobami ludzkimi, z którego wynika, że naturalny dobór kadr w oparciu o mechanizmy rynkowe, bez stosowania specjalnych preferencji lub ograniczeń, pozwala Spółce utrzymywać silnie zmotywowany i skuteczny zespół pracowników. Stosowane przez Spółkę kryteria doboru kadr, w tym kadry zarządzające, przynoszą zadowalające rezultaty także pod względem realizowania kryterium różnorodności.

Jednocześnie Spółka stosuje i przestrzega w tym zakresie przepisów powszechnie obowiązujących oraz wewnętrznych regulacji, takich jak Kodeks postępowania i dobrych praktyk. Kodeks wprowadza zasadę równego traktowania bez względu na płeć, wiek, rasę, światopogląd, stan zdrowia, przynależność związkową, staż i stanowisko pracy, wygląd zewnętrzny czy orientację seksualną. Spółka zapewnia również jasne i sprawiedliwe zasady oceny pracy oraz kryteria awansu zawodowego.

**13. Działalność sponsoringowa i charytatywna**

Działania społeczne są integralną częścią funkcjonowania Grupy Inter Cars we wszystkich lokalizacjach, w których prowadzona jest działalność. W celu maksymalizowania pozytywnego wpływu społecznego w 2021 roku powołana została Fundacja Inter Cars, której misją jest wspieranie rozwoju dostępnej, bezpiecznej oraz odpowiedzialnej mobilności, dla ludzi i klimatu.

Do głównych obszarów działalności Fundacji należą: rozwój kompetencji przyszłości, bezpieczeństwo ruchu drogowego, ochrona zdrowia oraz troska o środowisko naturalne.

Na szczególną uwagę zwracają dwie autorskie inicjatywy Fundacji:

*Akcelerator* – program edukacyjno-stypendialny, którego celem jest wsparcie rozwojowe, edukacyjne i finansowe młodzieży, która swoją przyszłość wiąże z motoryzacją i logistyką.

*Drogowskaz* – ogólnopolski program grantowy, którego celem jest edukacja w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) dzieci i młodzieży.

Zgodnie ze statutem, Fundacja finansowana jest przez Grupę Inter Cars, która przeznaczyła środki na fundusz założycielski i określa wysokość przekazywanych darowizn finansowych oraz rzeczowych na rzecz realizacji celów statutowych. Wysokość wsparcia jest uzależniona od skonsolidowanego zysku netto Grupy Inter Cars za poprzedni rok obrotowy. Sprawozdania finansowe Fundacji oraz szczegółowe Sprawozdania z działalności Fundacji co roku są publikowane na stronie internetowej Fundacji.<sup>1</sup>

Dodatkowo Grupa Inter Cars:

- podejmuje działania w reakcji na zdarzenia losowe (jak pomoc na rzecz Ukrainy),
- realizuje lokalne inicjatywy społeczne (w tym zbiórki rzeczowe i finansowe),
- sponsoruje wydarzenia sportowe i wspiera aspirujących i aktywnych moto-sportowców.

Zgodnie z zapisami Polityki przeciwdziałania nadużyciom w Grupie datki na cele polityczne, na rzecz lub w imieniu Spółki lub spółek zależnych, są zakazane. Realizacja najważniejszych projektów charytatywnych oraz sponsoringowych wymaga zatwierdzenia przez Radcę Prawnego Spółki. W 2025 żadna ze spółek Grupy Inter Cars nie przekazała darowizn finansowych ani rzeczowych na rzecz partii politycznych, polityków i instytucji o podobnym charakterze.

Dodatkowo Grupa Inter Cars:

Zgodnie z zapisami Polityki przeciwdziałania nadużyciom w Grupie Inter Cars datki na cele polityczne, na rzecz lub w imieniu Spółki lub spółek zależnych, są zakazane. Realizacja najważniejszych projektów charytatywnych oraz sponsoringowych wymaga zatwierdzenia przez Radcę Prawnego Spółki. W 2025 żadna ze spółek Grupy Inter Cars nie przekazała darowizn finansowych ani rzeczowych na rzecz partii politycznych, polityków i instytucji o podobnym charakterze.

Wydatki Grupy ponoszone na wspieranie instytucji charytatywnych, organizacji społecznych w zakresie pomocy społecznej, edukacji, zdrowia, kultury, działalności sportowej i innych

	2025	2024
Darowizny	3,567	4 028
- w tym darowizny na rzecz Fundacji Inter Cars	3,268	3 673
Działalność sponsoringowa	2,422	939

<sup>1</sup> LINK: sprawozdania dostępne na stronie internetowej Fundacji Inter Cars – <https://fundacja.intercars.eu/o-fundacji/dokumenty/>



## SPRAWOZDAWCZOŚĆ ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU GRUPY KAPITAŁOWEJ INTER CARS S.A.

ZA ROK ZAKOŃCZONY 31 GRUDNIA 2025



*Ten dokument jest kopią w formacie pdf oficjalnego raportu rocznego, który został sporządzony w formacie xhtml.*

## 34. SPRAWOZDAWCZOŚĆ ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU GRUPY INTER CARS

### SPIS TREŚCI

<b>1. OGÓLNE UJAWNIECIA INFORMACJI [ESRS 2]</b>	68
1.1. Podstawa sporządzenia oświadczenia	68
1.2. Zarządzanie zrównoważonym rozwojem	70
1.3. Strategia	75
1.4. Zrównoważone finansowanie [wskaźniki własne SLL – KPI 1, KPI 2, KPI 3]	82
1.5. Zarządzanie istotnymi wpływami, ryzykami i szansami	84
<b>2. INFORMACJE O ŚRODOWISKU [TAKSONOMIA, ESRS E1, E2, E3 i E5]</b>	96
2.1. Ujawnienia taksonomiczne	96
2.2. Zmiana klimatu [ESRS E1]	102
2.3. Zanieczyszczenie [ESRS E2]	110
2.4. Woda i zasoby morskie [ESRS E3]	111
2.5. Wykorzystanie zasobów oraz gospodarka o obiegu zamkniętym [ESRS E5]	112
<b>3. INFORMACJE DOTYCZĄCE KWESTII SPOŁECZNYCH [ESRS S1 i S4]</b>	117
3.1. Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]	117
3.2. Konsumenci i użytkownicy końcowi [ESRS S4]	130
<b>4. POSTĘPOWANIE W BIZNESIE [G1]</b>	134
4.1. Postępowanie w biznesie [ESRS G1]	134
<b>Załączniki</b>	141



## 1. OGÓLNE UJAWNIEŃ INFORMACJI [ESRS 2]

### 1.1. PODSTAWA SPORZĄDZENIA OŚWIADCZENIA

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

Grupa Kapitałowa Inter Cars po raz dziewiąty ujawnia kwestie zrównoważonego rozwoju w ramach sprawozdawczości rocznej. W niniejszym dokumencie ujawniono dane jakościowe i ilościowe za okres od 1 stycznia 2025 roku do 31 grudnia 2025 r., chyba że zostało to wskazane inaczej. Okres sprawozdawczy jest spójny z okresem objętym *Skonsolidowanym Raportem Rocznym za 2025 rok*<sup>2</sup>, gdyż Grupa Inter Cars sprawozdaje swoją działalność zrównoważonego rozwoju i finansową w cyklu rocznym. Raporty Grupy Inter Cars są sporządzane zgodnie z *Ustawą o Rachunkowości z dnia 29 września 1994 r. z późniejszymi zmianami*.

W okresach sprawozdawczych za lata 2017-2023 *Raporty Zrównoważonego Rozwoju* opracowano w oparciu o wymogi dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/95/UE (ang. *Non-Financial Reporting Directive – NFRD*) oraz standardy Global Reporting Initiative (*GRI Standards 2021*).

Od 2024 roku Grupa Inter Cars przygotowuje *Sprawozdawczość Zrównoważonego Rozwoju* w oparciu o wymogi dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2464 z dnia 14 grudnia 2022 r. (ang. *Corporate Sustainability Reporting Directive – CSRD*) z późniejszymi zmianami oraz w oparciu o *Europejskie Standardy Zrównoważonego Rozwoju (ESRS – European Sustainability Reporting Standards)*. W Polsce regulacje te zostały wdrożone do *Ustawy o Rachunkowości z dnia 29 września 1994 r. z późniejszymi zmianami*.

Grupa Inter Cars jako spełniająca wymogi wskazane w powyższych aktach prawnych, jest objęta obowiązkiem ujawnień taksonomicznych, wynikających z przepisów *Rozporządzenia Parlamentu i Rady (UE) 2020/852 z 18 czerwca 2020 r. oraz sześciu rozporządzeń delegowanych*<sup>3</sup>.

#### Zakres konsolidacji

Zakres konsolidacji *Sprawozdawczości Zrównoważonego Rozwoju* jest taki sam jak w przypadku *Skonsolidowanego Raportu Rocznego za 2025 rok*. W niniejszej *Sprawozdawczości*, „Inter Cars S.A.” oznacza jednostkę dominującą, a „Grupa Inter Cars” oznacza spółkę dominującą wraz z podmiotami zależnymi objętymi konsolidacją. Szczegółowa lista spółek konsolidowanych znajduje się w *Skonsolidowanym Raporcie Rocznym za 2025 rok* w części *Informacje o Inter Cars S.A.* w punkcie 7.

Grupa nie posiada kontroli operacyjnej nad spółkami współkontrolowanymi Intermeko Europa Sp. z o.o. i DANXILS Sp. z o.o., oraz spółką stowarzyszoną Partslife International Kft, z tego względu dane środowiskowe dotyczące tych podmiotów nie zostały ujawnione.

W 2025 roku przeprowadzono badanie istotności w odniesieniu do standardów ESRS oraz opisanej w nich zasady podwójnej istotności (ang. *DMA, Double Materiality Assessment*). W badaniu tym określono zakres istotnych tematów zrównoważonego rozwoju w całym łańcuchu wartości Grupy, w tym również, na jego wyższym i niższym szczeblu.

W zależności od wyników badania podwójnej istotności oraz tematów prezentowanych w sprawozdaniu: polityki, cele, działania, jak i mierniki, dotyczą wyłącznie działalności własnej Grupy Inter Cars lub też są rozszerzane na łańcuch wartości, co każdorazowo wskazywane jest w treści poszczególnych ujawnień. W *Sprawozdawczości*, ujawnienia dotyczące łańcucha wartości zawarte są w rozdziale 2.2. *Zmiana klimatu [ESRS E1]*, we wskaźnikach dotyczących zakresu 3 emisji, w rozdziale 2.5. *Wykorzystanie zasobów oraz gospodarka o obiegu zamkniętym [ESRS E5]*, we wskaźnikach opisujących podejmowane działania oraz w rozdziale 3.2. *Konsumenci i użytkownicy końcowi [ESRS S4]* we wskaźnikach opisujących polityki, cele, działania i mierniki.

<sup>2</sup> Skonsolidowany Raport Roczny oznacza sprawozdanie finansowe Grupy Kapitałowej Inter Cars.

<sup>3</sup> Rozporządzenie Delegowane Komisji (UE) 2021/2139 z dnia 4 czerwca 2021 r., Rozporządzenie Delegowane Komisji (UE) 2021/2178 z dnia 6 lipca 2021 r., Rozporządzenie Delegowane Komisji (UE) 2023/2485 z dnia 27 czerwca 2023 r., Rozporządzenie Delegowane Komisji (UE) 2023/2486 z dnia 27 czerwca 2023 r. oraz Rozporządzenie Delegowane Komisji (UE) 2022/1214 z dnia 9 marca 2022 r., Rozporządzenie Delegowane Komisji (UE) 2026/73 z dnia 4 lipca 2025 r.

Grupa nie skorzystała z możliwości pominięcia konkretnej informacji dotyczącej własności intelektualnej, know-how lub wyników innowacji<sup>4</sup>. Grupa nie skorzystała ze zwolnienia przysługującego na podstawie art. 19a ust. 3 i art. 29a ust. 3 dyrektywy 2013/34/UE.

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

Grupa Inter Cars przyjęła definicje przedstawione w ESRS 1 sekcja 6.4 *Definicja pojęć „krótko-, średnio- i długoterminowy” na potrzeby Sprawozdawczości*. Dane prezentowane w *Sprawozdawczości* są zgodne z niniejszymi definicjami<sup>5</sup>. Jeżeli występują inne perspektywy czasowe, zostało to wskazane w ujawnieniu poszczególnych zakresów tematycznych ESRS.

Informacje na temat źródeł oszacowań oraz niepewności wyników zostały ujawniane w rozdziale 2.2. *Zmiana Klimatu [ESRS E1]*, we wskaźniku E1-6 *Emisje gazów cieplarnianych zakresów 1, 2 i 3 brutto oraz całkowite emisje gazów cieplarnianych* oraz w rozdziale 2.5. *Wykorzystanie zasobów oraz gospodarka o obiegu zamkniętym [ESRS E5]*, we wskaźniku E5-5 *Zasoby odprowadzane*. Grupa stosuje szacunki dla wybranych punktów danych, w szczególności przy kalkulacji emisji gazów cieplarnianych w Zakresie 3, które charakteryzują się podwyższonym poziomem niepewności pomiaru.

W niniejszej *Sprawozdawczości* uwzględniono korekty danych dotyczących poprzedniego okresu sprawozdawczego. Korekty objęły ujawnienia: E1-5 *Zużycie energii i koszyk energetyczny*, S1-7 *Charakterystyka osób niebędących pracownikami stanowiących własne zasoby pracownicze jednostki* oraz S1-14 *Mierniki bezpieczeństwa i higieny pracy*. Zmiany te wynikają z udoskonalenia procesów zbierania danych oraz z korekt błędów zidentyfikowanych w toku bieżącego procesu raportowego. Szczegółowe informacje dotyczące charakteru korekt oraz ich wpływu zaprezentowano w odpowiednich ujawnieniach tematycznych, w szczególności w rozdziałach: 2.2. *Zmiana klimatu [ESRS E1]*, 3.1. *Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]*.

W przypadkach, w których Grupa zdecydowała się uwzględnić w niniejszej *Sprawozdawczości* informacje przez odniesienie<sup>6</sup>, każdorazowo wskazano precyzyjne miejsce zamieszczenia wymaganych informacji.

Wskaźniki przedstawione w *Sprawozdawczości* nie są walidowane przez inny organ zewnętrzny niż dostawca usług atestacyjnych, o ile nie zaznaczono inaczej.

Grupa Inter Cars w *Sprawozdawczości Zrównoważonego Rozwoju* za 2025 rok korzysta z wyłączeń wskazanych w Dodatku C do ESRS 1 (wykaz w tabeli jest spójny z informacjami ujawnionymi w ESRS IRO-2, zaprezentowanymi w załącznikach do *Sprawozdawczości*).

#### Wykaz ujawnień, z których wyłączenia korzysta Grupa Inter Cars

W *Sprawozdawczości* za 2025 rok, Grupa Inter Cars nie ujawnia wyceny finansowej istotnych ryzyk i szans, w tym przewidywanych skutków finansowych wynikających z istotnych ryzyk we wskaźnikach: ESRS 2 (SBM-3), ESRS E1-9, ESRS E2-6, ESRS E3-5 oraz ESRS E5-6, korzystając ze zwolnień przewidzianych w Dodatku C. Ponadto w odniesieniu do ESRS E4 oraz ESRS S2 stosowane są zwolnienia pozwalające na czasowe pominięcie wszystkich wymaganych ujawnień. Grupa na podstawie ESRS 1 paragraf 10.2, korzysta z możliwości nieujawniania mierników dla łańcucha wartości.

Tematy objęte ESRS E1, E2, E3, E5, S1, S4, G1 zostały uznane za istotne w wyniku badania istotności oraz są ujawniane w niniejszej *Sprawozdawczości*.

#### ESRS E4 – Bioróżnorodność i ekosystemy

W wyniku oceny istotności Grupa zidentyfikowała potencjalnie istotne wpływy, które przedstawione zostały we wskaźniku SBM-3, w rozdziale 1.5. *Zarządzanie istotnymi wpływami, ryzykami i szansami*.

Grupa Inter Cars nie przyjęła odrębnych polityk ani nie określiła celów i działań w zakresie tematu E4 Bioróżnorodność i ekosystemy, ponieważ — zgodnie z wynikami badania podwójnej istotności — temat ten uznany został za istotny wyłącznie

---

<sup>4</sup> Zgodnie z ESRS 1 sekcja 7.7 *Informacje niejawne i szczególnie chronione oraz informacje na temat własności intelektualnej, know-how lub wyników innowacji*.

<sup>5</sup> Pojęcie krótkoterminowej perspektywy czasowej obejmuje okres przyjęty jako okres sprawozdawczy; średniookresowa perspektywa czasowa to okres od końca krótkoterminowego okresu sprawozdawczego do pięciu lat; długoterminowa perspektywa czasowa: powyżej pięciu lat.

<sup>6</sup> Zgodnie z ESRS 1 sekcja 9.1 *Włączenie przez odniesienie*.

w wyższym i niższym szczeblu łańcucha wartości, a nie w odniesieniu do własnej działalności operacyjnej Grupy. Jednocześnie obszar ten zostanie objęty planowanymi procesami należytej staranności realizowanymi w łańcuchu wartości zgodnie z przyjętą *Polityką należytej staranności*.

#### ESRS S2 – Pracownicy w łańcuchu wartości

W wyniku oceny istotności Grupa zidentyfikowała potencjalnie istotne wpływy, które przedstawione zostały we wskaźniku SBM-3, w rozdziale 1.5. *Zarządzanie istotnymi wpływami, ryzykami i szansami*.

Podstawowymi dokumentami regulującymi podejście Grupy do tego obszaru są *Kodeks postępowania i dobrych praktyk rynkowych Grupy Kapitałowej Inter Cars* oraz *Polityka należytej staranności*, które zostały opisane w rozdziale 4.1. *Postępowanie w biznesie [ESRS G1]*.

W 2025 roku Grupa kontynuowała rozwój procesu należytej staranności w odniesieniu do pracowników łańcucha wartości, w szczególności w obszarze współpracy z dostawcami usług logistycznych oraz agencjami pracy tymczasowej.

Grupa nie posiada przyjętych celów w obszarze osób wykonujących pracę w łańcuchu wartości.

## 1.2. ZARZĄDZANIE ZRÓWNOWAŻONYM ROZWOJEM

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

Najwyższym organem Spółki jest **Walne Zgromadzenie**, które między innymi wybiera członków Rady Nadzorczej. Szczegółowe kompetencje Walnego Zgromadzenia określa *Statut Inter Cars S.A.* Zasady uczestniczenia w Walnym Zgromadzeniu regulowane są przez *Regulamin Obrad Walnego Zgromadzenia*. Sprawy wnoszone pod obrady Walnego Zgromadzenia są opiniowane przez Radę Nadzorczą.

**Rada Nadzorcza Inter Cars S.A.** sprawuje stały nadzór nad funkcjonowaniem Spółki we wszystkich sferach jej działalności. Przewodniczącemu Rady wybiera Walne Zgromadzenie. Kadencja Rady Nadzorczej wynosi 5 lat i jest wspólna dla wszystkich członków. Na dzień 31 grudnia 2025 r. Rada Nadzorcza składała się z siedmiu Członków, w tym czterech (57%) spełnia kryteria przewidziane dla niezależnych członków Rady Nadzorczej. W skład Rady Nadzorczej obecnej kadencji wchodziły trzy kobiety (co stanowi 43% składu) i czterech mężczyzn.

Na dzień 1 stycznia 2025 r. w skład Rady Nadzorczej Spółki wchodziły następujące osoby:

- 1) Andrzej Oliszewski – Przewodniczący Rady Nadzorczej,
- 2) Radosław Kudła – Członek Rady Nadzorczej, spełniający kryteria niezależności,
- 3) Jacek Klimczak – Członek Rady Nadzorczej,
- 4) Tomasz Rusak – Członek Rady Nadzorczej,
- 5) Jacek Podgórski – Członek Rady Nadzorczej, spełniający kryteria niezależności.

W dniu 10 czerwca 2025 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki, powołało Członków Rady Nadzorczej na nową, wspólną kadencję. Ponadto, Zwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki, ustaliło, że Rada Nadzorcza Spółki nowej kadencji będzie liczyła siedmiu członków. Uchwałami Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Spółki do Rady Nadzorczej Spółki powołane zostały następujące osoby:

- 1) Andrzej Oliszewski – Przewodniczący Rady Nadzorczej,
- 2) Radosław Kudła – Członek Rady Nadzorczej, spełniający kryteria niezależności,
- 3) Witold Kmiecik – Członek Rady Nadzorczej,
- 4) Zofia Dzik – Członek Rady Nadzorczej, spełniająca kryteria niezależności,
- 5) Kamilla Spark – Członek Rady Nadzorczej, spełniająca kryteria niezależności,
- 6) Łukasz Dziekoński – Członek Rady Nadzorczej, spełniający kryteria niezależności,
- 7) Zoya Gyurova – Członek Rady Nadzorczej.

#### Do kompetencji Rady Nadzorczej należą m.in.:

- wybór Zarządu Spółki,
- ocena sprawozdań finansowych Spółki,
- ocena sprawozdania Zarządu,
- ocena wniosków Zarządu dotyczących podziału zysków i pokrycia strat,
- składanie Walnemu Zgromadzeniu Akcjonariuszy sprawozdań z ww. badań,

- wybór firmy audytorskiej do przeprowadzenia badania sprawozdania finansowego Spółki oraz wybór firmy audytorskiej do atestacji sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju,
- ustalanie zasad wynagradzania Zarządu.

Przewodniczący Rady Nadzorczej nie jest członkiem wyższej kadry kierowniczej w Grupie Inter Cars.

#### Rola Rady Nadzorczej w obszarze zrównoważonego rozwoju

Działania Zarządu w zakresie kwestii zrównoważonego rozwoju podlegają ocenie Rady Nadzorczej, która sprawuje stały nadzór nad działalnością Spółki we wszystkich dziedzinach jej działalności. Kwestie związane ze zrównoważonym rozwojem są omawiane w ramach posiedzeń Rady Nadzorczej Spółki. Dodatkowo Rada Nadzorcza sporządza i przedstawia Walnemu Zgromadzeniu coroczne sprawozdania, w ramach których dokonuje oceny sytuacji Spółki, z uwzględnieniem oceny systemów kontroli wewnętrznej, zarządzania ryzykiem, compliance oraz funkcji audytu wewnętrznego, oceny sposobu wypełniania przez Spółkę obowiązków informacyjnych, a także oceny racjonalności prowadzonej przez Spółkę polityki w zakresie działalności sponsoringowej i charytatywnej. W ramach monitorowania skuteczności systemów kontroli wewnętrznej, zarządzania ryzykiem, compliance oraz funkcji audytu wewnętrznego, osoby odpowiedzialne za audyt wewnętrzny przedstawiają Radzie Nadzorczej, co najmniej raz w roku, sprawozdanie z oceny skuteczności powyższych systemów i funkcji.

**Zarząd Inter Cars S.A.** jest organem zarządzającym i wykonawczym Spółki. Do składania i podpisywania oświadczeń w imieniu Spółki wymagane jest współdziałanie dwóch członków Zarządu łącznie lub działania członka Zarządu łącznie z prokurentem. Kadencja Zarządu trwa cztery lata, obecna rozpoczęła się 31 maja 2022 roku. Decyzja o składzie Zarządu podejmowana jest przez Radę Nadzorczą, zgodnie z przepisami powszechnie obowiązującego prawa oraz *Statutem Spółki*.

Na dzień 31 grudnia 2025 roku w skład Zarządu wchodził:

- **Maciej Oleksowicz** – Prezes Zarządu,
- **Krzysztof Soszyński** – Wiceprezes Zarządu,
- **Wojciech Twaróg** – Członek Zarządu,
- **Piotr Zamora** – Członek Zarządu,
- **Wojciech Aleksandrowicz** – Członek Zarządu.

Spółka nie posiada polityki różnorodności wobec Zarządu, w skład Zarządu w 2025 wchodził wyłącznie mężczyźni. Aktualny skład Zarządu oraz Rady Nadzorczej zapewnia różnorodność zarówno w zakresie wykształcenia, specjalistycznej wiedzy oraz doświadczenia zawodowego. Szczegółowe informacje dotyczące kompetencji poszczególnych członków Zarządu i Rady Nadzorczej oraz biogramy dostępne są na stronie internetowej relacji inwestorskich<sup>7</sup>. Pełnienie funkcji w Zarządzie Spółki jest głównym obszarem aktywności zawodowej każdego z Członków Zarządu.

W Zarządzie i Radzie Nadzorczej nie występują reprezentanci pracowników, interesariuszy zewnętrznych oraz niedostatecznie reprezentowanych grup społecznych.

Sposób ustalania celów dotyczących istotnych wpływów, ryzyk i szans przez organy zarządzające i nadzorujące został przedstawiony w ujawnieniu GOV-2.

#### Komitet Audytu

Od 2017 roku w spółce działa **Komitet Audytu Rady Nadzorczej**, sprawujący nadzór nad sprawozdawczością finansową, w tym *Sprawozdawczością Zrównoważonego Rozwoju*, systemami kontroli wewnętrznej, audytu wewnętrznego oraz zarządzania ryzykiem. Komitet monitoruje również procesy rewizji finansowej oraz atestacji *Sprawozdawczości Zrównoważonego Rozwoju*. Komitet Audytu Rady Nadzorczej składa się z co najmniej trzech członków, w tym Przewodniczącego Komitetu Audytu, powoływanych przez Radę Nadzorczą spośród jej członków.

Na dzień 1 stycznia 2025 r. w skład Komitetu Audytu wchodził następujący Członkowie Rady Nadzorczej Spółki:

- 1) Radosław Kudła – Przewodniczący Komitetu,
- 2) Andrzej Oliszewski – Członek Komitetu,
- 3) Jacek Podgórski – Członek Komitetu.

---

<sup>7</sup> Biogramy Zarządu i Rady Nadzorczej znajdują się na stronie internetowej relacji inwestorskich: <https://inwestor.intercars.com/pl/zarząd/>.

W związku z powołaniem przez Zwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki w dniu 10 czerwca 2025 r. Członków Rady Nadzorczej na nową, wspólną kadencję, Rada Nadzorcza powołała Komitet Audytu Rady Nadzorczej Spółki na nową kadencję w następującym składzie:

- 1) Radosław Kudła – Przewodniczący Komitetu,
- 2) Andrzej Oliszewski – Członek Komitetu,
- 3) Kamilla Spark – Członek Komitetu.

#### **Wiedza najwyższej kadry zarządzającej na temat zrównoważonego rozwoju**

Przedstawiciele Zarządu oraz wybrani reprezentanci najwyższej kadry zarządzającej biorą udział w wydarzeniach organizowanych przez stowarzyszenia branżowe takie jak FIGIEFA, SDCM, FAAS, na których m.in. omawiane są najważniejsze dla sektora zagadnienia z zakresu zrównoważonego rozwoju. W 2025 roku były to m.in.:

- XX Kongres Przemysłu i Rynku Motoryzacyjnego SDCM,
- Dzień Zrównoważonego Rozwoju FAAS,
- GVA Automotive Conference,

na których omawiane były tematy takie jak: trendy i wpływ sytuacji geopolitycznej na branżę motoryzacyjną i rynek aftermarket, dekarbonizacja sektora, elektryfikacja transportu, gospodarka cyrkularna, cykl życia samochodów, regeneracja części zamiennych, logistyka zwrotna rdzeni części regenerowanych.

Ponadto członkowie Zarządu i najwyższej kadry zarządzającej mają dostęp do aktualnej wiedzy z zakresu zrównoważonego rozwoju przekazywanej podczas spotkań organizowanych przez Dział ESG. W 2025 koncentrowano się między innymi na zagadnieniach z zarządzania własnymi zasobami pracowniczymi, dekarbonizacji, *Sprawozdawczości Zrównoważonego Rozwoju*, związanych z tymi tematami regulacji oraz zidentyfikowanymi obszarami wpływów, ryzyk i szans.

W Grupie Inter Cars funkcjonuje Dział ESG, podlegający pod Dyrektora Zarządzającego ds. Korporacyjno-Prawnych, Radcę Prawnego Spółki, który raportuje bezpośrednio do Prezesa Zarządu. Dział ten składa się z wysoko wykwalifikowanych ekspertek i ekspertów z tej tematyki, posiadających wiedzę oraz doświadczenie do odpowiedniego zarządzania zidentyfikowanymi wpływami, ryzykami i szansami.

Linie raportowania tematów zrównoważonego rozwoju oraz realizacji *Strategii zrównoważonego rozwoju* zostały przedstawione we wskaźniku GOV-2.

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

##### **Odpowiedzialność za zrównoważony rozwój**

*Strategia zrównoważonego rozwoju Grupy Inter Cars* stanowi zbiór zobowiązań, celów oraz projektów, które adresują zidentyfikowane wpływy, ryzyka oraz szanse, której sponsorem jest Zarząd Inter Cars S.A. Do każdego z zobowiązań przypisane są:

- nadzór jednego lub więcej członków Zarządu,
- właściciele biznesowi (przedstawiciele najwyższej kadry zarządzającej),
- cele służące monitorowaniu stopnia realizacji zobowiązań,
- lista projektów oraz harmonogramy,
- koordynatorzy projektów i zespoły tematyczne.

Za nadzór nad realizacją projektów związanych ze zrównoważonym rozwojem i koordynacją prac nad *Strategią* odpowiedzialny jest Dyrektor Zarządzający ds. Korporacyjno-Prawnych raportujący do Prezesa Zarządu. W celu efektywnego zarządzania zrównoważonym rozwojem Grupy, Dział ESG koordynuje działania związane z realizacją *Strategii zrównoważonego rozwoju*, ich komunikacją i raportowaniem.

##### **Rola najważniejszych organów zarządczych w działaniach na rzecz zrównoważonego rozwoju**

Zarząd Spółki odpowiada za weryfikację i zatwierdzanie publikowanych *Sprawozdań* i podejmowanie strategicznych decyzji w zakresie zrównoważonego rozwoju – również pod kątem oceny wpływów, ryzyk i szans. Zarząd przyjmuje i dokonuje cyklicznego przeglądu statusu *Strategii zrównoważonego rozwoju*, a jego poszczególni członkowie nadzorują realizację przyjętych w jej ramach zobowiązań.

Aktualne informacje na temat priorytetów, celów, działań, przekazywane są również regularnie wybranym przedstawicielom kadry zarządzającej średniego i wyższego szczebla. W 2025 roku odbyło się spotkanie z Zarządem, na których omówiono kluczowe kwestie związane z realizacją *Strategii zrównoważonego rozwoju*, wnioski z procesu sprawozdawczego za 2024 rok oraz potwierdzono istotne tematy, dla których zidentyfikowano wpływy, ryzyka i szanse. Ponadto, realizowane były spotkania statusowe z właścicielami biznesowymi i poszczególnymi członkami Zarządu w ramach realizacji *Strategii zrównoważonego rozwoju*.

Struktura zarządzania została zaprojektowana w sposób umożliwiający odniesienie zidentyfikowanych wpływów, ryzyk i szans (IRO) do procesów decyzyjnych oraz celów biznesowych. Szczegółowy wykaz IRO przedstawiono w ramach ujawnienia SBM-3, w rozdziale 1.5. *Zarządzanie istotnymi wpływami, ryzykami i szansami*.

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

Kwestie związane ze zrównoważonym rozwojem nie były w 2025 roku uwzględniane w odniesieniu do wynagrodzenia członków Rady Nadzorczej i Zarządu.

#### OŚWIADCZENIE DOTYCZĄCE NALEŻYTEJ STARANNOŚCI [GOV-4]

Polityka dotycząca należytej staranności szczegółowo została opisana w rozdziale 4.1. *Postępowanie w biznesie [ESRS G1]*.

Podstawowe elementy procesu należytej staranności	Punkty w oświadczeniu dotyczącym zrównoważonego rozwoju
Uwzględnienie należytej staranności w ładzie korporacyjnym, strategii i modelu biznesowym	GOV-2, SBM-1, SBM-3, S1-1, S4-1, G1-1
Współpraca z zainteresowanymi stronami, na które jednostka wywiera wpływ, na wszystkich kluczowych etapach procesu należytej staranności	SBM-2, IRO-1, S1-2, S4-2, G1-2
Identyfikacja i ocena niekorzystnych wpływów	IRO-1, SBM-3
Podejmowanie działań w celu ograniczenia zidentyfikowanych niekorzystnych wpływów	E1-3, E5-2, S1-3, S1-4, S4-3, S4-4, G1-1, G1-3
Monitorowanie skuteczności tych starań i przekazywanie stosownych informacji w tym zakresie	E1-6, E5-3, S1-5, S1-14, S1-16, S1-17, S4-4, G1-4

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

Podejście do identyfikacji i zarządzania ryzykiem w zakresie zrównoważonego rozwoju, w tym również w zakresie *Sprawozdawczości*, stanowi integralny element systemu zarządzania ryzykiem w Grupie Inter Cars. Za całościowe zarządzanie tym obszarem w Grupie Inter Cars odpowiadają:

- Zarząd Spółki, we współpracy z Radą Nadzorczą,
- Komitet Audytu Rady Nadzorczej,
- Komitet Zarządzania Ryzykiem (przewodniczącym jest Prezes Zarządu Spółki).

Celem systemu zarządzania ryzykiem jest zwiększenie prawdopodobieństwa osiągnięcia celów wyznaczanych w *Strategii biznesowej* oraz *Strategii zrównoważonego rozwoju*. W Grupie Inter Cars obowiązuje *Polityka Zarządzania Ryzykiem*, w której szczegółowo opisano cele, założenia oraz model zarządzania ryzykiem, a także kluczowe role i obowiązki w tym zakresie. Polityka ta zatwierdzana jest przez Zarząd Spółki i podlega zmianom, w celu dostosowania do wymagań regulacyjnych oraz zmieniającego się otoczenia biznesowego.

Proces zarządzania ryzykiem w Grupie Inter Cars oparty jest o ramy ERM (*Enterprise Risk Management*). Daje to możliwość stosowania jednolitego i zintegrowanego podejścia do zarządzania ryzykami operacyjnymi oraz związanymi ze zrównoważonym rozwojem.

System zarządzania ryzykiem oparty jest na:

- strukturze organizacyjnej, która obejmuje podział kompetencji i zadań realizowanych przez organy statutowe spółek, jednostki i komórki organizacyjne oraz projekty,



- procesie zarządzania ryzykiem, w tym metodach identyfikacji, pomiaru i oceny ryzyk, działaniach mitygujących, monitorowaniu i kontrolowaniu oraz raportowaniu ryzyk,
- współpracy zespołów odpowiedzialnych za biznes z zespołem regulacyjnym i zgodności, w tym regularną komunikację.

W Inter Cars przegląd ryzyk operacyjnych oraz ryzyk w zakresie zrównoważonego rozwoju prowadzony jest nie rzadziej niż raz do roku. Ryzyka zrównoważonego rozwoju zostały ocenione zgodnie z metodyką dostosowaną do wymogów *Dyrektywy CSRD*<sup>8</sup> oraz standardów raportowania ESRS<sup>9</sup>, szczegółowo opisano ją w rozdziale 1.5. *Zarządzanie istotnymi wpływami, ryzykami i szansami* we wskaźniku IRO-1.

Ryzyka z zakresu zrównoważonego rozwoju są identyfikowane i oceniane w ramach procesów należytej staranności, w tym corocznego badania podwójnej istotności (DMA). Proces ten realizowany jest we współpracy z właścicielami kluczowych procesów biznesowych przy wsparciu zespołu ESG oraz eksperta ds. zarządzania ryzykiem. Odpowiedzialność za zarządzanie poszczególnymi ryzykami przypisana jest kierownikom lub dyrektorom procesów, zgodnie z przyjętym systemem odpowiedzialności w Grupie. Wyniki analiz stanowią podstawę aktualizacji Korporacyjnej Mapy Ryzyk Grupy, zapewniając spójność w zakresie identyfikacji, oceny i raportowania ryzyk oraz umożliwiającej systematyczne raportowanie do Zarządu. Ekspert ds. zarządzania ryzykiem nadzoruje merytorycznie procesy tworzenia regulacji wewnętrznych i współpracuje z odpowiednimi działami przy ocenie skuteczności oraz adekwatności działań zaradczych, uwzględniając ich wpływ finansowy i niefinansowy.

Proces zarządzania ryzykiem dla Grupy jest nadzorowany przez Komitet Zarządzania Ryzykiem, a status jego wdrożenia jest raportowany cyklicznie do Komitetu Audytu.

#### System kontroli nad raportowaniem

Za kompleksowy nadzór nad procesem *Sprawozdawczości* oraz badaniem podwójnej istotności w zakresie zrównoważonego rozwoju odpowiada Dyrektor Zarządzający ds. Korporacyjno-Prawnych, raportujący do Prezesa Zarządu. W zakresie ujawnień taksonomicznych za nadzór nad procesem odpowiada Dyrektor ds. Sprawozdawczości Finansowej i Konsolidacji, raportujący do Członka Zarządu – Dyrektora Finansowego.

W procesie *Sprawozdawczości* w Grupie Inter Cars obowiązuje kilkustopniowy proces weryfikacji na poziomie poszczególnych ujawnień przez:

- właściciela ujawnienia,
- Zastępczynię Dyrektora ds. Zrównoważonego Rozwoju,
- Dyrektora Zarządzającego ds. Korporacyjno-Prawnych – któremu podlega Dział ESG, w tym opracowanie *Sprawozdawczości Zrównoważonego Rozwoju*.

*Sprawozdanie* przed publikacją jest zatwierdzane przez Zarząd Inter Cars S.A.

W ramach kontroli wewnętrznej oraz procesu ciągłego doskonalenia *Sprawozdawczości Zrównoważonego Rozwoju*, po zakończeniu każdego okresu raportowego i publikacji *Sprawozdawczości*, przygotowywany jest raport podsumowujący dla Zarządu Spółki, w którym przedstawiane są szanse, ryzyka oraz wnioski związane z procesem raportowym, w tym z przebiegu procesu niezależnej atestacji.

W 2025 niezależnej weryfikacji zewnętrznej dokonuje firma KPMG Audyt Sp. z o. o. Sp. k. Wyniki audytu są przedstawiane Zarządowi Spółki oraz Komitetowi Audytu.

---

<sup>8</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2464 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) nr 537/2014, dyrektywy 2004/109/WE, dyrektywy 2006/43/WE oraz dyrektywy 2013/34/UE w odniesieniu do sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju.

<sup>9</sup> European Sustainability Reporting Standards.



### 1.3. STRATEGIA

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

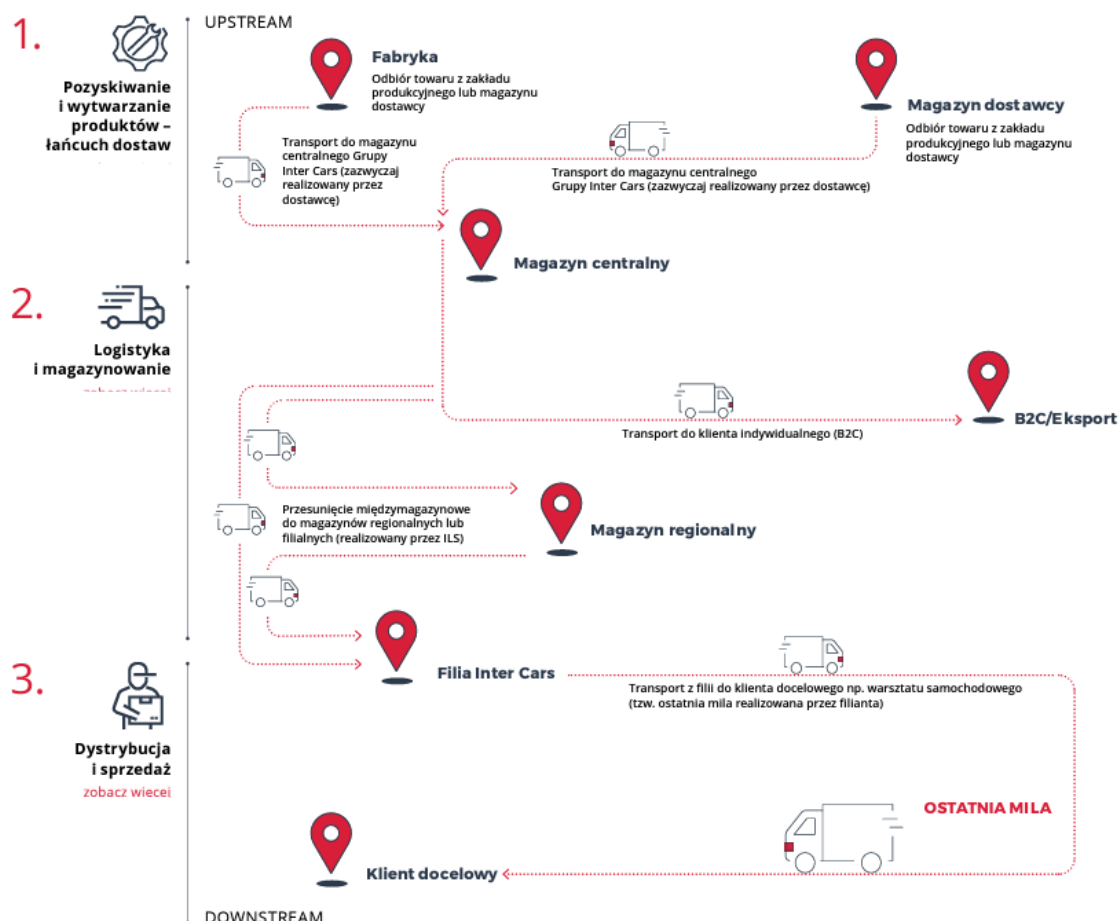
Model biznesowy Grupy Inter Cars został szerzej opisany w rozdziale 1. *Informacje o podstawowej działalności Grupy Inter Cars* oraz 3. *Podstawowe towary i rynki zbytu Grupy Inter Cars*, natomiast opis strategii biznesowej znajduje się w rozdziale 18. *Strategia i perspektywy rozwoju w przyszłości, Sprawozdania Zarządu z Działalności Inter Cars S.A. oraz Grupy Kapitałowej Inter Cars S.A.*

#### Łańcuch wartości Grupy Inter Cars

Łańcuch wartości analizowany jest przy uwzględnieniu wszystkich spółek wchodzących w skład Grupy Inter Cars, modelu biznesowego i aktualnej *Strategii biznesowej*. Podstawową częścią łańcucha są procesy operacyjne zachodzące w spółkach Grupy oraz między nimi – od momentu dostarczenia towarów handlowych do magazynu centralnego, przez ich eksport lub dystrybucję do magazynów regionalnych, a następnie do filii.

Na wyższy szczebel łańcucha wartości, czyli tak zwany *upstream*, składają się wszystkie operacje prowadzone przez partnerów biznesowych (dostawców towarów handlowych) począwszy od pozyskania surowców przez wytwarzanie produktów i ich opakowań, produkcję towarów handlowych aż po ich transport do magazynu centralnego Grupy.

Na niższy szczebel łańcucha wartości, czyli tak zwany *downstream*, składają się wszystkie działania od momentu dostarczenia produktu do filii, czyli sprzedaż produktów oraz „transport ostatniej mili”, czyli ich dostarczenie do klientów – warsztatów samochodowych, w których następuje montaż części.



### Strategia zrównoważonego rozwoju „Zrównoważona motoryzacja, dla ludzi i klimatu”

Strategia zrównoważonego rozwoju Grupy Inter Cars uwzględnia priorytetowe obszary wpływu oraz ryzyka i szanse związane z działalnością Grupy, stanowiąc podstawę do realizacji mierzalnych celów w perspektywie długoterminowej – do 2030 roku. Z uwagi na dynamiczne zmiany w otoczeniu regulacyjnym oraz sytuacji gospodarczej, w kolejnych okresach planowana jest rewizja Strategii zrównoważonego rozwoju.

W 2023 roku, w celu aktualizacji Strategii zrównoważonego rozwoju, przeprowadzono kompleksowy proces analizy istotności kwestii zrównoważonego rozwoju. W jego efekcie zidentyfikowane zostały:

- najważniejsze tematy społeczne, środowiskowe i zarządcze, na które organizacja ma największy wpływ,
- obszary, które najsilniej mogą oddziaływać na działalność biznesową Grupy, generując nowe wpływy, ryzyka lub szanse (również finansowe).

Proces ten obejmował kilka etapów:

1. Analizę kontekstu biznesowego, a w niej:
  - a. przegląd sytuacji rynkowej i wyzwań sektorowych,
  - b. przegląd obecnych i nadchodzących regulacji,
  - c. analizę porównawczą działań firm związanych z branżą motoryzacyjną i rynkiem aftermarket, a także wybranych firm z sektora sprzedaży i dystrybucji oraz logistyki.
2. Identyfikację rzeczywistych wpływów Grupy poprzez:
  - a. niezależnie moderowaną sesję dialogową zgodnie ze Standardem AA1000, w której udział wzięli kluczowi interesariusze: przedstawiciele pracowników, klientów, kontrahentów, dostawców, akcjonariuszy, banków, społeczności lokalnych oraz organizacji branżowych i pozarządowych,
  - b. badania ankietowe pracowników,
  - c. wywiady z kluczowymi przedstawicielami kadry zarządzającej.
3. Ocenę dotykliwości wpływów wykonaną przez niezależnych ekspertów według:
  - a. kategorii ich charakteru (pozytywne i negatywne),
  - b. czasu wystąpienia (rzeczywiste i potencjalne),
  - c. oceny dotykliwości wpływów ze względu na skalę i zakres wpływów (wszystkie kategorie), możliwe odwrócenie szkód (negatywne wpływy) oraz prawdopodobieństwo ich wystąpienia (potencjalne wpływy).
4. Priorytetyzację wpływów w zakresie zrównoważonego rozwoju poprzez:
  - a. omówienie i akceptację najważniejszych tematów z Zarządem.

Powyższy proces posłużył do wyznaczenia mierzalnych, zorientowanych na rezultaty celów, czego następstwem było przyjęcie we wrześniu 2023 roku przez Zarząd na okres do 2030 roku zrewidowanej Strategii zrównoważonego rozwoju Grupy Inter Cars – „Zrównoważona motoryzacja, dla ludzi i klimatu”, która obowiązuje wszystkie spółki bezpośrednio i pośrednio zależne, a tym samym wszystkie rynki, na których realizowana jest działalność operacyjna.

### 5 filarów Strategii zrównoważonego rozwoju

Strategia została zaprojektowana z uwzględnieniem całego łańcucha wartości: od producentów części samochodowych będących dostawcami aż po klientów, czyli warsztaty samochodowe. Przeanalizowane zostały również kluczowe grupy produktów<sup>10</sup> dystrybuowanych w ramach działalności operacyjnej i związane z nimi wpływy i ryzyka w zakresie aspektów zarządczych, społecznych oraz środowiskowych. Na tej podstawie wyznaczono 5 filarów zrównoważonego rozwoju, a dla każdego z nich określono ambicję, przyjęto dwa konkretne zobowiązania oraz cele, które posłużą do monitorowania ich realizacji. Strategia zrównoważonego rozwoju jest dostępna na stronie relacji inwestorskich<sup>11</sup>.

Strategia zrównoważonego rozwoju Grupy Inter Cars została zaprojektowana w 2023 roku zgodnie z obowiązującymi ówczesnie standardami raportowania zrównoważonego rozwoju, w związku z niniejszym, obejmuje szerszy zakres tematów

<sup>10</sup> W ramach analizy za kluczowe dla zrównoważonego rozwoju zostały uznane produkty regenerowane wspierające rozwój gospodarki cyrkularnej opisane w filarze 1, zobowiązanie B. W zakresie pozostałych produktów, z perspektywy zrównoważonego rozwoju jako kluczowy zidentyfikowany został łańcuch dostaw, co znalazło odzwierciedlenie w filarze 1, zobowiązaniu A.

<sup>11</sup> Strategia zrównoważonego rozwoju dostępna jest na stronie internetowej relacji inwestorskich: <https://inwestor.intercars.com/pl/zrownowazony-rozwoj/>.











niż *Sprawozdawczość Zrównoważonego Rozwoju*. Oprócz tematów predefiniowanych w Standardzie, *Strategia* uwzględnia dodatkowe inicjatywy i cele odpowiadające na wyzwania branży oraz oczekiwania interesariuszy. W ramach *Sprawozdawczości Zrównoważonego Rozwoju*, Grupa Inter Cars ujawni wyłącznie cele powiązane ze zidentyfikowanymi wpływami, ryzykami i szansami w procesie badania podwójnej istotności. Cele te są integralną częścią *Strategii zrównoważonego rozwoju*.

STRATEGIA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU GRUPY INTER CARS 2030

FILAR	ZRÓWNOWAŻONE CZĘŚCI SAMOCHODOWE	ZIELONA LOGISTYKA I OPERACJE	WARSZTATY JUTRA	ZAANGAŻOWANI LUDZIE	ORGANIZACJA PRZYSZŁOŚCI
	1 NASZE PRODUKTY	2 NASZE LOKALIZACJE	3 NASI KLIENCI	4 NASI LUDZIE	5 NASZ SYSTEM ZARZĄDCZY
AMBICJE	Dostarczamy części samochodowe, wspierając ZRÓWNOWAŻONY łańcuch wartości w motoryzacji.	REDUKUJEMY ŚLĄD WĘGLOWY naszej działalności zgodnie z Porozumieniem Paryskim, koncentrując się na zielonej energii i dobrych praktykach środowiskowych.	Jesteśmy partnerem pierwszego wyboru dla NIEZALEŻNYCH WARSZTATÓW SAMOCHODOWYCH, wspierając ich zrównoważony rozwój.	ROZWIJAMY naszą organizację, angażując się w tworzenie prawdziwego PARTNERSTWA z naszymi pracownikami i społecznościami.	Budujemy nasz SYSTEM ZARZĄDZANIA w oparciu o najlepsze praktyki rynkowe, efektywnie wspierając realizację Strategii zrównoważonego rozwoju.

ZARZĄDZANIE I ODPOWIEDZIALNOŚĆ CZŁONKÓW ZARZĄDU					
Krzysztof Soszyński Wojciech Twaróg		Maciej Oleksowicz Wojciech Aleksandrowicz Piotr Zamora Wojciech Twaróg Krzysztof Soszyński		Maciej Oleksowicz Wojciech Twaróg Krzysztof Soszyński	
ZOBOWIĄZANIA I CELE	<b>1A</b> Będziemy współpracować z naszymi dostawcami, aby wypracować najlepsze praktyki branżowe, włączając do naszych standardowych procesów zakupowych <b>śląd węglowy produktu</b> (Zakres 3), <b>aspekty ryzyka środowiskowego i prawa środowiskowego i praw człowieka</b> , zarówno dla marek premium, jak i produktów marki własnej.  <b>CELE:</b> <div><div></div> Do końca 2024 roku Inter Cars opracuje i wdroży <i>Politykę Zrównoważonych Zakupów</i>, ze szczególnym uwzględnieniem zapewnienia skutecznego zarządzania ryzykiem i poszanowania praw człowieka w całym łańcuchu dostaw. <div></div> Do końca 2028 roku zobowiązujemy się do zaangażowania dostawców odpowiedzialnych za 73% naszych emisji (obejmujących kat. 1, kat. 4 i kat. 9) w Zakresie 3 do wyznaczenia własnych celów dekarbonizacyjnych (zgodnych z podejściem naukowym).</div>	<b>2A</b> <b>Zredukujemy nasz ślad węglowy</b> (Zakres 1 & 2) oraz zmniejszymy wpływ naszych centrów logistycznych i biur na środowisko.  <b>CELE:</b> <div><div></div> Do końca 2030 roku zobowiązujemy się do zmniejszenia bezwzględnych emisji GHG w Zakresach 1 i 2 o 42% w stosunku do roku bazowego 2021. <div></div> Od początku 2030 roku wszystkie nasze nowe budynki będą neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla. <div></div> Do końca 2030 roku będziemy zasilać nasze obiekty w 100% energią elektryczną z OZE. <div></div> Od początku 2026 roku wszystkie nowe budynki magazynowe będą posiadały certyfikat BREEAM (doskonale) lub LEED (&gt;=platynowy).</div>	<b>3A</b> Będziemy szkolić i wspierać rozwój warsztatów samochodowych przyszłości, ze szczególnym uwzględnieniem <b>zielonej energii, cyrkularności i wiedzy specjalistycznej w erze nowych technologii</b> .  <b>CELE:</b> <div><div></div> Do końca 2025 roku w Polsce i do końca 2026 roku w całej Grupie Inter Cars opracujemy i wesprzemy realizację programu „Warsztaty Jutra”. <div></div> Do końca 2025 roku rozszerzymy istniejący program szkoleń pracowników warsztatów samochodowych w zakresie nowych umiejętności motoryzacyjnych. <div></div> Do końca 2025 roku rozszerzymy zakres obecnego systemu szkoleń dla warsztatów o elementy ESG.</div>	<b>4A</b> W Grupie Inter Cars postępując w zgodzie z naszymi wartościami, dbamy o <b>zaangażowanie, różnorodność i umiejętności</b> naszych pracowników na każdym poziomie organizacji.  <b>CELE:</b> <div><div></div> W realizowanym co roku badaniu zaangażowania pracowników utrzymamy globalny wynik eNPS na poziomie nie mniejszym niż 15%. <div></div> Od początku 2023 roku w Polsce i od 2024 roku w Grupie Inter Cars umożliwimy udział w badaniu zaangażowania pracowników wybranym przedsiębiorstwom partnerskim, np. firmom zarządzającym siecią dystrybucji. <div></div> Będziemy wdrażać narzędzia HR eHR dla pracowników i współpracowników firmy w celu uwalniania ich potencjału, wspierania elastycznego i efektywnego modelu pracy. <div></div> Będziemy realizować program wspierania kompetencji menedżerskich w Grupie Inter Cars. <div></div> Do końca 2026 roku zmniejszymy lukę płacową do max. 5%. <div></div> Do końca 2026 roku w Grupie Inter Cars opracujemy program różnorodności i inkluzyjności.</div>	<b>5A</b> Będziemy w dalszym ciągu rozwijać obszar <b>compliance, integralność i uczciwe praktyki</b> w naszej organizacji.  <b>CELE:</b> <div><div></div> Wdrożymy nową strukturę zarządzania ESG, obejmującą wszystkie procesy raportowe i nadzór nad realizacją Strategii ESG w całej Grupie Inter Cars.</div>
	<div><div></div> nierozpoczęty</div>	<div><div></div> opóźniony w realizacji</div>	<div><div></div> w trakcie realizacji</div>	<div><div></div> zrealizowany</div>	

STRATEGIA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU GRUPY INTER CARS 2030 C.D.

FILAR	ZRÓWNOWAŻONE CZĘŚCI SAMOCHODOWE	ZIELONA LOGISTYKA I OPERACJE	WARSZTATY JUTRA	ZAANGAŻOWANI LUDZIE	ORGANIZACJA PRZYSZŁOŚCI
	1 NASZE PRODUKTY	2 NASZE LOKALIZACJE	3 NASI KLIENTI	4 NASI LUDZIE	5 NASZ SYSTEM ZARZĄDZCY
AMBICJE	Dostarczamy części samochodowe, wspierając ZRÓWNOWAŻONY łańcuch wartości w motoryzacji.	REDUKUJEMY ŚLAD WĘGLOWY naszej działalności zgodnie z Porozumieniem Paryskim, koncentrując się na zielonej energii i dobrych praktykach środowiskowych.	Jesteśmy partnerem pierwszego wyboru dla NIEZALEŻNYCH WARSZTATÓW SAMOCHODOWYCH, wspierając ich zrównoważony rozwój.	ROZWIJAMY naszą organizację, angażując się w tworzenie prawdziwego PARTNERSTWA z naszymi pracownikami i społecznościami.	Budujemy nasz SYSTEM ZARZĄDZANIA w oparciu o najlepsze praktyki rynkowe, efektywnie wspierając realizację Strategii zrównoważonego rozwoju.
ZARZĄDZANIE I ODPOWIEDZIALNOŚĆ CZŁONKÓW ZARZĄDU					
	Krzysztof Soszyński	Maciej Oleksowicz Wojciech Twaróg Krzysztof Soszyński	Maciej Oleksowicz Wojciech Twaróg Krzysztof Soszyński	Maciej Oleksowicz	Piotr Zamora Wojciech Aleksandrowicz
ZOBOWIĄZANIA I CELE	<b>1B</b> Jako lider rynku będziemy aktywnie <b>wspierać rozwój segmentu regeneracji oraz sprzedaży używanych części samochodowych</b> , jednocześnie <b>kształtując preferencje konsumentów wokół cyrkularności oraz minimalizując wpływ naszych opakowań na środowisko naturalne</b> . <b>CELE:</b>  Do końca 2026 roku zwiększymy sprzedaż części regenerowanych oraz używanych o 100%, w odniesieniu do poziomu sprzedaży z 2022 roku.  Do końca 2030 roku, w skali roku, osiągniemy 80% poziom zwrotu rdzeni (na rynku klientów biznesowych w Unii Europejskiej).  Zwiększymy do min. 80% udziału recyklatu w składzie jednostkowych opakowań produktów regenerowanych i używanych.	<b>2B</b> Będziemy <b>wspierać nasze filie</b> w działaniach minimalizujących negatywny wpływ na środowisko i wzmacniających pozytywne doświadczenia dla naszych klientów. <b>CELE:</b>  Do końca 2025 roku opracujemy zbiór rekomendacji ESG dla filii wspierając je w zrównoważonym rozwoju.	<b>3B</b> Będziemy odpowiedzialnie <b>gospodarować odpadami i zmniejszać ich masę</b> poprzez cyrkularność i innowacyjność. <b>CELE:</b>  Co roku będziemy zwiększać odsetek warsztatów oddających odpady (minimum raz na dwa lata) zgodnie z umową z Bio Service o 5% (w stosunku do wartości z 2023 roku).	<b>4B</b> Będziemy nadal wspierać rozwój <b>dostępnej, bezpiecznej oraz odpowiedzialnej mobilności</b> dla ludzi i klimatu. <b>CELE:</b>  Do końca 2030 roku zgromadzimy wokół Fundacji grono wolontariuszy, którzy przeznaczą łącznie 6000 godzin pracy na rzecz realizacji projektów społecznych i środowiskowych.  Do końca 2030 roku obejmiemy wsparciem mentoringowym i stypendialnym 180 podopiecznych Fundacji.  Umożliwimy partnerom biznesowym (filiom, dostawcom) Inter Cars w Polsce zaangażowanie w realizowanie przez Fundację Inter Cars projekty i programy.	<b>5B</b> Działania na rzecz zrównoważonego rozwoju w Inter Cars we wszystkich filarach będą wspierane przy wykorzystaniu <b>efektywnych narzędzi cyfrowych</b> . <b>CELE:</b>  Będziemy regularnie (raz w roku) ujawniać dane z zakresu zrównoważonego rozwoju zgodnie aktualnymi regulacjami i najlepszymi standardami.  Zapewnimy niezależną weryfikację danych ESG ujawnianych w Raportach zrównoważonego rozwoju.

 nierozpoczęty    opóźniony w realizacji    w trakcie realizacji    zrealizowany



**Kluczowe wyniki finansowe Grupy Inter Cars**

Bezpośrednia wartość ekonomiczna wytworzona i rozdzielona [w tys. zł]	2025	2024
Bezpośrednia wartość ekonomiczna wytworzona (przychody)	21 311 497	19 564 787
Przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi	21 216 209	19 473 078
Pozostałe przychody operacyjne	70 008	69 626
Przychody finansowe	25 280	22 083

Liczba pracowników w podziale na obszary geograficzne została przedstawiona w rozdziale 3.1. *Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]*.

**INTERESY I OPINIE ZAINTERESOWANYCH STRON [SBM-2]**

W wyniku przeprowadzonego badania istotności określono istotne grupy interesariuszy. Z zidentyfikowanymi, kluczowymi grupami, Grupa Inter Cars regularnie prowadzi dialog, mający na celu uwzględnienie pozyskanych opinii w działalności biznesowej oraz w ramach omawiania projektów wynikających ze *Strategii zrównoważonego rozwoju*. O kluczowych wnioskach z dialogu, mających wpływ na procesy strategiczne dla Grupy informowany jest zarówno Zarząd, jak i Rada Nadzorcza, poprzez spotkania z przedstawicielami Działu ESG oraz innych jednostek organizacyjnych będących w stałym, bezpośrednim kontakcie z wybranymi przedstawicielami grup interesariuszy.

Szczegółowy opis tematów istotnych dla interesariuszy znajduje się w sekcji SBM-3 oraz IRO-1.

**Relacje Grupy Inter Cars z kluczowymi interesariuszami**

Grupa interesariuszy	Główny cel dialogu	Sposób zaangażowania
<b>PRZEDSTAWICIELE RYNKU FINANSOWEGO</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- akcjonariusze,</li> <li>- inwestorzy,</li> <li>- banki komercyjne,</li> <li>- KNF,</li> <li>- GPW.</li> </ul>	Pozyskiwanie kapitału umożliwiającego dynamiczny rozwój i realizację celów biznesowych Grupy Inter Cars.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- kwartalne prezentacje inwestorskie,</li> <li>- spotkania indywidualne,</li> <li>- wywiady,</li> <li>- spotkania negocjacyjne.</li> </ul>
<b>DOSTAWCY</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- producenci części zamiennych: marek premium, marek własnych i części regenerowanych,</li> <li>- dostawcy usług transportowych,</li> <li>- dostawcy pozostałych produktów i usług.</li> </ul>	Budowanie szerokiego portfolio części zamiennych, dzięki któremu warsztaty samochodowe mogą znaleźć wszystkie niezbędne produkty „pod jednym dachem”.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- stały kontakt bezpośredni,</li> <li>- spotkania branżowe, w tym w ramach stowarzyszeń,</li> <li>- badania i ankiety,</li> <li>- spotkania indywidualne.</li> </ul>
<b>FILIANCI PROWADZĄCY PUNKTY DYSTRYBUCYJNE</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- właściciele i pracownicy filii,</li> </ul>	Budowanie niezawodnej, szybkiej oraz efektywnej sieci sprzedaży i dystrybucji.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- stały kontakt bezpośredni,</li> <li>- spotkania konferencyjne</li> </ul> <p>zaproszenia do udziału w badaniu zaangażowania pracowników.</p>
<b>KLIENCI</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- biznesowi – warsztaty samochodowe,</li> <li>- flotowi.</li> </ul>	Zapewnienie zróżnicowanego, powszechnie dostępnego portfolio części zamiennych i usług odpowiadających ich aktualnym i przyszłym potrzebom.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- stały kontakt bezpośredni,</li> <li>- spotkania konferencyjne,</li> <li>- spotkania u klienta,</li> <li>- badania satysfakcji,</li> <li>- badania opinii,</li> <li>- spotkania dialogowe.</li> </ul>
<b>PRACOWNICY I WSPÓŁPRACOWNICY</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inter Cars S.A.,</li> </ul>	Budowanie doświadczonego, zmotywowanego i usatysfakcjonowanego zespołu tworzącego markę Inter Cars przy jednoczesnym zapewnianiu	<ul style="list-style-type: none"> <li>- szkolenia i programy rozwojowe,</li> <li>- badania zaangażowania i ankiety pracownicze,</li> <li>- spotkania wewnętrzne o regularności dopasowanej do</li> </ul>



Grupa interesariuszy	Główny cel dialogu	Sposób zaangażowania
- spółek dystrybucyjnych (w tym magazynów), spółek produkcyjnych i wspierających.	możliwości rozwoju zawodowego w oparciu o przejrzyste, dostępne ścieżki kariery.	stopnia zaszeregowania na ścieżce kariery, - narzędzia komunikacji wewnętrznej i zewnętrznej, w tym intranet i media społecznościowe.
INSTYTUCJE PUBLICZNE I REGULACYJNE	Zapewnienie przestrzegania wymogów i regulacji, wspieranie tworzenia nowych zasad na rynku, w tym dobrych praktyk.	- konstruktywny dialog, - sprawozdania wynikające z wymogów regulacyjnych, - udział w konferencjach branżowych, - regularny i bieżący kontakt.
ORGANIZACJE BRANŻOWE - SDCM, - FAAS, - FIGIEFA.	Dbłość o uczciwy dostęp do niezależnego rynku części zamiennych i technologii. Budowanie świadomości otoczenia w zakresie wyzwań, szans i zmian zachodzących na rynku.	- konferencje, webinary, - spotkania online i offline, - tematyczne grupy robocze.
ŚRODOWISKO NATURALNE	Rozumienie wpływu branży i działalności Grupy Inter Cars na środowisko naturalne i jego minimalizacja w codziennych działaniach biznesowych.	- analiza wpływu Grupy Inter Cars, - analiza raportów o stanie środowiska naturalnego.



#### 1.4. ZRÓWNOWAŻONE FINANSOWANIE [WSKAŹNIKI WŁASNE SLL – KPI 1, KPI 2, KPI 3]

7 grudnia 2023 roku pomiędzy Inter Cars S.A. jako kredytobiorcą i jej wybranymi podmiotami zależnymi oraz poręczycielami oraz instytucjami finansowymi (BNP Paribas Bank Polska S.A., Bank Handlowy w Warszawie S.A., Bank Polska Kasa Opieki S.A., CaixaBank, S.A. (Spółka Akcyjna) Oddział w Polsce, ING Bank Śląski S.A., mBank S.A. oraz Santander Bank Polska S.A.) został zawarty aneks („Aneks”) do umowy kredytów terminowych i odnawialnych z 14 listopada 2016 r. („Umowa Kredytu”). Kredyty udzielone na podstawie Umowy Kredytu są przeznaczone głównie na finansowanie bieżącej działalności gospodarczej Spółki oraz Grupy Kapitałowej Inter Cars.

Aneks przewiduje m.in. uwzględnienie postanowień dotyczących zrównoważonego rozwoju (ang. *sustainability linked-loans provisions – SLL*), w tym dotyczących realizacji określonych w Aneksie celów zrównoważonego rozwoju (KPI) w zakresie:

- Redukcji śladu węglowego w zakresie 1 i 2 (więcej na ten temat w rozdziale 2.2. *Zmiana klimatu [ESRS E1]*) – [SLL – KPI 1],
- Procentowego wzrostu wskaźnika zwrotu rdzeni do dostawców części regenerowanych (więcej na ten temat w podrozdziale 2.3. *Wykorzystanie zasobów oraz gospodarka o obiegu zamkniętym [ESRS E5]*) – [SLL – KPI 2],
- Liczby stypendiów przyznanych kobietom w programie stypendialnym „Akcelerator” realizowanym przez Fundację Inter Cars – [SLL – KPI 3].

Wykonywanie przedmiotowych celów będzie mogło wpływać na wysokość marż wskazanych w Umowie Kredytu, zgodnie ze szczegółowymi postanowieniami Aneksu w tym zakresie.

Szczegółowo o zawarciu Aneksu do Umowy Kredytów Zarząd Inter Cars S.A. informował w raporcie bieżącym nr 30/2023 z dnia 7 grudnia 2023 r.

#### **Podsumowanie realizacji celów zrównoważonego rozwoju w ramach SLL [SPT – Sustainability Performance Targets] za okres kończący się 31.12.2025 roku**

Numer wskaźnika	Definicja wskaźnika	Osiągnięty wynik wskaźnika	Osiągnięcie celów [SPT] wynikających z Aneksu
SLL – KPI 1	Zdefiniowany jako redukcja emisji gazów cieplarnianych w Zakresie 1 i Zakresie 2 w odniesieniu do wartości bazowej wyznaczonej dla okresu referencyjnego kończącego się 31 grudnia 2021 roku, mierzonych w tonach ekwiwalentu CO <sub>2</sub> , zgodnie z Protokołem GHG.	Redukcja 24% w stosunku do 2021 jako roku bazowego (zgodnie z metodą market-based)	Osiągnięty
SLL – KPI 2	Zdefiniowany jako roczny poziom zwrotu rdzeni na rynku B2B w Unii Europejskiej i obliczany jako liczba zwróconych rdzeni dostawcom części regenerowanych (faktury lub noty kredytowe) w odniesieniu do rocznej liczby części regenerowanych kupionych od i sprzedanych klientom końcowym. Rdzeń definiuje się jako część wymontowaną z samochodu, posiadającą określoną wartość, ustaloną przez dostawcę części regenerowanej na rynek.	51,4%	Osiągnięty
SLL – KPI 3	Zdefiniowany jako liczba stypendiów przyznanych w ramach programu „Akcelerator” Fundacji Inter Cars, który jest autorskim programem stypendialnym Fundacji Inter Cars przeznaczonym dla ambitnych studentów zainteresowanych branżą motoryzacyjną, mechaniką, mechatroniką, elektroniką,	3.a. 20 3.b. 50% <sup>12</sup>	3.a. Osiągnięty 3.b. Osiągnięty

<sup>12</sup> W edycji rozpoczętej w 2025 roku wyłoniono 20 stypendystów, w tym 6 stypendystek (co oznacza wzrost +50% stypendiów przyznanych kobietom w stosunku do roku poprzedniego).

Numer wskaźnika	Definicja wskaźnika	Osiągnięty wynik wskaźnika	Osiągnięcie celów [SPT] wynikających z Aneksu
	informatyką i logistyką uczących się w technikach w Polsce. KPI dzieli się na: 3.a: łączna liczba przyznanych stypendiów w danym okresie referencyjnym; oraz 3.b: % wzrost stypendiów przyznanych kobietom w porównaniu do poprzedniego roku i edycji programu Akcelerator.		

26 listopada 2025 roku pomiędzy Inter Cars S.A. jako kredytobiorcą i jej wybranymi podmiotami zależnymi oraz poręczycielami oraz instytucjami finansowymi (BNP Paribas Bank Polska S.A., Bank Handlowy w Warszawie S.A., Bank Polska Kasa Opieki S.A., CaixaBank, S.A. (Spółka Akcyjna) Oddział w Polsce, ING Bank Śląski S.A., mBank S.A. oraz Santander Bank Polska S.A.) został zawarty kolejny aneks do Umowy Kredytów, który przewiduje wydłużenie do dnia 30 czerwca 2026 r. ostatecznego terminu spłaty kredytów odnawialnych udzielonych na podstawie Umowy Kredytu.

O zawarciu powyższego aneksu do Umowy Kredytów Zarząd Inter Cars S.A. informował w raporcie bieżącym nr 37/2025 z dnia 26 listopada 2025 r. oraz 38/2025 z dnia 27 listopada 2025 r.

## 1.5. ZARZĄDZANIE ISTOTNYMI WPŁYWAMI, RYZYKAMI I SZANSAMI

### OPIS PROCESU SŁUŻĄCEGO DO IDENTYFIKACJI I OCENY ISTOTNYCH WPŁYWÓW, RYZYK I SZANS [IRO-1]

W 2024 roku Grupa Inter Cars przeprowadziła pierwsze, kompleksowe badanie podwójnej istotności (*Double Materiality Assessment – DMA*). Metodyka badania została dostosowana do wymogów *Dyrektywy CSRD*<sup>13</sup> oraz nowych standardów raportowania *European Sustainability Reporting Standards*. W badaniu uwzględniono zasadę podwójnej istotności, co oznacza, że przeanalizowane zostały dwie perspektywy (oraz ich wzajemne zależności i powiązania):

- istotność wpływu, jaki Grupa Inter Cars wywiera na zagadnienia zrównoważonego rozwoju,
- istotność finansowa, czyli wpływ badanego zagadnienia zrównoważonego rozwoju na wyniki finansowe Grupy.

Analiza wpływu, ryzyk i szans została dokonana z perspektywy całej Grupy – w odniesieniu do spółek zarejestrowanych w krajach Unii Europejskiej oraz poza nią (Albania, Bośnia i Hercegowina, Mołdawia, Norwegia, Serbia, Ukraina).

W ramach niniejszej *Sprawozdawczości Zrównoważonego Rozwoju* dane prezentowane są na poziomie całej Grupy Kapitałowej Inter Cars, bez podziału na segmenty sprzedaży, jak ma to miejsce w sprawozdaniu finansowym. Wynika to z faktu, iż podstawowym przedmiotem działalności Grupy pozostaje sprzedaż części zamiennych, natomiast działania z zakresu zrównoważonego rozwoju prowadzone są horyzontalnie, w ramach obszarów funkcjonalnych. Zgodnie z aktualną strategią biznesową oraz powiązaną z nią *Strategią zrównoważonego rozwoju* nie są identyfikowane istotne różnice w podejściu do kwestii ESG pomiędzy segmentami działalności, które uzasadniałyby odrębne raportowanie.

Badanie zaangażowało grupy interesariuszy dotkniętych oraz zainteresowanych, reprezentujących wszystkie spółki bezpośrednio i pośrednio zależne, jak również odpowiednie elementy łańcucha wartości. Proces składał się z 4 kroków:

1. analizy kontekstu prowadzonej działalności (w podziale na działalność dystrybucyjną, logistyczną, produkcyjną oraz wspierającą), a także rynkowych trendów, zainteresowanych stron oraz łańcucha wartości Grupy Inter Cars,
2. określenia rzeczywistych i potencjalnych wpływów, ryzyk i szans na podstawie zagadnień zawartych w Dodatku A do ESRS 1 AR 16,
3. oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans,
4. zdefiniowania ostatecznej listy wskaźników do z raportowania na podstawie procesu badania podwójnej istotności.

W badaniu wykorzystano następujące narzędzia badawcze:

- analizę danych źródłowych,
- analizę porównawczą 19 podmiotów o zbliżonym modelu biznesowym do Grupy Inter Cars,
- badanie ankietowe wśród pracowników Grupy Inter Cars,
- ustrukturyzowane wywiady z przedstawicielami interesariuszy,
- warsztaty z przedstawicielami najwyższej kadry zarządzającej,
- analizę matrycową uzyskanych wyników.

W 2025 roku dokonano rewizji wyników badania, ponownie realizując elementy wymagające aktualizacji w związku ze zmieniającym się otoczeniem regulacyjnym i rynkowym. W ramach rewizji przeprowadzono:

- analizę otoczenia regulacyjnego,
- analizę porównawczą 5 podmiotów o zbliżonym modelu biznesowym do Grupy Inter Cars,
- analizę perspektywy stowarzyszeń branżowych,
- analizę wyników badania zaangażowania i satysfakcji wśród pracowników,
- ekspercką ocenę wpływów w łańcuchu wartości w obszarach środowiskowych,
- rewizję ocen wpływów, ryzyk i szans (IRO) z zespołem ESG oraz Ekspertem ds. Zarządzania Ryzykiem,
- warsztat wewnętrzny oceny istotności.

Na podstawie powyższych działań zaktualizowano opisy wpływów, ryzyk i szans, potwierdzono listę tematów istotnych oraz zdefiniowano finalny zestaw wskaźników do ujawnienia w *Sprawozdawczości Zrównoważonego Rozwoju za 2025 rok*.

<sup>13</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2464 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) nr 537/2014, dyrektywy 2004/109/WE, dyrektywy 2006/43/WE oraz dyrektywy 2013/34/UE w odniesieniu do sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju.

W procesie dokonano również analizy powiązań pomiędzy własnymi wpływami a wynikającymi z nich ryzykami i szansami, uwzględniając te relacje w procesie oceny istotności.

Zgodnie z podejściem z pierwszego badania podwójnej istotności, Grupa Inter Cars przyjęła skalę 0-5,0 do oceny składowych parametrów wpływów, ryzyk i szans, w wyniku czego tematy z przypisaną oceną na poziomie 4,0 lub wyższą uznane zostały za istotne i odpowiednie wskaźniki zostaną ujawnione w *Sprawozdawczości*.

Do oceny wpływu zagadnień zrównoważonego rozwoju zostały wykorzystane następujące parametry:

- skala,
- zakres,
- nieodwracalny charakter,
- dotkliwość – średnia arytmetyczna ze składowych: skala, zakres, nieodwracalny charakter,
- prawdopodobieństwo<sup>14</sup>,
- horyzont czasowy.

Do oceny ryzyk i szans wynikających z zagadnień zrównoważonego rozwoju zostały wykorzystane parametry:

- prawdopodobieństwo,
- horyzont czasowy,
- skala skutków finansowych – została oceniona w sposób jakościowy i wskazuje, czy dane ryzyko lub szansa są istotne finansowo na podstawie aktualnej wiedzy jednostek zaangażowanych w niniejszy proces.

Zidentyfikowane ryzyka i szanse zrównoważonego rozwoju nie podlegają osobnej priorytetyzacji i ich ocena jest zgodna z przedstawioną metodyką powyżej. Szczegółowy opis procesów zarządzania ryzykiem i kontroli wewnętrznej nad nimi znajduje się we wskaźniku GOV-5.

Wynik powyższego procesu został opisany i przedstawiony w rozdziale 1.5. *Zarządzanie istotnymi wpływami, ryzykami i szansami*, we wskaźniku SBM-3.

#### **E1 IRO-1: Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z klimatem**

W Grupie Inter Cars przeanalizowano i oceniono prowadzoną działalność w celu zidentyfikowania rzeczywistych i potencjalnych wpływów na klimat. Całkowite emisje gazów cieplarnianych, stanowiące miernik oceny wpływu Grupy na klimat, zostały obliczone dla roku bazowego 2021 oraz zaprognozowane do roku 2030, dla którego Grupa zobowiązała się do redukcji emisji zgodnie ze ścieżką Porozumienia paryskiego. Podczas procesu oceny wpływu działalności własnej Grupy Inter Cars na klimat wzięto pod uwagę obecne i przyszłe źródła emisji, założenia dotyczące wzrostu biznesu, a także planowane działania dekarbonizacyjne. Nie zidentyfikowano istotnego wpływu ryzyk klimatycznych na oczekiwany okres użytkowania aktywów oraz horyzont planowania strategicznego i planów alokacji kapitału.

#### **Ryzyka klimatyczne**

##### Ryzyka fizyczne<sup>15</sup>

Ocena ryzyk fizycznych<sup>16</sup> w ramach własnych operacji odbyła się poprzez identyfikację zagrożeń związanych z klimatem oraz ocenę stopnia, w jakim aktywa i działalność gospodarcza Grupy mogą być na nie narażone. Uwzględniono przy tym scenariusz klimatyczny zakładający wysoką emisję<sup>17</sup>. Ze względu na długotrwały charakter zmian klimatycznych, ryzyka fizyczne oceniono

---

<sup>14</sup> W przypadku potencjalnego negatywnego wpływu na prawa człowieka dotkliwość wpływu ma pierwszeństwo przed jego prawdopodobieństwem.

<sup>15</sup> Ryzyka wynikające ze zmiany klimatu, które mogą być wywołane zdarzeniami (nagłe) lub długoterminowymi zmianami (długotrwałe) wzorców klimatycznych.

<sup>16</sup> Ryzyka fizyczne zgodne z tabelą zawartą w ESRS E1 IRO-1 w punkcie AR 11.

<sup>17</sup> Scenariusz RCP 8.5 – Scenariusz wysokich emisji zakładający kontynuację obecnych trendów emisji bez istotnych działań na rzecz ich redukcji. Został opracowany przez Międzyrządowy Zespół ds. Zmian Klimatu (IPCC).

w perspektywie krótko- (bieżący rok), średnio- (do 5 lat) i długoterminowej (powyżej 5 lat)<sup>18</sup>. Analiza ryzyk fizycznych związanych z klimatem we własnych operacjach Grupy opiera się na danych z poziomu poszczególnych krajów, w których Grupa prowadzi działalność<sup>19</sup>. Proces określania istotnych ryzyk polegał na ocenie prawdopodobieństwa danego zjawiska oraz oszacowaniu jego skali i obszaru występowania w kontekście działalności Grupy.

W 2025 roku w Grupie Inter Cars przeprowadzono również analizę w perspektywie niższego i wyższego szczebla łańcucha wartości. Ocena ryzyka w łańcuchu dostaw produktów towarowych została opracowana na podstawie zidentyfikowanych zagrożeń związanych z klimatem oraz na bazie oceny czy ryzyko w łańcuchu dostaw dla danego regionu jest średnie czy wysokie. Analiza została sporządzona na podstawie interaktywnej mapy świata na stronie Międzypaństwowego Zespołu ds. Zmian Klimatu (IPCC). Przy analizie wzięto pod uwagę perspektywę krótko-, średnio- i długoterminową tj. przedział czasowy od 2021 do 2040 roku.

Aktualnie oraz w perspektywie średnio- i długoterminowej ryzyka fizyczne nie wywierają istotnego wpływu na Grupę i jej aktywa, ze względu na charakter działalności oraz lokalizacje geograficzne. Przeprowadzona analiza wskazała na potencjalnie istotne ryzyka w łańcuchu dostaw. Na dzień oceny nie stwierdzono przypadków materializacji ryzyk i ich istotnego wpływu na bieżącą działalność Grupy. Rewizja ryzyk fizycznych przeprowadzana jest corocznie.

Prace nad ustrukturyzowaną analizą odporności działalności Grupy Inter Cars na ryzyka fizyczne będą kontynuowane zgodnie z procesem należytej staranności.

#### Ryzyka przejścia<sup>20</sup>

Ocena ryzyk i szans przejścia odbyła się poprzez identyfikację zdarzeń<sup>21</sup> dotyczących przejścia oraz ocenę stopnia, w jakim aktywa i działalność Grupy może być na nie narażona. Uwzględniono przy tym scenariusz klimatyczny zakładający niską emisję<sup>22</sup>.

Ze względu na długotrwały charakter zmian regulacyjnych związanych z dostosowaniem gospodarki do zmian klimatu ryzyka przejścia oceniono w perspektywie krótko- (bieżący rok), średnio- (do 5 lat) i długoterminowej (powyżej 5 lat).

Ryzyka i szanse przejścia zostały ocenione dla własnej działalności Grupy i jej łańcucha wartości pod kątem prawdopodobieństwa wystąpienia oraz wpływu, jaki mogą potencjalnie mieć na działalność Grupy. W ramach analizy zidentyfikowano aktywa i działalność, w przypadku których przejście na gospodarkę neutralną dla klimatu wymaga znaczących starań. Dotyczy to w szczególności działalności magazynów i eksploatacji floty, których dekarbonizacja jest uzależniona od dojrzałości technicznej i rynkowej rozwiązań zeroemisyjnych.

Grupa identyfikuje ryzyka i szanse przejścia, które mogą być istotne w kontekście działalności Grupy, na poziomie poszczególnych krajów oraz w całym łańcuchu wartości. Zostały one opisane w ramach rozdziału 1.5. *Istotne wpływy, ryzyka i szanse* we wskaźniku SBM-3.

Grupa nie identyfikuje istotnych ryzyk klimatycznych mogących wpływać na wycenę aktywów lub zobowiązań.

#### **E2 IRO-1: Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z zanieczyszczeniami**

Grupa Inter Cars przeprowadziła analizę modelu biznesowego oraz niższego i wyższego szczebla łańcucha wartości w temacie zanieczyszczeń. Przeanalizowane zostały poniższe aspekty: zanieczyszczenie powietrza, wody i gleby (z wyłączeniem emisji

<sup>18</sup> Ocena ryzyk fizycznych w perspektywie średnio- i długoterminowej opiera się na danych klimatycznych „European Climate Data Explorer” udostępnionych na stronie internetowej Europejskiej Agencji Środowiska: <https://climate-adapt.eea.europa.eu/en/knowledge/european-climate-data-explorer/overview-list>. Dane te obejmują perspektywę czasową do 2040 roku, zatem służą do oceny zagrożeń zarówno w perspektywie średnio- jak i długoterminowej.

<sup>19</sup> Według wspólnej klasyfikacji jednostek terytorialnych do celów statystycznych - NUTS.

<sup>20</sup> Ryzyka wynikające z przejścia na gospodarkę niskoemisyjną i odporną na zmianę klimatu. Zazwyczaj zalicza się do nich ryzyka polityczne, ryzyka prawne, ryzyka technologiczne, ryzyka rynkowe oraz ryzyko utraty reputacji.

<sup>21</sup> Zdarzenia zostały zidentyfikowane zgodnie z tabelą zawartą w ESRS E1 IRO-1 w punkcie AR 12.

<sup>22</sup> Rozporządzenie (WE) nr 166/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 stycznia 2006 r. w sprawie ustanowienia Europejskiego Rejestru Uwalniania i Transferu Zanieczyszczeń i zmieniające dyrektywę Rady 91/689/EWG i 96/61/WE (Dz.U. L 033 z 4.2.2006, s. 1).

gazów cieplarnianych i odpadów), zanieczyszczenie organizmów żywych, substancje potencjalnie niebezpieczne i substancje wzbudzające szczególnie duże obawy, mikrodrobiny plastiku oraz zależności od usług ekosystemowych, które pomagają łagodzić skutki związane z zanieczyszczeniem.

W ramach procesu badania podwójnej istotności wykorzystano: analizy porównawcze, rynkowe i regulacyjne, raporty o stanie środowiska, mapy obszarów chronionych, bazy danych dotyczące wpływów procesów produkcyjnych i transportowych (ENCORE) oraz decyzje środowiskowe i obowiązujące wewnętrzne procedury. Ponadto, działalność spółek produkcyjnych z Grupy nie należy do kategorii działalności przemysłowych o znacznym oddziaływaniu na środowisko, określonych w załączniku I do Rozporządzenia (WE) nr 166/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady (PRTR).

Analiza wykazała, że wpływy związane z zanieczyszczeniem nie zostały uznane za istotne w odniesieniu do operacji własnych Grupy. Potencjalnie istotne wpływy mogą natomiast występować w łańcuchu wartości – w szczególności wśród dostawców produktów towarowych i usług transportowych – tematy te będą monitorowane w ramach procesów należytej staranności.

#### **E3 IRO-1: Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z wodą i zasobami morskimi**

Grupa Inter Cars przeprowadziła analizę modelu biznesowego oraz niższego i wyższego szczebla łańcucha wartości w temacie zasobów wodnych i morskich. W analizie podwójnej istotności zbadano potencjalne IRO w aspektach: wody, która obejmuje zużycie wód powierzchniowych, wód podziemnych, a także poboru i zrzutu wody, zasobów morskich, które obejmują wydobycie i wykorzystanie takich zasobów oraz powiązanych działań gospodarczych.

W ramach procesu badania podwójnej istotności wykorzystano: raporty środowiskowe sytuacji hydrologicznej, bazy danych dotyczące wpływów procesów produkcyjnych i transportowych (ENCORE), decyzje administracyjne oraz analizę charakteru prowadzonej działalności i uzależnienie od zasobów morskich.

Analiza wykazała, że wpływy związane z wodą i zasobami morskimi nie zostały uznane za istotne w odniesieniu do operacji własnych Grupy. Potencjalnie istotne wpływy mogą natomiast występować w łańcuchu wartości – w szczególności wśród dostawców produktów towarowych (np. produkty zawierające części metalowe oraz gumowe) tematy te będą monitorowane w ramach procesów należytej staranności.

#### **E4 IRO-1: Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z bioróżnorodnością i ekosystemami**

Grupa Inter Cars przeprowadziła analizę modelu biznesowego oraz niższego i wyższego szczebla łańcucha wartości w temacie bioróżnorodności i ekosystemów. W ramach analizy, uwzględniono ryzyka przejścia i fizyczne związane z bioróżnorodnością oraz czynniki wpływające na utratę bioróżnorodności: zmiana klimatu, zmiana użytkowania gruntów (np. sztuczna uprawa gruntów), zmiana użytkowania wód słodkich i zmiana użytkowania wód morskich, bezpośrednia eksploatacja, inwazyjne gatunki obce, zanieczyszczenie oraz wpływów i zależności od usług ekosystemowych.

Analizę przeprowadzono z wykorzystaniem: analiz porównawczych, rynkowych, regulacyjnych, raportów o stanie środowiska, map obszarów chronionych oraz oceny potencjalnych zależności i wpływów procesów produkcyjnych i transportowych na ekosystemy. Ponadto, działalność spółek z Grupy nie należy do kategorii działalności przemysłowych o znacznym oddziaływaniu na środowisko, określonych w załączniku I do Rozporządzenia (WE) nr 166/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady.

Nie stwierdzono konieczności wdrożenia środków łagodzących utratę bioróżnorodności. Żaden z obiektów, w których prowadzona jest działalność operacyjna nie znajduje się na obszarach zagrożonych i wrażliwych. Potencjalnie istotne wpływy mogą natomiast występować w niższym i wyższym szczeblu łańcucha wartości – w szczególności produkcja niektórych wyrobów z gumy, metalu czy tworzyw sztucznych oraz wydobycie metali szlachetnych w łańcuchu dostaw może wiązać się z koncentracją zanieczyszczeń w ekosystemie i potencjalnym negatywnym wpływem na bioróżnorodność. Zidentyfikowane wpływy zostały zakwalifikowane do dalszej oceny w ramach procesów należytej staranności.

Ze względu na brak zidentyfikowanych w powyższych tematach dotkniętych społeczności, nie przeprowadzono w tym zakresie konsultacji.

#### **E5 IRO-1: Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym**

Grupa Inter Cars przeprowadziła analizę własnych operacji, aktywów oraz niższego i wyższego szczebla łańcucha wartości i zidentyfikowała istotne wpływy, ryzyka oraz szanse związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym, w szczególności w odniesieniu do zasobów wprowadzanych. Przeprowadzona analiza obejmowała podtematy:

obieg zamknięty istotnych zasobów wprowadzanych, z uwzględnieniem optymalizacji wykorzystania zasobów, intensywności eksploatacji materiałów i produktów oraz zasobów odnawialnych i nieodnawialnych, zasobów odprowadzanych związanych z produktami i usługami oraz generowania odpadów, w tym odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne.

Analizę przeprowadzono z wykorzystaniem: analiz porównawczych, rynkowych, regulacyjnych, raportów o stanie środowiska, analiz przepływów zasobów wprowadzanych i odprowadzanych w spółkach. Ujawnienie znajduje się w rozdziale 2.5. *Wykorzystanie zasobów oraz gospodarka o obiegu zamkniętym [ESRS E5]*.

Analizując model biznesowy Grupy, uznano wskaźniki E5-4 oraz część wskaźnika E5-5 (odprowadzone produkty i materiały) za niematerialne ze względu na brak prowadzenia istotnej działalności produkcyjnej. W wyniku analizy, zdecydowano się na ujawnienie wskaźnika własnego powiązanego ze zrównoważonym finansowaniem. Wynik przeprowadzonej analizy ujawniony jest w rozdziale 1.5. *Zarządzanie istotnymi wpływami, ryzykami i szansami* we wskaźniku SBM-3.

#### **G1 IRO-1: Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z postępowaniem w biznesie**

Grupa Inter Cars przeprowadziła analizę własnych operacji i lokalizacji, w których są one prowadzone, sektora, struktury transakcji oraz relacji biznesowych. Zidentyfikowane zostały istotne wpływy, ryzyka i szanse związane z prowadzeniem działalności gospodarczej oraz postępowaniem w biznesie. Spółka dominująca Inter Cars S.A. jest spółką notowaną na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie. Jako jednostka podlegająca nadzorowi publicznemu kieruje się standardami ładu korporacyjnego i zasadami etyki w biznesie. Ujawnienie informacji znajduje się w rozdziale 4.1. *Postępowanie w biznesie [ESRS G1]*.



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

W przeprowadzonym badaniu istotności zidentyfikowano obszary, w których Grupa Inter Cars wywiera istotny wpływ. W poniższych tabelach zestawione zostały zagadnienia zidentyfikowane jako istotne z perspektywy wpływu, ryzyk i szans dla Grupy Inter Cars w całym łańcuchu wartości. Perspektywa czasowa wpływów określona została zgodnie z definicjami zawartymi w ESRS 1. Ważność przeprowadzonego badania istotności wynosi rok, rewizja analizy zostanie przeprowadzona w kolejnym roku obrotowym. W badaniu podwójnej istotności wzięte zostały pod uwagę: obszary geograficzne, obiekty i rodzaje aktywów, nakłady, wyniki oraz kanały dystrybucji.

Zidentyfikowane w procesie badania podwójnej istotności wpływy, ryzyka i szanse są spójne z dotychczas identyfikowanymi tematami, na podstawie których zbudowana została *Strategia zrównoważonego rozwoju*. Odporność *Strategii* uwzględniana była już na etapie jej projektowania i tworzenia listy projektów służących realizacji poszczególnych celów. Dodatkowo jest zapewniana dzięki regularnemu monitoringowi stopnia realizacji prac i regularnemu raportowaniu do Zarządu zarówno postępów, jak i zidentyfikowanych ryzyk.

W wyniku przeprowadzonej w 2025 roku rewizji wyników badania istotności, zaktualizowano opisy wpływów, ryzyk i szans oraz poszerzono zakres ujawnianych tematów w *Sprawozdawczości Zrównoważonego Rozwoju*:

- W aspektach środowiskowych: E1 Zmiana klimatu, E2 Zanieczyszczenia, E3 Woda i zasoby morskie oraz E4 Bioróżnorodność i ekosystemy, E5 Gospodarka o obiegu zamkniętym, zostały zidentyfikowane potencjalnie istotne, negatywne wpływy mogące występować w łańcuchu wartości (które nie były identyfikowane w 2024 roku). Jest to wynik rozszerzenia analizy w procesie rewizji o dodatkowe narzędzia analityczne, w tym ENCORE, umożliwiające bardziej precyzyjne określenie wpływów w łańcuchu wartości. W temacie zmiana klimatu (E1), uszczegółowiono zidentyfikowane wpływy dla zakresów 1, 2 i 3. Temat został również rozszerzony o nowe ryzyka powiązane z ciągłością łańcucha dostaw oraz o szanse biznesowe, w tym możliwość zwiększenia niezależności energetycznej i redukcji kosztów operacyjnych dzięki rozwojowi własnych źródeł OZE, a także możliwość poszerzania oferty produktowej w związku z regulacjami wspierającymi wprowadzanie pojazdów o alternatywnych napędach.
- W temacie własne zasoby pracownicze (S1), w tematach bezpieczeństwo i higiena pracy oraz równouprawnienie płci i równość wynagrodzeń za pracę o takiej samej wartości zidentyfikowano nowe negatywne wpływy, a także istotne ryzyko związane ze wzrostem rotacji pracowników i/lub utratą kluczowych kompetencji.
- Sprawozdawany w 2024 roku temat klientów biznesowych jako temat własny, w procesie rewizji został przeniesiony do ujawnienia S4 Konsument i użytkownicy końcowi oraz rozszerzony o potencjalnie negatywny wpływ związany z bezpieczeństwem i jakością produktów, a także o ryzyko związane z greenwashingiem.
- Temat cyberbezpieczeństwa w procesie rewizji został przeniesiony do ujawnienia ryzyk w Sprawozdaniu Zarządu z Działalności, temat został wyłączony z zakresu ujawnień *Sprawozdawczości Zrównoważonego Rozwoju*.

**Zagadnienia istotne z perspektywy wpływu Grupy Inter Cars**

Zagadnienia ESG w ESRS	Opis wpływu	Klasyfikacja wpływu	Miejsce powstania wpływu w łańcuchu wartości
<b>E1 Zmiana Klimatu</b>			
Łagodzenie zmiany klimatu (Zakres 1)	Wpływ Grupy Inter Cars na zmianę klimatu wynika z emisji gazów cieplarnianych (śląd węglowy) powstających w ramach działalności operacyjnej (zakres 1 i 2).	negatywny, rzeczywisty	- operacje własne
Łagodzenie zmiany klimatu (Zakres 2)			
Łagodzenie zmiany klimatu (Zakres 3)	W modelu biznesowym Grupy Inter Cars znaczna część emisji gazów cieplarnianych powstaje w zakresie 3: w ramach produkcji towarów handlowych oraz w ramach ich transportu (zarówno od dostawców jak i do filii oraz klientów).	negatywny, rzeczywisty	- wyższy szczebel łańcucha wartości, - niższy szczebel łańcucha wartości.
Energia	Wykorzystanie energii elektrycznej i paliw w działalności operacyjnej Grupy Inter Cars generuje emisje gazów cieplarnianych, przyczyniając się do zmiany klimatu. Wraz z rozwojem Grupy rośnie zapotrzebowanie na energię.	negatywny, rzeczywisty	- operacje własne
<b>E2 Zanieczyszczenia</b>			
Zanieczyszczenie	Według ENCORE (internetowego narzędzia do badania narażenia na zagrożenia związane z naturą), produkcja części samochodowych przyczynia się do zanieczyszczenia powietrza, wody i gleby. Grupa Inter Cars współpracuje również w ramach łańcucha wartości z zewnętrznymi dostawcami usług transportowych, które mogą przyczyniać się do wzrostu zanieczyszczeń powietrza.	negatywny, potencjalny	- wyższy szczebel łańcucha wartości, - niższy szczebel łańcucha wartości.
Substancje potencjalnie niebezpieczne	Produkcja części samochodowych w górze łańcucha wartości Grupy Inter Cars wiąże się z wykorzystaniem substancji i mieszanin potencjalnie niebezpiecznych, w tym wzbudzających szczególnie duże obawy (SVHC). W dole łańcucha wartości, wpływ związany jest z eksploatacją i utylizacją produktów zawierających takie substancje, co może m. in. skutkować emisją toksycznych związków do środowiska.	negatywny, potencjalny	- wyższy szczebel łańcucha wartości, - niższy szczebel łańcucha wartości.
<b>E3 Woda i zasoby morskie</b>			
Woda i zasoby morskie	Według ENCORE (internetowego narzędzia do badania narażenia na zagrożenia związane z naturą), sektor produkcji części samochodowych przyczynia się do zużycia wody poprzez wykorzystanie jej w procesach produkcyjnych. Ponadto, produkcja gumy wykorzystywanej do części zamiennych i opon wymaga znacznych ilości wody.	negatywny, potencjalny	- wyższy szczebel łańcucha wartości
<b>E4 Bioróżnorodność i ekosystemy</b>			
Bezpośrednie czynniki oddziaływania na utratę bioróżnorodności	Wpływ na różnorodność biologiczną w łańcuchu wartości Grupy Inter Cars pochodzi głównie z kopalni i plantacji kauczuku w górnym łańcuchu wartości. Utrata różnorodności biologicznej jest związana	negatywny, potencjalny	- wyższy szczebel łańcucha wartości

Zagadnienia ESG w ESRS	Opis wpływu	Klasyfikacja wpływu	Miejsce powstania wpływu w łańcuchu wartości
	ze zmianą użytkowania gruntów w procesach wydobywania surowców, co wiąże się z ryzykiem erozji gleby i degradacji ekosystemów.		
<b>E5 Gospodarka o obiegu zamkniętym</b>			
Zasoby wprowadzane, w tym wykorzystanie zasobów	Wpływ na gospodarkę o obiegu zamkniętym w łańcuchu wartości pochodzi głównie od dostawców towarowych Grupy Inter Cars, którzy do procesów produkcyjnych części samochodowych wykorzystują zasoby naturalne oraz zasoby z recyklingu.	negatywny, rzeczywisty	- wyższy szczebel łańcucha wartości
Zasoby odprowadzane związane z produktami i usługami	Grupa Inter Cars oferuje warsztatom usługę Bio Service w zakresie gospodarowania odpadami. Grupa prowadzi również działania mające na celu zwiększanie poziomu zwrotu rdzeni przez klientów, co ma zapewniać producentom części regenerowanych podstawowy zasób do kolejnej regeneracji. W obu tematach Inter Cars realizuje działania edukacyjne skierowane do pracowników warsztatów.	pozytywny, rzeczywisty	- operacje własne, - niższy szczebel łańcucha wartości.
Odpady	W wyniku działalności realizowanej przez Grupę Inter Cars powstają odpady związane z działalnością logistyczną, dystrybucyjną oraz produkcyjną (spółki Feber i Lauber).	negatywny, rzeczywisty	- operacje własne
<b>S1 Własne zasoby pracownicze</b>			
Warunki pracy	Grupa Inter Cars kształtuje warunki pracy poprzez politykę wynagrodzeń, stabilność zatrudnienia, organizację czasu pracy.	pozytywny, rzeczywisty	- operacje własne
	W działalności Grupy Inter Cars, w szczególności w obszarach operacji magazynowych, istnieje ryzyko wystąpienia wypadków mogących skutkować zagrożeniem dla zdrowia pracowników.	negatywny, potencjalny	- operacje własne
Równe traktowanie i równość szans dla wszystkich	Grupa Inter Cars zapewnia równe traktowanie i szanse rozwoju dla wszystkich pracowników, prowadzi programy szkoleniowe, rozwojowe oraz inicjatywy podnoszące kompetencje pracowników, zatrudnia osoby z niepełnosprawnościami.	pozytywny, rzeczywisty	- operacje własne
	W Grupie Inter Cars występuje skorygowana luka płacowa na poziomie ok. 4–6%. Zjawisko to może wpływać na postrzeganie zasad równości wynagrodzeń w organizacji.	negatywny, rzeczywisty	- operacje własne
<b>S2 Pracownicy w łańcuchu wartości</b>			
Warunki pracy	Grupa Inter Cars, poprzez model biznesowy polegający na współpracy z filiami, w sposób pośredni może wpływać pozytywnie na rozwój pracowników filii i tworzenie nowych miejsc pracy.	pozytywny, potencjalny	- niższy szczebel łańcucha wartości.
Równe traktowanie i równość szans dla wszystkich Inne prawa związane z pracą	W globalnym łańcuchu dostaw branży automotive i aftermarket, w szczególności na etapach pozyskiwania surowców i produkcji komponentów, na podstawie raportów m.in. Global Slavery Index, Business & Human Rights Resource Centre, zidentyfikowano potencjalny, negatywny wpływ związany z naruszeniami praw człowieka i praw pracowniczych określonych w standardach Międzynarodowej Organizacji Pracy. Analiza ma charakter sektorowo-geograficzny i nie dotyczy potwierdzonych naruszeń u konkretnych dostawców Grupy.	negatywny, potencjalny	- wyższy szczebel łańcucha wartości.

Zagadnienia ESG w ESRS	Opis wpływu	Klasyfikacja wpływu	Miejsce powstania wpływu w łańcuchu wartości
<b>S4 Konsumentów i użytkowników końcowych</b>			
Wpływy na konsumentów lub użytkowników końcowych związane z informacjami	Grupa Inter Cars wspiera rozwój kompetencji warsztatów samochodowych, ułatwia wymianę doświadczeń w branży, zapewnia narzędzia wspierające prowadzenie działalności oraz przyczynia się do promocji zawodu mechanika i rozwoju młodych talentów.	pozytywny, rzeczywisty	- operacje własne, - niższy szczebel łańcucha wartości.
Bezpieczeństwo osobiste konsumentów lub użytkowników końcowych	Jakość części zamiennych oraz wyposażenia dostarczanego do warsztatów ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo użytkowników końcowych i konsumentów. Niewłaściwy dobór lub montaż części, a także ewentualne wady produktów, mogą potencjalnie prowadzić do zagrożeń dla zdrowia i bezpieczeństwa użytkowników.	negatywny, potencjalny	- operacje własne, - niższy szczebel łańcucha wartości.
<b>G1 Prowadzenie działalności gospodarczej</b>			
Kultura korporacyjna	Grupa Inter Cars świadomie kształtuje kulturę organizacyjną wyznaczającą standardy współpracy między spółkami i pracownikami, jak również transparentne zasady współpracy z partnerami biznesowymi w całym łańcuchu wartości.	pozytywny, rzeczywisty	- operacje własne, - wyższy szczebel łańcucha wartości, - niższy szczebel łańcucha wartości.
Ochrona sygnalistów	Grupa wdrożyła kanały zgłaszania nadużyć, polityki i procedury postępowania ze zgłoszeniem oraz ochroną sygnalistów.	pozytywny, rzeczywisty	- operacje własne, - wyższy szczebel łańcucha wartości, - niższy szczebel łańcucha wartości.
Zaangażowanie polityczne	Grupa Inter Cars uczestniczy w pracach stowarzyszeń branżowych, takich jak CLEPA, FIGIEFA, FAAS, ADPA, SDCM czy GVA, reprezentujących interesy niezależnego rynku części zamiennych na poziomie krajowym i europejskim. Działania te przyczyniają się do poprawy i tworzenia otoczenia regulacyjnego branży.	pozytywny, rzeczywisty	- operacje własne
Zarządzanie stosunkami z dostawcami, w tym praktyki płatnicze	Grupa współpracuje z licznymi partnerami biznesowymi w całym łańcuchu wartości. W Grupie przyjęte zostały dokumenty regulujące współpracę z partnerami biznesowymi.	pozytywny, rzeczywisty	- operacje własne
Korupcja i przekupstwo	W związku z szeroką skalą działalności Grupy Inter Cars oraz obecnością na wielu rynkach, istnieje ryzyko wystąpienia incydentów korupcyjnych lub prób przekupstwa. Potencjalny negatywny wpływ jest minimalizowany, gdyż Grupa posiada dokumenty regulujące kwestie korupcji i przekupstwa a pracownicy przechodzą odpowiednie szkolenia.	negatywny, potencjalny	- operacje własne, - wyższy szczebel łańcucha wartości, - niższy szczebel łańcucha wartości.

### Badanie istotności ryzyka finansowego

W ramach przeprowadzonego procesu badania zweryfikowano poziom ryzyka i szansy w odniesieniu do zagadnień z zakresu zrównoważonego rozwoju.

W tabeli przedstawione zostały wyłącznie ryzyka i szanse istotne finansowo, skorzystano ze zwolnienia, wskazanego we wskaźniku BP-2, o nieujawnianiu przewidywanych skutków finansowych. W 2025 roku nie zidentyfikowano ryzyk ani szans, które miałyby istotny wpływ na bieżące skutki finansowe.

### Ryzyka i szanse istotne dla Grupy Inter Cars

Obszar wystąpienia ryzyka i szans	Opis ryzyka lub szansy	Perspektywa czasowa	Miejsce powstania ryzyka lub szansy w łańcuchu wartości	Mitygacja ryzyka
<b>E1 Zmiana Klimatu</b>				
Przystosowanie się do zmiany klimatu Łagodzenie zmiany klimatu (Zakres 3)	<b>Ryzyko przejścia:</b> Powstawanie nowych regulacji prawnych, w tym przepisów ukierunkowanych na łagodzenie zmiany klimatu, może wpływać na portfolio oraz ceny produktów Grupy Inter Cars, a także na import, eksport i dystrybucję towarów. Rosnąca liczba obowiązków regulacyjnych może generować dodatkowe koszty produkcji i logistyki, co w konsekwencji może prowadzić do wzrostu cen oferowanych towarów.	- długa perspektywa czasowa.	- operacje własne, - wyższy szczebel łańcucha wartości.	Poprzez działania opisane w rozdziale 2.2. <i>Zmiana klimatu [ESRS E1]</i> , we wskaźniku E1-3.
	<b>Ryzyko fizyczne:</b> Przerwanie ciągłości dostaw w całym łańcuchu wartości Grupy Inter Cars w wyniku ziszczenia się ryzyk fizycznych (w tym gwałtownych zjawisk pogodowych).	- średnia perspektywa czasowa, - długa perspektywa czasowa.	- operacje własne, - wyższy szczebel łańcucha wartości, - niższy szczebel łańcucha wartości.	Poprzez działania opisane w rozdziale 2.2. <i>Zmiana klimatu [ESRS E1]</i> , we wskaźniku E1-3.
	<b>Szansa:</b> Możliwość poszerzania oferty produktowej w związku z wdrażaniem regulacji wspierających wprowadzanie na rynek pojazdów o alternatywnych napędach przy jednoczesnym utrzymaniu portfolio dla nadal poruszających się na drogach pojazdów o napędach konwencjonalnych.	- średnia perspektywa czasowa, - długa perspektywa czasowa.	- operacje własne	-
Łagodzenie zmiany klimatu (Zakres 1)	<b>Ryzyko przejścia:</b> Ograniczenie dostępu do finansowania w przypadku niekorzystnych poziomów wskaźników emisji gazów cieplarnianych związanych z działalnością operacyjną.	- długa perspektywa czasowa.	- operacje własne	Poprzez działania opisane w rozdziale 2.2. <i>Zmiana klimatu [ESRS E1]</i> , we wskaźniku E1-3.
Łagodzenie zmiany klimatu (Zakres 2)				

Obszar wystąpienia ryzyka i szans	Opis ryzyka lub szansy	Perspektywa czasowa	Miejsce powstania ryzyka lub szansy w łańcuchu wartości	Mitygacja ryzyka
E5 Gospodarka o obiegu zamkniętym				
Zasoby wprowadzane, w tym wykorzystanie zasobów	<b>Ryzyko:</b> Niska świadomość klientów w zakresie gospodarki cyrkularnej i części regenerowanych może wpływać na niski poziom zwrotu rdzeni do regeneracji. Taka sytuacja może doprowadzić do pogorszenia warunków handlowych lub rozwiązania umów z dostawcami części regenerowanych.	- krótka perspektywa czasowa.	- operacje własne, - wyższy szczebel łańcucha wartości, - niższy szczebel łańcucha wartości.	Poprzez działania opisane w rozdziale 2.5. <i>Wykorzystanie zasobów i gospodarka o obiegu zamkniętym [ESRS E5],</i> we wskaźniku E5-2.
	<b>Ryzyko:</b> W Polsce oraz całej Unii Europejskiej rozwój regeneracji fabrycznej jest silnie uzależniony od regulacji prawnych, w zakresie których brak jest jednoznacznych interpretacji, rozwiązań legislacyjnych, norm i standardów. Sytuacja ta generuje ryzyko negatywnego wpływu na działalność i konkurencyjność firm produkujących w tej technologii.	- średnia perspektywa czasowa.	- operacje własne	Poprzez działania opisane w rozdziale 2.5. <i>Wykorzystanie zasobów i gospodarka o obiegu zamkniętym [ESRS E5],</i> we wskaźniku E5-2.
	<b>Szansa:</b> Rosnąca atrakcyjność oferty części regenerowanych wśród warsztatów może przekładać się na zwiększenie sprzedaży tych części jak również na wyższy poziom zwrotu rdzeni z rynku, co wzmacnia efektywne wykorzystanie zasobów i rozwój tego segmentu.	- średnia perspektywa czasowa, - długa perspektywa czasowa.	- operacje własne	Poprzez działania opisane w rozdziale 2.5. <i>Wykorzystanie zasobów i gospodarka o obiegu zamkniętym [ESRS E5],</i> we wskaźniku E5-2.
S1 Własne zasoby pracownicze				
Warunki pracy	<b>Ryzyko:</b> Wzrost rotacji pracowników i/lub utraty kluczowych kompetencji mogą pojawić się w przypadku niezadowolenia z warunków pracy (w szczególności warunków finansowych), mogące negatywnie wpłynąć na jakość procesów operacyjnych i rozwój biznesu.	- krótka perspektywa czasowa.	- operacje własne (najwyższa kadra zarządzająca)	Poprzez działania opisane w rozdziale 3.1. <i>Własne zasoby pracownicze [ESRS S1],</i> we wskaźniku S1-4.
Równe traktowanie i równość szans dla wszystkich				
Inne prawa związane z pracą				
S4 Konsumenci i użytkownicy końcowi				
Wpływy na konsumentów lub użytkowników końcowych związane z informacjami	<b>Szansa:</b> Wspieranie warsztatów w dostosowaniu do wymagań regulacyjnych, trendów zrównoważonego rozwoju i nowych technologii wzmacnia lojalność partnerów i umożliwia poszerzanie bazy klientów Grupy Inter Cars.	- krótka perspektywa czasowa.	- operacje własne	Poprzez działania opisane w rozdziale 3.2. <i>Konsumenci i użytkownicy końcowi [ESRS S1],</i> we wskaźniku S4-4.



Obszar wystąpienia ryzyka i szans	Opis ryzyka lub szansy	Perspektywa czasowa	Miejsce powstania ryzyka lub szansy w łańcuchu wartości	Mitygacja ryzyka
Dostęp do informacji (wysokiej jakości)	<b>Ryzyko:</b> Możliwość wystąpienia greenwashingu w komunikacji, może skutkować utratą zaufania interesariuszy, ryzykiem sankcji oraz negatywnym wpływem na reputację i wartość marki.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- krótka perspektywa czasowa,</li> <li>- średnia perspektywa czasowa,</li> <li>- długa perspektywa czasowa.</li> </ul>	- operacje własne	Poprzez działania opisane w rozdziale 3.2. <i>Konsumenci i użytkownicy końcowi [ESRS S1]</i> , we wskaźniku S4-4.

## 2. INFORMACJE O ŚRODOWISKU [TAKSONOMIA, ESRS E1, E2, E3 I E5]

### 2.1. UJAWNIECIA TAKSONOMICZNE

Grupa Inter Cars przeprowadziła procesy kwalifikacji oraz oceny zgodności działalności gospodarczych z Taksonomią UE (dalej „Taksonomia”) w odniesieniu do sześciu celów środowiskowych (tj. łagodzenia zmian klimatu oraz adaptacji do zmian klimatu, zrównoważone wykorzystywanie i ochrona zasobów wodnych i morskich, przejście na gospodarkę o obiegu zamkniętym, zapobieganie zanieczyszczeniu i jego kontrola oraz ochrona i odbudowa bioróżnorodności i ekosystemów).

Zgodnie z *Rozporządzeniem UE 2020/852*, prowadzenie działalności zrównoważonej środowiskowo wymaga zgodności z technicznymi kryteriami kwalifikacji oraz minimalnymi gwarancjami, tj.:

- wnoszenia istotnego wkładu w realizację co najmniej jednego z sześciu celów środowiskowych,
- niewyrządzania poważnych szkód względem żadnego z pozostałych celów,
- spełnienia tzw. minimalnych gwarancji obejmujących wdrożenie procedur należytej staranności umożliwiających przestrzeganie Wytycznych OECD dla przedsiębiorstw wielonarodowych oraz Wytycznych ONZ dotyczących biznesu i praw człowieka a także zasady „nie czyni poważnych szkód” zdefiniowanej w *rozporządzeniu (UE) 2019/2088*.

#### Ocena istotności

W odniesieniu do danych za okres od 1 stycznia 2025 r. do 31 grudnia 2025 r., Grupa Inter Cars podlega obowiązkowi ujawnienia kluczowych wskaźników wyników (KPI) wymaganych przez Taksonomię UE, obejmujących udział procentowy obrotu, nakładów inwestycyjnych (CapEx) oraz wydatków operacyjnych (OpEx), a także obowiązkowi przedstawienia ujawnień jakościowych. Prezentowane wskaźniki KPI były w poprzednich okresach sprawozdawczych przygotowywane zgodnie z wymogami określonymi w *Rozporządzeniu UE 2020/852*, obowiązującym przed wejściem w życie zmian wprowadzonych przez *Rozporządzenie (UE) 2026/73*. Zgodnie z zasadą istotności wprowadzoną *Rozporządzeniem Delegowanym (UE) 2026/73*, Grupa dokonuje oceny istotności działalności oddzielnie dla każdego KPI. W celu ustalenia, które obszary podlegają obowiązkowi raportowemu, przeprowadzono przegląd działalności kwalifikujących się do Taksonomii UE oraz ocenę ich znaczenia względem systematyki sześciu celów środowiskowych.

Grupa dokonała przeglądu prowadzonych działalności oraz ich kwalifikacji na podstawie opisów działalności zawartych w Taksonomii UE, przy pomocniczym zastosowaniu kodów NACE. W pierwszym etapie – zgodnie z zasadą istotności wprowadzoną *Rozporządzeniem Delegowanym (UE) 2026/73* – przeprowadzono ocenę, czy zidentyfikowane działalności (6.5 Transport motocyklami, samochodami osobowymi i pojazdami użytkowymi, 7.7 Nabywanie i prawo własności budynków) przekraczają próg istotności 10% dla któregośkolwiek z kluczowych wskaźników wyników (obróć, CapEx, OpEx). Ocena ta wykazała, że jedynie działalność 7.7 przekroczyła próg istotności dla KPI CapEx, natomiast działalność 6.5 pozostała poniżej wymaganego progu i została ujęta jako nieistotna w rozumieniu przepisów Taksonomii UE.

W związku z powyższym, dla działalności 7.7 przeprowadzono pełną ocenę zgodności z systematyką Taksonomii UE, obejmującą analizę kryteriów istotnego wkładu, zasadę „niewyrządzania poważnych szkód” (DNSH) oraz minimalnych gwarancji. W ramach procesu dokonano szczegółowego przeglądu odpowiednich kryteriów technicznych, w tym oceny ryzyk fizycznych i dodatkowych wymogów określonych dla tej działalności. Jednocześnie Grupa Inter Cars nie identyfikuje przychodów z działalności kwalifikujących się do Taksonomii, ponieważ główną działalność stanowi sprzedaż części zamiennych w sektorze automotive.

Grupa nie emitowała zielonych obligacji ani innych instrumentów finansowych powiązanych ze zrównoważonym rozwojem w celu finansowania działalności gospodarczej zgodnej z Taksonomią UE w okresie sprawozdawczym.

#### Istotny wkład w łagodzenie zmiany klimatu

*Rozporządzenie (UE) 2021/2139* ustanawia kryteria techniczne dotyczące istotnego wkładu w realizację celów klimatycznych. Dla działalności 7.7 Nabywanie i prawo własności budynków, która przekroczyła próg istotności w KPI CapEx, przeprowadzono pełną analizę kryteriów istotnego wkładu. W wyniku tej analizy stwierdzono, że działalność 7.7 nie spełnia wymagań kryteriów technicznych istotnego wkładu dotyczących budynków.

### Zasada nieczynienia poważnych szkód (DNSH)

*Rozporządzenie (UE) 2021/2139* ustanowiło dla każdej działalności także zasady niepowodowania znaczących szkód dla środowiska w obrębie innych celów środowiskowych. „Zasada nieczynienia poważnych szkód” przede wszystkim ma na celu ograniczenie negatywnych oddziaływań środowiskowych, zapewnienie spójności między poszczególnymi celami Taksonomii, a także zapobieganie sytuacjom, w którym dany cel środowiskowy realizowany jest kosztem pozostałych.

Analiza DNSH dla działalności 7.7 wykazała dodatkowo obszary niespełniania wymogów, co — łącznie z niespełnieniem kryteriów technicznych — potwierdziło brak zgodności tej działalności z Taksonomią UE.

### Zgodność z minimalnymi gwarancjami

Zgodnie z art. 18 *rozporządzenia 2020/852* oceniono, iż w 2025 roku działalność Grupy prowadzona była zgodnie z minimalnymi gwarancjami. Minimalne gwarancje obejmują wszystkie procedury w Grupie mające zapewnić zgodność m.in. z Wytycznymi OECD dla przedsiębiorstw wielonarodowych (*OECD Guidelines for Multinational Enterprises*) i Wytycznymi ONZ dla biznesu i praw człowieka (*United Nations Guiding Principles for Business and Human Rights*).

Zgodność została dodatkowo oceniona w oparciu o interpretację Platformy ds. Zrównoważonego Finansowania (*Final Report on Minimum Safeguards*), która wskazała, że przedsiębiorstwo prowadzi działalność niezgodnie z minimalnymi gwarancjami, jeśli nie wdrożyło procesu należytej staranności w dziedzinie praw człowieka, lub jeśli doszło do naruszeń stwierdzonych decyzjami, lub wyrokami w obszarze minimalnych gwarancji. Minimalne gwarancje dotyczą czterech podstawowych obszarów: prawa człowieka, korupcja i łapówkarstwo, opodatkowanie oraz uczciwa konkurencja. Dodatkowo art. 18 ust. 2 wymaga od przedsiębiorstw uwzględnienia wskaźników głównych niekorzystnych skutków dotyczących kwestii społecznych i pracowniczych, kwestii dotyczących poszanowania praw człowieka oraz przeciwdziałania korupcji i przekupstwu wymienionych w rozporządzeniu SFDR. W Grupie Inter Cars funkcjonują procedury należytej staranności w dziedzinie praw człowieka. W zakresie pozostałych, zweryfikowano, czy Grupa posiada odpowiednie procedury oraz czy organy sądowe stwierdziły jakiegokolwiek naruszenia przez Grupę Inter Cars lub jej kierownictwo.

Stosowanie standardów odpowiedzialnego postępowania jest nieodłącznym elementem kultury Grupy Inter Cars. Standardy te znajdują również swoje odzwierciedlenie w wewnętrznych procedurach i procesach. Podstawowymi politykami Grupy w tym zakresie są takie dokumenty jak: *Polityka Realizacji Zakupów Towarowych ICSA* oraz *Kodeks postępowania i dobrych praktyk rynkowych Grupy Kapitałowej* i *Polityka należytej staranności*. Działania w tym zakresie są stale monitorowane, rozwijane i integrowane w strukturach Grupy. Na podstawie przeprowadzonej analizy uznano, iż spełnione zostały kryteria w zakresie minimalnych gwarancji. Szczegółowy opis procesów należytej staranności w dziedzinie praw człowieka zawarto w rozdziale 4.1. *Postępowanie w biznesie [ESRS G1]*.

### **Obliczanie kluczowych wskaźników wyników**

Na potrzeby ustalenia udziału działalności kwalifikujących się względem całej działalności prowadzonej przez Grupę, przeanalizowano przychody, nakłady inwestycyjne (CapEx) na aktywa lub procesy oraz wydatki operacyjne (OpEx) poniesione w ramach działalności kwalifikujących się. W przypadku Grupy Inter Cars zidentyfikowano, że działalności kwalifikują się do więcej niż jednego celu środowiskowego, natomiast żadna pozycja finansowa nie była brana pod uwagę więcej niż jeden raz, co wyeliminowało ryzyko podwójnego liczenia. Warto podkreślić, że działalności Grupy w niewielkim stopniu kwalifikują się do systematyki Taksonomii UE, stąd też kluczowe wskaźniki wyników są niewielkie.

### Obrót

Grupa nie zidentyfikowała działalności kwalifikującej się do Taksonomii, która generowałaby obrót w 2025 roku. Wynika to z modelu biznesowego, Grupa Inter Cars jest dystrybutorem części zamiennych w sektorze automotive, działalność ta nie zawiera się w działalnościach kwalifikujących się do systematyki Taksonomii. Działalności 6.5 i 7.7 prowadzone są na potrzeby własne i Grupa nie osiąga przychodów bezpośrednio z tych działalności. Nabyte w ramach 6.5 pojazdy wchodzą w skład floty samochodów wykorzystywanych na potrzeby prowadzonej działalności. Działalność 7.7 wiąże się z wynajmem (leasingiem) powierzchni.

### Nakłady inwestycyjne (CapEx)

Z analizy wszystkich nakładów inwestycyjnych (CapEx) ujętych w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym (Nota 7, Nota 8, Nota 9 w *Rocznym Skonsolidowanym Sprawozdaniu z Rzeczowych Aktywów Trwałych, Prawa do Użytkowania i Wartości Niematerialnych*) wynika, że nakłady zaklasyfikowane do Taksonomii UE wynoszą 232 611 tys. zł, co stanowi 29% wszystkich

nakładów poniesionych przez Grupę. Zgodnie z podejściem do istotności obowiązującym na mocy Rozporządzenia Delegowanego (UE) 2026/73, ocenie zgodności podlegały wyłącznie te nakłady, które przekroczyły próg istotności 10% w ramach wskaźników. W efekcie tylko nakłady związane z działalnością 7.7 została poddana ocenie zgodności z technicznymi kryteriami kwalifikacji.

W wyniku przeprowadzonej analizy zgodności ustalono, że w 2025 roku Grupa Inter Cars nie zidentyfikowała nakładów inwestycyjnych (CapEx) spełniających techniczne kryteria kwalifikacji Taksonomii UE.

Zwiększenia ujęte w CapEx dotyczyły rzeczowych aktywów trwałych, wartości niematerialnych wytworzonych we własnym zakresie, zwiększeń dotyczących nieruchomości inwestycyjnych nabytych lub ujmowanych w wartości bilansowej oraz – w stosownych przypadkach – skapitalizowanych aktywów z tytułu prawa do użytkowania. W analizowanym okresie nie odnotowano zwiększeń wartości wynikających z połączeń jednostek gospodarczych. Mianownik kluczowego wskaźnika wyników związanego z nakładami inwestycyjnymi (CapEx) wynosi 802 382 tys. zł (Nota 7, Nota 8, Nota 9 w *Rocznym Skonsolidowanym Sprawozdaniu z Rzeczowych aktywów trwałych, Prawa do użytkowania i Wartości niematerialnych*).

#### Wydatki operacyjne (OpEx)

Zgodnie z Taksonomią UE jedynie określone kategorie wydatków mogą zostać ujęte jako OpEx, przy czym w Grupie Inter Cars zidentyfikowane wydatki operacyjne obejmują głównie koszty napraw i konserwacji. W oparciu o zasadę istotności określoną w *Rozporządzeniu Delegowanym (UE) 2026/73* ustalono, że OpEx jest nieistotny dla modelu biznesowego Grupy, wobec czego Grupa skorzystała ze zwolnienia z obowiązku prezentowania KPI OpEx i nie przeprowadzała oceny kwalifikowalności ani zgodności dla poszczególnych działalności. Mianownik wskaźnika OpEx wynosi 17 439 tys. zł i obejmuje wyłącznie te kategorie wydatków, które zostały zdefiniowane jako OpEx zgodnie z Taksonomią (OpEx zgodny z Taksonomią stanowi część Noty 25 – Koszty sprzedaży i ogólnego zarządu *Rocznego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za 2025 rok*).

#### Zasady rachunkowości

Opisy trzech kluczowych wskaźników wyników są przedstawione poniżej. Przy kalkulacji wskaźników dla Grupy uwzględniono odpowiednie wyłączenia konsolidacyjne, stosowane w ramach sporządzania sprawozdań finansowych.

#### Obrót

Zgodnie z Taksonomią obrót obejmuje przychód ujęty zgodnie z *międzynarodowym standardem rachunkowości (MSR) 1 pkt 82 lit. a*. Obecnie Grupa nie osiąga przychodów z działalności objętej systematyką Taksonomii. Zidentyfikowane działalności kwalifikujące się do Taksonomii nie generują bezpośrednio przychodów, ale służą do prowadzenia działalności gospodarczej.

#### Nakłady inwestycyjne (CapEx)

Zgodnie z Taksonomią mianownik obejmuje zwiększenie stanu rzeczowych aktywów trwałych oraz wartości niematerialnych w ciągu danego roku obrotowego przed amortyzacją, umorzeniem oraz wszelkimi aktualizacjami wyceny, w tym wynikającymi z przeszacowania oraz utraty wartości, dla danego roku obrotowego, z wyłączeniem zmian wartości godziwej. Mianownik obejmuje również zwiększenie stanu rzeczowych aktywów trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych wynikające z połączenia jednostek gospodarczych, przy czym połączenia nie miały miejsca w roku 2025. Oprócz powyższych, do mianownika na podobnych zasadach wlicza się również zwiększenia aktywów z tytułu prawa do użytkowania oraz zwiększenia nieruchomości inwestycyjnych. Poszczególne wartości zostały zaprezentowane w *skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym na 31.12.2025* (a dokładniej, w Informacjach objaśniających do *Rocznego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego*):

- Rzeczowe aktywa trwałe – Nota 7 (ujmowane w myśl MSR 16 Rzeczowe aktywa trwałe i wykazane w pozycji Nabycie),
- Prawo do użytkowania – Nota 8 (ujmowane w myśl MSSF 16 Leasing),
- Wartości niematerialne – Nota 9 (ujmowane w myśl MSR 38 Wartości niematerialne i wykazane w pozycji Nabycie),
- Nieruchomości inwestycyjne – Nota 7 (ujmowane w myśl MSR 40 Nieruchomości inwestycyjne).

Licznik w odniesieniu do działalności kwalifikującej się i zgodnej z Taksonomią UE jest równy tej części nakładów inwestycyjnych ujętych w mianowniku, która została poniesiona w związku z daną działalnością. Kluczowy wskaźnik wyników CapEx uwzględnia nakłady poniesione na działalności kwalifikujące się do Taksonomii, nakłady inwestycyjne będące częścią planu („plan CapEx”) oraz zakupu produktów z działalności gospodarczej kwalifikowanej do systematyki oraz indywidualnych

środków umożliwiających docelowej działalności stanie się niskoemisyjną lub umożliwiających jej ograniczenie emisji gazów cieplarnianych.

Grupa Inter Cars nie posiada planu nakładów inwestycyjnych. W 2025 nie doszło do zwiększeń wartości CapEx wskutek połączenia jednostek.

#### Wydatki operacyjne (OpEx)

Mianownik obejmuje bezpośrednie, nieskapitalizowane koszty związane z pracami badawczo-rozwojowymi, działaniami w zakresie renowacji budynków, leasingiem krótkoterminowym, konserwacją i naprawami oraz wszelkie inne bezpośrednie wydatki związane z bieżącą obsługą składników rzeczowych aktywów trwałych przez przedsiębiorstwo lub osobę trzecią, którym zlecono na zasadzie outsourcingu działania niezbędne do zapewnienia ciągłego i efektywnego funkcjonowania tych aktywów. Do wydatków operacyjnych (OpEx) w mianowniku zaliczone zostały następujące tytuły wydatków:

- naprawa i utrzymanie służbowych samochodów osobowych oraz samochodów dostawczych,
- konserwacja i naprawa pomieszczeń biurowych i magazynowych,
- konserwacja i naprawa urządzeń i maszyn, zawierająca usługę jak również materiały eksploatacyjne.

Spółka zdecydowała o skorzystaniu z wyłączenia dotyczącego przedstawiania poszczególnych KPI's OpEx dla zidentyfikowanych działalności, ponieważ koszty OpEx kwalifikujące się do Taksonomii UE nie są powiązane z podstawową działalnością operacyjną Grupy Inter Cars, którą jest dystrybucja i sprzedaż części zamiennych. Zidentyfikowane koszty OpEx stanowią około 0,6% Kosztów sprzedaży i ogólnego Zarządu ujętych w Nocie 25 do *Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego*, co potwierdza ich niematerialny charakter.

**Udział procentowy obrotu, nakładów inwestycyjnych i wydatków operacyjnych z tytułu produktów lub usług związanych z działalnością gospodarczą kwalifikującą się do systematyki lub zgodną z systematyką – ujawnienie dotyczy roku 2025 (podsumowanie kluczowych wskaźników wyników)**

Rok obrotowy	2025														
KPI (1)	Ogółem (2)	Udział działalności kwalifikującej się do systematyki (3)	Działalność zgodna z systematyką (4)	Udział działalności zgodnej z systematyką (5)	Podział według celów środowiskowych działalności zgodnej z systematyką						Udział działań wspomagających (12)	Udział działań na rzecz przejścia (13)	Działalność niepodlegająca ocenie uznana za nieistotną (14)	Działalność zgodna z systematyką w poprzednim roku obrotowym (N-1) (15)	Udział działalności zgodnej z systematyką w poprzednim roku obrotowym (N-1) (16)
	tys. PLN	%	Waluta	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	tys. PLN	%
Obrót	21 216 209	0%	PLN	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0	0%
CapEx	802 382	29%	PLN	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1,83%	1 039	0,1%
OpEx	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND



**Udział procentowy nakładów inwestycyjnych z tytułu produktów lub usług związanych z działalnością gospodarczą kwalifikującą się do systematyki lub zgodną z systematyką – ujawnienie dotyczy roku 2025 (podział według działalności)**

Zgłaszany KPI		CapEx											
Rok obrotowy (N)		2025											
Działalność gospodarcza  (1)	Kod  (2)	KPI CapEx kwalifikujący się do systematyki  (3)	KPI CapEx zgodny z systematyką (wartość pieniężna)  (4)	KPI CapEx zgodny z systematyką (wartość procentowa)  (5)	Cel środowiskowy działalności zgodnej z systematyką						Działalność wspomagająca  (12)	Działalność na rzecz przejścia  (13)	Udział działalności zgodnej z systematyką w działalności kwalifikującej się do systematyki  (14)
					Łagodzenie zmian klimatu (6)	Adaptacja do zmian klimatu (7)	Zasoby wodne i morskie (8)	Gospodarka o obiegu zamkniętym (9)	Zanieczyszczenie (10)	Bioróżnorodność (11)			
		%	tys. PLN	%	%	%	%	%	%	%	E	T	%
Nabywanie i prawo własności budynków	CCM7.7	29%	0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%			0%
Suma działalności zgodnej z systematyką w podziale według celów					0%	0%	0%	0%	0%	0%			0%
Łączny kluczowy wskaźnik wyników (nakłady inwestycyjne)		29%	0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%			

## 2.2. ZMIANA KLIMATU [ESRS E1]

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

W 2025 roku Grupa nie przyjęła planu transformacji w rozumieniu ESRS. W Grupie przyjęta jest natomiast *Strategia dekarbonizacji*, która określa długoterminowe kierunki redukcji emisji i działań adaptacyjnych. Dokument stanowi integralną część *Strategii zrównoważonego rozwoju Grupy Inter Cars* zatwierdzonej przez Zarząd Inter Cars S.A. we wrześniu 2023 roku.

Cele dekarbonizacyjne zawarte w *Strategii dekarbonizacji* zostały zweryfikowane przez Science Based Targets initiative (SBTi), globalną inicjatywę umożliwiającą wyznaczanie celów redukcji emisji zgodnie z najnowszymi ustaleniami naukowymi w zakresie klimatu. Cel w zakresie 1 i 2 został zakwalifikowany przez SBTi jako zgodny ze ścieżką 1,5°C, co oznacza, że uwzględnia on ograniczenie globalnego ocieplenia do 1,5°C zgodnie z porozumieniem paryskim. Cel w zakresie 3 także został opracowany zgodnie z kryteriami SBTi<sup>23</sup>. Cele dekarbonizacyjne zostały opisane we wskaźniku E1-4.

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

#### Odporność strategii i modelu biznesowego w odniesieniu do zmiany klimatu

Grupa Inter Cars wpływa na zmianę klimatu poprzez emitowanie gazów cieplarnianych w ramach własnej działalności oraz działalności łańcucha wartości.

Analiza odporności strategii i modelu biznesowego w odniesieniu do zmiany klimatu została przeprowadzona w 2025 roku dla własnych operacji Grupy oraz w łańcuchu wartości na wyższym i niższym szczeblu. Podczas przeprowadzania analizy nie zastosowano żadnego wykluczenia. Zastosowane perspektywy czasowe przy wykonywaniu analizy odporności zostały opisane w ramach ujawnienia IRO-1.

Analiza polegała na:

- zidentyfikowaniu i ocenie zagrożeń fizycznych związanych z klimatem przy wykorzystaniu scenariusza klimatycznego zakładającego wysokie emisje – RCP 8.5<sup>24</sup> (ryzyka fizyczne). Zagrożenia te oceniono w perspektywie własnej działalności Grupy oraz niższego i wyższego szczebla łańcucha wartości – m.in. dla działalności logistycznej i łańcucha dostaw. W perspektywie krótko-, średnio- i długoterminowej nie zidentyfikowano istotnego wpływu ryzyk fizycznych na Grupę i jej aktywa. W ramach łańcucha dostaw zostały zidentyfikowane ryzyka fizyczne, które oceniono jako potencjalnie istotne.
- zidentyfikowaniu i ocenie zdarzeń dotyczących przejścia na gospodarkę niskoemisyjną przy wykorzystaniu scenariusza zgodnego z porozumieniem paryskim i ograniczenie zmiany klimatu do 1,5°C (ryzyka przejścia). W tej części analizy uwzględniono zarówno własną działalność Grupy, jak i operacje w łańcuchu wartości. W perspektywie średnio- i długoterminowej zidentyfikowano istotne ryzyka przejścia dla Grupy i w ramach łańcucha dostaw.

Obszary niepewności związane z analizą odporności firmy na zmianę klimatu są wielowymiarowe, ponieważ wynikają zarówno z niepewności dotyczących przyszłej zmiany klimatu, jak i z reakcji społecznych, regulacyjnych i technologicznych. Grupa oceniła ryzyka związane ze zmianami klimatycznymi na podstawie dostępnych modeli klimatycznych, zapowiadanych zmian regulacyjnych, planowanego przejścia na gospodarkę niskoemisyjną. Grupa monitoruje i dostosowuje się do trendów rynkowych, technologicznych i energetycznych w tym zakresie, do których wdraża metody mitygacji ryzyk.

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

Politykę w zakresie łagodzenia zmiany klimatu, przystosowania się do niej oraz zarządzania energią, w tym energią odnawialną (zgodnie z ESRS E1), stanowi *Strategia Dekarbonizacji*, obowiązująca w całej Grupie Inter Cars. Jej ogólnym celem jest zaadresowanie istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych ze zmianą klimatu zidentyfikowanych w ramach rewizji procesu DMA.

Strategia obejmuje zarówno działalność operacyjną Grupy, jak i podmioty na wyższym i niższym szczeblu łańcucha wartości, w szczególności dostawców towarowych<sup>25</sup> i filie.

<sup>23</sup> SBTi Corporate Near-term Criteria.

<sup>24</sup> Utrzymanie aktualnego tempa wzrostu emisji gazów cieplarnianych, w formule „business as usual”.

<sup>25</sup> Dostawca towarowy odnosi się do dostawcy, który dostarcza Grupie Inter Cars towary handlowe.

Sponsorem zobowiązań polityki jest Zarząd. W ramach realizacji *Strategii dekarbonizacji* zaplanowano projekty, z których każdy ma wyznaczonego koordynatora. Co najmniej raz w roku koordynatorzy przedstawiają status projektów, umożliwiając tym samym monitorowanie postępów *Strategii*.

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

Wykaz kluczowych działań związanych z realizacją *Strategii dekarbonizacji* podjętych w roku sprawozdawczym i planowanych na przyszłość znajduje się w tabeli poniżej. Wykaz obejmuje działalność Inter Cars S.A. oraz wszystkich spółek z Grupy, a także filii (działania na niższym szczeblu łańcucha wartości) oraz wpływ, jaki Grupa potencjalnie wywiera na dostawców (działania na wyższym szczeblu łańcucha wartości). Kluczowe, planowane działania stanowią dźwignie dekarbonizacyjne Grupy Inter Cars, zgodnie ze *Strategią dekarbonizacji*.

#### Kluczowe działania związane z realizacją *Strategii dekarbonizacji*

Kluczowe planowane działanie związane z realizacją <i>Strategii dekarbonizacji</i>	Oczekiwane rezultaty	Działania zrealizowane w 2025 roku
Wprowadzanie niskoemisyjnych systemów ogrzewania w nowych budynkach użytkowanych w Grupie.	Od początku 2030 roku wszystkie nasze nowe budynki będą neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla.	Podjęto decyzję o zastosowaniu pomp ciepła zasilanych w pełni energią odnawialną przy nowej inwestycji magazynowej w Grupie.
Zwiększanie wykorzystania energii elektrycznej pochodzącej z odnawialnych źródeł energii.	Do końca 2030 roku będziemy zasilać nasze obiekty w Unii Europejskiej w energię elektryczną w pochodzącą z OZE w 100%.	<p>Zakup energii elektrycznej pochodzącej z odnawialnych źródeł energii w następujących Spółkach i lokalizacjach Grupy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inter Cars S.A. – 3 lokalizacje,</li> <li>- Lauber Sp. z o. o. – 2 lokalizacje,</li> <li>- Feber Sp. z o. o. – 1 lokalizacja,</li> <li>- Inter Cars Romania – 1 lokalizacja,</li> <li>- Inter Cars Slovenská republika – 1 lokalizacja,</li> <li>- ILS Sp. z o. o.: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Magazyn w Zakroczymiu,</li> <li>o Magazyn w Komornikach,</li> <li>o 2 magazyny w Będzinie,</li> <li>o 3 magazyny w Sosnowcu,</li> <li>o 2 magazyny w Błoniach,</li> <li>o Magazyn w Łomnej,</li> <li>o Magazyn w Brasov (Rumunia).</li> </ul> </li> </ul> <p>Grupa Inter Cars tworzy w Polsce grupę zakupową na zakup energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii, umożliwiając dołączenie do tej grupy także polskim filiom, które działają w łańcuchu wartości Grupy Inter Cars. W 2025 roku z zakupu energii z odnawialnych źródeł skorzystały 53 filie z 242 zlokalizowanych w Polsce (łącznie liczba filii wynosi 684 w całej Grupie).</p>
Wprowadzanie certyfikatów zrównoważonego budownictwa w lokalizacjach Grupy Inter Cars.	Od początku 2026 roku wszystkie nowe budynki magazynowe będą posiadały certyfikat BREEAM (doskonały) lub LEED (>=platynowy).	Podjęto decyzję o pozyskaniu certyfikatu BREEAM na poziomie doskonałym w nowej inwestycji magazynowej w Grupie.

Kluczowe planowane działanie związane z realizacją <i>Strategii dekarbonizacji</i>	Oczekiwane rezultaty	Działania zrealizowane w 2025 roku
Monitorowanie odsetka dostawców posiadających cele dekarbonizacyjne.	Do końca 2028 roku zobowiązujemy się do zaangażowania dostawców odpowiedzialnych za 73% naszych emisji (obejmujących kat. 1, kat. 4 i kat. 9) w zakresie 3 do wyznaczenia własnych celów dekarbonizacyjnych (zgodnych z podejściem naukowym).	Przeprowadzono analizę celów dekarbonizacyjnych 52 dostawców towarów handlowych odpowiadających za 50% emisji (obejmujących kat. 1, kat. 4, kat. 9) za 2024 r. Ustalono, że 19 przeanalizowanych dostawców posiada cele dekarbonizacyjne zgodne z podejściem naukowym, co odpowiada 23% emisji w wyżej wymienionych kategoriach.

W 2025 roku nie poniesiono istotnych nakładów finansowych na kluczowe działania związane z realizacją *Strategii dekarbonizacji*. Zdolność Grupy Inter Cars do osiągnięcia celów dekarbonizacyjnych zależy od dostępności i odpowiedniego przydziału zasobów, a w dużej mierze także od dojrzałości technicznej i rynkowej rozwiązań zeroemisyjnych<sup>26</sup>.

Spośród opisanych powyżej działań do redukcji emisji w największym stopniu przyczynił się zakup energii elektrycznej pochodzącej z odnawialnych źródeł. Osiągnięta redukcja została przedstawiona w ujawnieniu E1-4 (Cele związane z łagodzeniem zmiany klimatu i przystosowaniem się do niej).

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

Realizacja *Strategii dekarbonizacji* wymaga redukcji emisji. Podążając za metodyką SBTi<sup>27</sup>, Grupa Inter Cars wyznaczyła dwa cele dekarbonizacyjne.

- Dla emisji z zakresu 1 i 2:** Grupa Inter Cars zobowiązuje się do redukcji bezwzględnych emisji gazów cieplarnianych w zakresie 1 i 2 o 42% do 2030 roku od 2021 jako roku bazowego.
- Dla emisji z zakresu 3:** Grupa Inter Cars zobowiązuje się do zaangażowania 73% swoich dostawców pod względem emisji w: kategorii 1: Zakupione towary i usługi, kategorii 4: Transport i dystrybucja w górze łańcucha wartości (upstream), kategorii 9: Transport i dystrybucja w dole łańcucha wartości (downstream) by wyznaczyli swoje cele dekarbonizacyjne do 2028 roku.

Cel w zakresie 1 i 2 jest celem redukcji bezwzględnych emisji. Cel w zakresie 3 ma charakter celu zaangażowania dostawców i zakłada stopniowe zwiększanie udziału dostawców, którzy wyznaczają własne cele dekarbonizacyjne. Nie jest to cel bezwzględnej redukcji emisji, jednak jego realizacja będzie pośrednio przyczyniać się do zmniejszenia emisji Grupy w zakresie 3. Oba cele zostały opracowane zgodnie z metodą naukową, co zostało potwierdzone przez inicjatywę SBTi, ponadto cel w zakresie 1 i 2 został zakwalifikowany przez SBTi jako zgodny ze ścieżką 1,5°C, co oznacza, że uwzględnia on ograniczenie globalnego ocieplenia do 1,5°C zgodnie z porozumieniem paryskim.

Wyznaczanie celów odbyło się przy zaangażowaniu zainteresowanych stron, w tym koordynatorów projektów ze *Strategii dekarbonizacji*.

Cele dekarbonizacyjne są zgodne z granicami wykazu gazów cieplarnianych w ramach ujawnienia E1-6 (Emisje gazów cieplarnianych zakresów 1, 2 i 3 brutto oraz całkowite emisje gazów cieplarnianych).

Monitorowanie realizacji celów odbywa się raz w roku podczas kalkulacji śladu węglowego, co pozwala także na zapewnienie zgodności celów z granicami wykazu gazów cieplarnianych w ramach ujawnienia E1-6 *Emisje gazów cieplarnianych zakresów 1, 2 i 3 brutto oraz całkowite emisje gazów cieplarnianych*.

<sup>26</sup> W szczególności dotyczy dźwigni: przejście na alternatywne (niskoemisyjne) sposoby ogrzewania magazynów i biur oraz redukcja emisji pochodzących z floty

<sup>27</sup> SBTi Corporate Near-term Criteria.

**Cele zrównoważonego rozwoju związane z łagodzeniem zmiany klimatu**

	2021 (wartość bazowa)	2024	2025	2030 (wartość docelowa)
Emisja w zakresie 1 i 2 [tCO <sub>2</sub> e] (market-based)	20 391	13 764	15 443	11 827
Osiągnięta redukcja [%] (market-based)	ND	-32% <sup>28</sup>	-24% <sup>29</sup>	-42%

Wartość bazowa, względem której mierzone są postępy w realizacji celu, jest reprezentatywna, ponieważ odnosi się do roku 2021, w którym nie zidentyfikowano istotnych anomalii<sup>30</sup> w działalności Grupy.

**Dźwignie dekarbonizacyjne**

Dźwignia dekarbonizacji	Wkład procentowy w osiągnięciu celu w 2030 w odniesieniu do roku bazowego
<b>Dla emisji z zakresu 1 i 2<sup>31</sup></b>	
Przejęcie na alternatywne (niskoemisyjne) sposoby ogrzewania magazynów i biur	<b>18%</b>
Wykorzystywanie energii elektrycznej pochodzącej z odnawialnych źródeł energii	<b>66%</b>
Pozostałe: Redukcja emisji pochodzących z floty oraz efektywność energetyczna	<b>16%</b>

Grupa Inter Cars może przyjąć nowe technologie w celu realizacji celów dekarbonizacyjnych, szczególnie celu dotyczącego przejścia na alternatywne sposoby ogrzewania biur i magazynów oraz redukcji emisji pochodzących z floty. Decyzja co do wykorzystania konkretnej technologii będzie zależała od jej dojrzałości technicznej i rynkowej.

**ZUŻYCIE ENERGII I KOSZYK ENERGETYCZNY [E1-5]**

Grupa Inter Cars identyfikuje temat zużycia energii jako istotny. Zużycie paliw i energii ma miejsce zarówno w ramach prowadzenia własnej działalności, jak i w łańcuchu wartości Grupy. Zużycie energii i mix energetyczny przedstawione są w MWh.

W bieżącym roku dokonano korekty danych porównawczych dotyczących zużycia energii za 2024 rok, polegającej na przeklasyfikowaniu części wolumenu zużycia energii (w MWh) z energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych na energię ze źródeł kopalnych, a także na korekcie błędów w pierwotnej ilości zużycia. Jednocześnie zidentyfikowane przesunięcia w danych emisyjnych w zakresie 1 i 2 mają charakter równoważący się i nie wpływają na łączny poziom emisji CO<sub>2</sub>, w związku z czym nie dokonano korekty wartości emisji.

<sup>28</sup> Wskaźnik własny SLL – KPI 1.

<sup>29</sup> Wskaźnik własny SLL – KPI 1.

<sup>30</sup> W 2021 roku odnotowano wyraźny wzrost sprzedaży, jednak nie jest on traktowany jako jednorazowy incydent z uwagi na utrzymanie trendu w kolejnych latach. Struktura Grupy w 2021 nie uległa znaczącym zmianom.

<sup>31</sup> Grupa Inter Cars posiada dźwignie dekarbonizacyjne wyłącznie dla zakresu 1 i 2.

**Całkowite zużycie energii związane z własnymi operacjami Grupy Inter Cars wg głównych źródeł jej pochodzenia**

Zużycie energii i mix energetyczny	2025	2024 <i>po przekształceniu</i>	2024
Zużycie paliwa z węgla i produktów węglowych [MWh]	0	0	0
Zużycie paliwa z ropy naftowej i produktów naftowych [MWh]	18 584	16 938	16 938
Zużycie paliwa z gazu ziemnego [MWh]	27 900	25 939	25 939
Zużycie paliwa z innych źródeł kopalnych [MWh]	0	0	0
Zużycie zakupionych lub pozyskanych energii elektrycznej, ciepła, pary wodnej i chłodzenia ze źródeł kopalnych [MWh]	11 641	12 948	11 634
<b>Całkowite zużycie energii ze źródeł kopalnych [MWh]</b>	<b>58 125</b>	<b>55 825</b>	<b>54 511</b>
<b>Udział źródeł kopalnych w całkowitym zużyciu energii [%]</b>	<b>75%</b>	<b>77%</b>	<b>75%</b>
Zużycie energii ze źródeł jądrowych [MWh]	0	0	0
Udział energii ze źródeł jądrowych w całkowitym zużyciu energii [%]	0	0	0
Zużycie paliwa ze źródeł odnawialnych, w tym z biomasy (obejmujące również odpady przemysłowe i komunalne pochodzenia biologicznego, biogaz, wodór odnawialny itd.) [MWh]	94	0	0
Zużycie zakupionych lub pozyskanych energii elektrycznej, ciepła, pary wodnej i chłodu ze źródeł odnawialnych [MWh]	16 597	14 565	16 257
Zużycie energii odnawialnej produkowanej bez użycia paliwa [MWh]	2 249	1 695	1 733
<b>Całkowite zużycie energii ze źródeł odnawialnych [MWh]</b>	<b>18 940</b>	<b>16 260</b>	<b>17 990</b>
<b>Udział źródeł odnawialnych w całkowitym zużyciu energii [%]</b>	<b>25%</b>	<b>23%</b>	<b>25%</b>
<b>Całkowite zużycie energii [MWh]</b>	<b>77 065</b>	<b>72 085</b>	<b>72 501</b>

**Całkowite zużycie energii ze źródeł kopalnych w sektorze o znacznym oddziaływaniu na klimat w Grupie Inter Cars**

Energochłonność na przychody netto	2025	2024 <i>po przekształceniu</i>	2024
Całkowite zużycie energii w ramach działalności w sektorach o znacznym oddziaływaniu na klimat na przychody netto z działalności w sektorach o znacznym oddziaływaniu na klimat <sup>32</sup> [MWh/1 mln PLN]	3,63	3,70	3,72

<sup>32</sup> Przychody netto z działalności w sektorach o znacznym oddziaływaniu na klimat (zaklasyfikowano całkowite przychody netto z działalności Grupy Inter Cars, przychody z działalności niezaklasyfikowanych w sektorach o znacznym oddziaływaniu na klimat nie są istotne) – Nota 5 w *Skonsolidowany Raport Roczny za Okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2025 roku*.



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

Grupa Inter Cars identyfikuje obszar emisji gazów cieplarnianych jako istotny. Emisje powstają zarówno w ramach własnej działalności, jak i w łańcuchu wartości Grupy.

Emisję GHG (gazów cieplarnianych) obliczono zgodnie ze standardem przygotowanym przez Greenhouse Gas Protocol (GHG Protocol)<sup>33</sup>. System sprawozdawczy, na potrzeby którego dokonano obliczeń, obejmuje roczny cykl od 1 stycznia do 31 grudnia 2025 roku. Grupa Inter Cars stosuje metodę kontroli operacyjnej jako podejście do konsolidacji emisji<sup>34</sup>. Dane pozyskiwane do obliczeń pochodzą z faktur kosztowych, raportów zużycia paliw, odczytów z korporacyjnych systemów zarządzania.

Wskaźniki emisyjności wykorzystane do obliczeń emisji gazów cieplarnianych pochodzą z międzynarodowych, ogólnodostępnych baz danych. W obliczeniach wykorzystano między innymi bazy DEFRA, KOBIZE, URE, World Bank Balance, Europejskiej Agencji Energii, AiB Residual Mix i narzędzia Exiobase. Wskaźniki emisyjności obejmują siedem gazów cieplarnianych: CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O, HFCs, PFCs, SF<sub>6</sub>, and NF<sub>3</sub>. Do przeliczenia emisji gazów innych niż CO<sub>2</sub> zastosowano najaktualniejsze wartości współczynników globalnego ocieplenia opublikowane przez IPCC na podstawie 100-letniej perspektywy czasowej, w celu obliczenia emisji ekwiwalentu dwutlenku węgla (CO<sub>2</sub>e).

Zgodnie z *Procedurą liczenia śladu węglowego w Grupie Inter Cars*, dopuszcza się kalkulację śladu węglowego na podstawie estymacji zużycia. Estymacja ta jest wówczas przeprowadzana na podstawie danych porównawczych i/lub wiarygodnych i udokumentowanych założeń. Dane szacowane dla zakresu 1 i 2 obejmują zużycia mediów dla budynków, dla których nie były dostępne dane rzeczywiste. Najczęstszym powodem braku danych rzeczywistych jest uwzględnienie ceny za media w kosztach najmu. Zastosowano trzy typy estymacji: cenową (opartą o średnią cenę na daną jednostkę), powierzchniową (opartą o średnie zużycie mediów na m<sup>2</sup> powierzchni obiektu) oraz CRREM (opartą na wskaźnikach zużycia energii właściwych dla danego typu nieruchomości i kraju, zgodnie z narzędziem Carbon Risk Real Estate Monitor dedykowanym sektorowi nieruchomości).

Dla zakresu 3 również zastosowano wymienione metody estymacji. Przy wyborze kategorii objętych estymacjami wzięto również pod uwagę kryterium proporcji podejmowanego wysiłku organizacji do uzyskanych wyników. Dla kategorii 9 w przypadku zużycia paliw stacjonarnych, energii elektrycznej oraz ciepła sieciowego dane są estymowane na podstawie danych rzeczywistych dla lokalizacji z zakresu 1 i 2. W związku z powyższym szacunki dotyczące emisji gazów cieplarnianych z zakresu 3 charakteryzują się dużym poziomem niepewności pomiaru.

W marcu 2025 roku przeprowadzono analizę istotności poszczególnych kategorii zakresu 3. Analiza opierała się na danych dotyczących wielkości emisji obliczonej w 2024 roku oraz w latach poprzednich. Podczas oceny istotności brane były pod uwagę dwa aspekty:

- istotność ze względu na rodzaj prowadzonej przez Grupę Inter Cars działalności operacyjnej,
- istotność ze względu na udział emisji danej kategorii w emisjach zakresu 3. Przyjęty próg istotności wynosi 1%.

Jeśli przynajmniej jeden z tych aspektów jest istotny, wówczas kategoria jest uznawana za istotną.

<sup>33</sup> The Greenhouse Gas Protocol: A Corporate Accounting and Reporting Standard. Revised Edition. Link: <https://ghgprotocol.org/sites/default/files/standards/ghg-protocol-revised.pdf>

GHG Protocol: Scope 2 Guidance. An amendment to the GHG Protocol Corporate Standard. Link:

<https://ghgprotocol.org/sites/default/files/2023-03/Scope%20%20Guidance.pdf>

The Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard. Supplement to the GHG Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard. Link:

[https://ghgprotocol.org/sites/default/files/standards/Corporate-Value-Chain-Accounting-Reporting-Standard\\_041613\\_2.pdf](https://ghgprotocol.org/sites/default/files/standards/Corporate-Value-Chain-Accounting-Reporting-Standard_041613_2.pdf)

<sup>34</sup> Sposób konsolidowania danych, czyli wyznaczenie granic raportowania oraz klasyfikacja emisji do poszczególnych zakresów emisji według standardu przygotowanego przez GHG Protocol, odbywa się zgodnie z metodą kontroli operacyjnej. Spółka sprawuje kontrolę operacyjną nad działaniem, jeśli sama lub poprzez spółkę zależną, ma pełne uprawnienia do wprowadzania i realizacji swojej polityki operacyjnej w ramach tego działania. Zakres konsolidacji jest zatem tożsamy z zakresem konsolidacji Sprawozdania zrównoważonego rozwoju opisanego w ramach ujawnienia BP-1 i BP-2.

Analiza istotności przeprowadzana jest raz na 5 lat lub w przypadku znaczącego zdarzenia lub znaczącej zmiany okoliczności.

### Analiza istotności kategorii zakresu 3

Lp.	Kategoria zakresu 3	Szczegóły	Istotność
1	Zakupione produkty i usługi	1. Istotność ze względu na rodzaj prowadzonej przez Grupę Inter Cars działalności operacyjnej, która opiera się na sprzedaży zakupionych produktów. 2. Najwyższy udział emisji tej kategorii w zakresie 3 w 2024 roku (>80%).	Tak
2	Dobra inwestycyjne	1. Istotność ze względu na rodzaj prowadzonej przez Grupę Inter Cars działalności operacyjnej, która wymaga nakładów inwestycyjnych w celu rozwijania usług logistycznych. 2. Znaczny udział emisji tej kategorii w zakresie 3 w 2024 roku (3,6%).	Tak
3	Paliwa i energia (emisje nieuwjęte w zakresie 1 i 2)	1. Istotność ze względu na charakter prowadzonej działalności Grupy Inter Cars (transport i dystrybucja towarów). 2. Nieznaczny udział emisji tej kategorii w zakresie 3 w 2024 roku (0,2%).	Tak
4	Transport i dystrybucja w górze łańcucha wartości	1. Wysoka istotność ze względu na rodzaj prowadzonej przez Grupę Inter Cars działalności operacyjnej, która korzysta z zewnętrznych usług transportowych w celu dystrybucji produktów. 2. Znaczny udział emisji w tej kategorii w zakresie 3 w 2024 roku (10,7%).	Tak
5	Odpady	1. Niska istotność ze względu na relatywnie niską generację odpadów w działalności Grupy Inter Cars. 2. Nieistotny udział emisji tej kategorii w zakresie 3 w latach 2021-2023 (około 0,01%).	Nie
6	Podróże służbowe	1. Niska istotność ze względu na rodzaj prowadzonej działalności operacyjnej, która nie wymaga dużej ilości podróży służbowych wśród pracowników Grupy Inter Cars. 2. Nieznaczny udział emisji tej kategorii w zakresie 3 w latach 2021-2023 (0,01%).	Nie
7	Dojazdy pracowników do pracy	1. Niska istotność ze względu na fakt, że pracownicy w większości pochodzą z lokalnej społeczności. 2. Nieznaczny udział emisji tej kategorii w zakresie 3 w latach 2021-2023 (ok. 0,4%).	Nie
8	Wynajęte aktywa w górze łańcucha wartości	1. Niska istotność ze względu na rodzaj prowadzonej działalności operacyjnej, która nie obejmuje wynajmu aktywów. 2. Nieznaczny udział emisji tej kategorii w zakresie 3 w 2024 roku (0,04%).	Nie
9	Transport i dystrybucja w dole łańcucha wartości	1. Wysoka istotność ze względu na rodzaj prowadzonej przez Grupę Inter Cars działalności operacyjnej, która opiera się o działalność dystrybutorów. 2. Znaczny udział emisji w tej kategorii w zakresie 3 w 2024 roku (2,1%)	Tak
10	Przetwarzanie sprzedanych produktów	Nie dotyczy - Grupa Inter Cars nie sprzedaje półproduktów przeznaczonych do dalszego przetwarzania przez kolejne przedsiębiorstwo.	Nie dotyczy
11	Używanie sprzedanych produktów	1. Wysoka istotność ze względu na fakt, że kategoria składa się na cykl życia sprzedawanych produktów. 2. Znaczny udział emisji w tej kategorii w zakresie 3 w 2024 roku (3,6%)	Tak
12	Zagospodarowanie sprzedanych produktów wycofanych z eksploatacji	1. Wysoka istotność ze względu na fakt, że kategoria składa się na cykl życia sprzedawanych produktów. 2. Nieznaczny udział emisji w tej kategorii w zakresie 3 2024 roku (0,2%)	Tak
13	Wynajęte aktywa w dole łańcucha wartości	1. Niska istotność ze względu na rodzaj prowadzonej działalności operacyjnej, która nie obejmuje wynajmu aktywów. 2. Nieznaczny udział emisji tej kategorii w zakresie 3 w 2024 roku (0,04%)	Nie

Lp.	Kategoria zakresu 3	Szczegóły	Istotność
14	Franczyzy	Nie dotyczy – filie, które mogłyby być postrzegane jako franczyzy, są przyporządkowane do kategorii 9 i traktowane jako punkt dystrybucyjny.	Nie dotyczy
15	Inwestycje	1. Niska istotność ze względu na relatywnie niski udział zakresu 1 i 2 spółek współkontrolowanych w całkowitym zużyciu paliw i energii w Grupie Inter Cars. 2. Nieznaczny udział emisji w tej kategorii w latach 2021-2023 (<0,01%)	Nie

#### Emisje gazów cieplarnianych w zakresie 1 i 2 w Grupie Inter Cars

Emisje gazów cieplarnianych	2025	2024	2021 (rok bazowy)	Zmiana 2024/2025 [%]	Zmiana 2021/2025 [%]
<b>Emisje gazów cieplarnianych zakresu 1</b>					
Emisje gazów cieplarnianych zakresu 1 brutto [t CO <sub>2</sub> e]	10 280	8 730	9 718	+18%	+6%
<b>Emisje gazów cieplarnianych zakresu 2</b>					
Emisje gazów cieplarnianych zakresu 2 brutto, market-based [t CO <sub>2</sub> e]	5 163	5 034	10 673	+3%	-52%
Emisje gazów cieplarnianych zakresu 2 brutto, location-based [t CO <sub>2</sub> e]	11 668	11 561	10 138	+1%	+15%

Zmiana poziomu emisji gazów cieplarnianych w zakresach 1 i 2 w roku sprawozdawczym wynika przede wszystkim ze wzrostu skali działalności operacyjnej Grupy, obejmującego rozwój floty pojazdów, wyższe zużycie paliw oraz uruchamianie nowych powierzchni magazynowych wspierających realizację procesów logistycznych.

#### Znaczące emisje gazów cieplarnianych w zakresie 3 w Grupie Inter Cars

Emisje gazów cieplarnianych	2025	2024	Zmiana 2024/2025 [%]
Całkowite pośrednie emisje gazów cieplarnianych zakresu 3 [t CO <sub>2</sub> e]	<b>2 110 307</b>	<b>1 861 961</b>	<b>+13%</b>
1. Zakupione towary i usługi [t CO <sub>2</sub> e]	1 699 747	1 483 506	+15%
2. Dobra inwestycyjne [t CO <sub>2</sub> e]	83 056	67 632	+23%
3. Emisje związane z energią i paliwami nie ujęte w zakresie 1 i 2 [t CO <sub>2</sub> e]	4 852	3 683	+32%
4. Transport i dystrybucja na wyższym szczeblu [t CO <sub>2</sub> e]	185 309	199 609	-7%
9. Transport i dystrybucja na niższym szczeblu [t CO <sub>2</sub> e]	50 187	38 303 <sup>35</sup>	+31%
11. Wykorzystanie sprzedanych produktów [t CO <sub>2</sub> e]	83 666	66 465	+26%
12. Przetwarzanie sprzedanych produktów pod koniec przydatności do użycia [t CO <sub>2</sub> e]	3 490	2 763	+26%

Wzrost bezwzględnych emisji gazów cieplarnianych w zakresie 3 w roku sprawozdawczym pozostaje w bezpośrednim związku z dalszym rozwojem skali działalności Grupy, w tym wzrostem przychodów oraz wolumenów zakupionych

<sup>35</sup> Wartość za 2024 rok obliczona metodą market-based.

i sprzedawanych towarów w całym łańcuchu wartości. Jednocześnie Grupa kontynuowała działania optymalizacyjne w obszarze procesów biznesowych i logistycznych, co przełożyło się na poprawę efektywności transportowej.

#### **Całkowite emisje gazów cieplarnianych w Grupie Inter Cars**

Emisje gazów cieplarnianych	Informacje dotyczące przeszłości				
	2025	2024	2021 rok bazowy	Zmiana 2024/2025 [%]	Zmiana 2021/2025 [%]
Całkowite emisje gazów cieplarnianych, location-based [t CO <sub>2</sub> e]	2 132 255	1 880 549 <sup>36</sup>	1 462 634	+13%	+46%
Całkowite emisje gazów cieplarnianych, market-based [t CO <sub>2</sub> e]	2 125 750	1 875 725	1 463 169	+13%	+45%

Intensywność emisji gazów cieplarnianych została obliczona jako całkowite emisje gazów cieplarnianych (suma zakresu 1, 2 i 3) odniesiona do przychodów netto Grupy Inter Cars.

#### **Intensywność emisji gazów cieplarnianych na przychody netto**

Intensywność emisji gazów cieplarnianych na przychody netto <sup>37</sup>	2025	2024
Całkowite emisje gazów cieplarnianych na przychody netto, location-based, [t CO <sub>2</sub> e/tys. PLN]	0,101	0,096
Całkowite emisje gazów cieplarnianych na przychody netto, market-based, [t CO <sub>2</sub> e/tys. PLN]	0,100	0,096

#### **PROJEKTY USUWANIA GAZÓW CIEPLARNIANYCH I OGRANICZANIA EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH FINANSOWANE ZA POMOCĄ JEDNOSTEK EMISJI DWUTLENKU WĘGLA [E1-7]**

W 2025 roku Grupa Inter Cars nie prowadziła działań służących trwałemu usunięciu lub aktywnemu wspieraniu usuwania gazów cieplarnianych z atmosfery.

#### **USTALANIE WEWNĘTRZNYCH CEN EMISJI DWUTLENKU WĘGLA [E1-8]**

W 2025 roku Grupa Inter Cars nie stosowała systemu ustalania wewnętrznych cen emisji dwutlenku węgla, która byłaby stosowana w procesach związanych z zarządzaniem wpływami dotyczącymi zmiany klimatu.

### **2.3. ZANIECZYSZCZENIE [ESRS E2]**

Grupa Inter Cars nie przyjęła odrębnych polityk ani nie określiła celów i działań w zakresie tematu E2 Zanieczyszczenia, ponieważ — zgodnie z wynikami badania podwójnej istotności, przeprowadzonego na podstawie ogólnodostępnych danych oraz analiz sektorowych — temat ten uznany został za istotny wyłącznie w wyższym i niższym szczeblu łańcucha wartości (w szczególności wśród dostawców produktów towarowych i usług transportowych), a nie w odniesieniu do własnej działalności operacyjnej Grupy. Jednocześnie obszar ten zostanie objęty planowanymi procesami należytej staranności realizowanymi w łańcuchu wartości zgodnie z przyjętą *Polityką należytej staranności*.

#### **POLITYKI ZWIĄZANE Z ZANIECZYSZCZENIEM [E2-1]**

Grupa Inter Cars nie posiada polityk dotyczących przeciwdziałania negatywnym wpływom na zanieczyszczenia w łańcuchu wartości. W Grupie obowiązują dokumenty obejmujące m.in. kwestie związane z ochroną środowiska, takie jak:

<sup>36</sup> Wartość za 2024 rok uwzględnia kat. 9 liczoną metodą location-based, wynoszącą 36 600 [t CO<sub>2</sub>e].

<sup>37</sup> Przychody netto – Nota 5 w *Skonsolidowany Raport Roczny za Okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2025 roku*.

- *Kodeks postępowania i dobrych praktyk rynkowych Grupy Kapitałowej Inter Cars S.A.* – szczegółowo opisany w rozdziale 4.1. *Postępowanie w biznesie [ESRS G1]*,
- *Polityka bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ochrony środowiska* – szczegółowo opisany w rozdziale 2.5. *Wykorzystywanie zasobów oraz gospodarka o obiegu zamkniętym [ESRS E1]*.

#### DZIAŁANIA I ZASOBY ZWIĄZANE Z ZANIECZYSZCZENIEM [E2-1]

W 2025 roku w Grupie Inter Cars nie były podejmowane działania w odniesieniu do istotnych potencjalnych, negatywnych wpływów na zanieczyszczenia w łańcuchu wartości.

Powyższe tematy będą monitorowane zgodnie z przyjętą *Polityką należytej staranności*.

#### CELE ZWIĄZANE Z ZANIECZYSZCZENIEM [E2-3]

W 2025 roku Grupa Inter Cars nie miała wyznaczonych mierzalnych celów w zakresie zarządzania wpływami w aspekcie zanieczyszczeń w łańcuchu wartości.

#### ZANIECZYSZCZENIE POWIETRZA, WODY I GLEBY [E2-4]

W ramach procesu analizy podwójnej istotności, Grupa wykazała, że wpływy związane z zanieczyszczeniem nie zostały uznane za istotne w odniesieniu do operacji własnych, wobec czego ujawnienie zgodne z ESRS E2-4 nie ma zastosowania.

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

Grupa Inter Cars podjęła działania w celu uzyskania danych dotyczących jej łańcucha wartości niezbędnych do ujawnienia informacji dla wskaźnika E2-5 – Substancje potencjalnie niebezpieczne i substancje wzbudzające szczególnie duże obawy, w tym w szczególności zwróciła się do dostawców z żądaniem przekazania wymaganych informacji i danych. Niemniej jednak, stosownie do wymogów sekcji 10.2 ESRS 1, Grupa Inter Cars wskazuje, że wskaźnik odpowiedzi od jej kontrahentów pozostawał na niskim poziomie, a jednocześnie informacje i dane udostępnione przez kontrahentów były niewystarczające do rzetelnego i porównywalnego ujawnienia informacji dla wskaźnika. Wśród najbardziej prawdopodobnych powodów, dla których nie wszystkie niezbędne informacje i dane mogły zostać uzyskane przez Grupę Inter Cars należy wskazać brak operacyjnych możliwości gromadzenia (w tym systematycznego pozyskiwania) danych środowiskowych po stronie jej kontrahentów. Niezależnie od powyższego Grupa Inter Cars planuje w kolejnych latach usystematyzować procesy związane z uzyskiwaniem informacji i danych od swoich kontrahentów oraz stopniowo rozszerzać zakres uzyskiwanych informacji i danych, z uwzględnieniem klauzuli niewspółmiernych kosztów lub nadmiernego wysiłku („undue cost or effort”).

### 2.4. WODA I ZASOBY MORSKIE [ESRS E3]

Grupa Inter Cars nie przyjęła odrębnych polityk ani nie określiła celów i działań w zakresie tematu E3 Woda i zasoby morskie, ponieważ — zgodnie z wynikami badania podwójnej istotności, przeprowadzonego na podstawie ogólnodostępnych danych oraz analiz sektorowych — temat ten uznany został za istotny wyłącznie w wyższym i niższym szczeblu łańcucha wartości (w szczególności wśród dostawców produktów towarowych np. produkty zawierające części metalowe oraz gumowe), a nie w odniesieniu do własnej działalności operacyjnej Grupy. Jednocześnie obszar ten zostanie objęty planowanymi procesami należytej staranności realizowanymi w łańcuchu wartości zgodnie z przyjętą *Polityką należytej staranności*.

#### POLITYKI ZWIĄZANE Z WODĄ I ZASOBAMI MORSKIMI [E3-1]

Grupa Inter Cars nie posiada polityk dotyczących przeciwdziałania negatywnym wpływom na wodę i zasoby morskie w łańcuchu wartości. W Grupie obowiązują dokumenty obejmujące m.in. kwestie związane z ochroną środowiska, takie jak:

- *Kodeks postępowania i dobrych praktyk rynkowych Grupy Kapitałowej Inter Cars S.A.* – szczegółowo opisany w rozdziale 4.1. *Postępowanie w biznesie [ESRS G1]*,
- *Polityka bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ochrony środowiska* – szczegółowo opisany w rozdziale 2.5. *Wykorzystywanie zasobów oraz gospodarka o obiegu zamkniętym [ESRS E1]*.

#### DZIAŁANIA I ZASOBY ZWIĄZANE Z WODĄ I ZASOBAMI MORSKIMI [E3-2]

W 2025 roku w Grupie Inter Cars nie były podejmowane działania w odniesieniu do istotnych potencjalnych, negatywnych wpływów na wodę i zasoby morskie w łańcuchu wartości.

Powyższe tematy będą monitorowane zgodnie z przyjętą *Polityką należytej staranności*.

#### CELE ZWIĄZANE Z WODĄ I ZASOBAMI MORSKIMI [E3-3]

W 2025 roku Grupa Inter Cars nie miała wyznaczonych mierzalnych celów w zakresie zarządzania wpływami w aspekcie wody i zasobów morskich w łańcuchu wartości.

#### ZUŻYCIE WODY [E3-4]

W ramach procesu analizy podwójnej istotności, Grupa Inter Cars wykazała, że wpływy związane z zanieczyszczeniem nie zostały uznane za istotne w odniesieniu do operacji własnych, wobec czego ujawnienie zgodne z ESRS E3-4 nie ma zastosowania.

## 2.5. WYKORZYSTANIE ZASOBÓW ORAZ GOSPODARKA O OBIEGU ZAMKNIĘTYM [ESRS E5]

#### POLITYKI ZWIĄZANE Z WYKORZYSTANIEM ZASOBÓW ORAZ GOSPODARKĄ O OBIEGU ZAMKNIĘTYM [E5-1]

Gospodarka cyrkularna wpisana jest w wizję Grupy Inter Cars, która od lat skupia się na zapewnianiu bezpiecznego i długotrwałego użytkowania samochodów. W *Strategii zrównoważonego rozwoju Grupy Inter Cars* oraz w procesie analizy podwójnej istotności, gospodarka cyrkularna stanowi jeden z priorytetów, w którym Grupa podejmuje zobowiązania i stawia mierzalne cele na najbliższe lata. W Inter Cars S.A. funkcjonuje dział regeneracji i gospodarki cyrkularnej (remanufacturing and circular economy), odpowiedzialny za rozwój inicjatyw związanych z cyrkularnością i regeneracją produktów. Jego celem jest w szczególności rozwój i koordynacja oferty Inter Cars w obszarze produktów regenerowanych. Dział ten, koordynowany przez Dyrektora ds. Regeneracji i Gospodarki Cyrkularnej. W 2024 roku wykonana została identyfikacja obszarów istotnych wpływów, ryzyk i szans z punktu widzenia gospodarki obiegu zamkniętego, w 2025 roku w procesie rewizji badania podwójnej istotności, ponownie potwierdzono ich istotność. Wyniki tych działań stanowią podstawę do opracowania polityki cyrkularności dla Grupy Inter Cars. Do czasu jej przyjęcia spółki Grupy Inter Cars działają w oparciu o cele wyznaczone w *Strategii zrównoważonego rozwoju*, z uwzględnieniem regulacji europejskich i krajowych w obszarze gospodarki obiegu zamkniętego oraz zarządzania odpadami.

W Grupie Inter Cars zagadnienia dotyczące gospodarki o obiegu zamkniętym regulują także inne dokumenty, które nie spełniają wymagań zawartych w MDR-P<sup>38</sup>, o których mowa poniżej. Każdy z dokumentów jest dostępny dla pracowników w wewnętrznym intranecie.

Obowiązująca w Grupie **Polityka bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ochrony środowiska** zobowiązuje wszystkich pracowników do minimalizacji negatywnego oddziaływania działalności na środowisko. W szczególności dotyczy to ograniczenia zużycia zasobów, wody czy energii elektrycznej w trakcie pracy.

W spółce ILS obowiązuje **Polityka środowiskowa**, która określa cele strategiczne ILS, takie jak: prowadzenie racjonalnej gospodarki wodą, zasobami, odpadami i energią oraz ograniczenie emisji zanieczyszczeń i hałasu.

Od 2021 roku spółka ILS posiada **system zarządzania środowiskiem** zgodny z normą ISO 14001:2015. Jego wdrożenie poprzedzone zostało m.in. analizą bezpośredniego i pośredniego wpływu spółki na środowisko oraz przeglądem zgodności działalności z wymaganiami przepisów ochrony środowiska.

W 2025 roku spółka ILS pozytywnie przeszła audyt certyfikacji systemu zarządzania środowiskowego ISO 14001:2015. Zakres certyfikacji obejmował zarządzanie transportem, usługi logistyczne – magazynowanie, zarządzanie kapitałem ludzkim, zarządzanie infrastrukturą – utrzymanie ruchu oraz planowanie, utrzymywanie i doskonalenie systemów zarządzania środowiskowego. Audyt przeprowadziła firma certyfikacyjna DEKRA.

Informacja o odchodzeniu od wykorzystywania zasobów pierwotnych, w tym względne zwiększenie wykorzystania zasobów wtórnych przez Grupę Inter Cars zostało wskazane we wskaźniku E5-2, w zakresie sprzedaży części regenerowanych.

<sup>38</sup> Polityki nie adresują w sposób bezpośredni wpływów, ryzyk i szans zidentyfikowanych w ramach procesu badania podwójnej istotności. Odnoszą się wyłącznie w sposób ograniczony i pośredni.



**DZIAŁANIA I ZASOBY ZWIĄZANE Z WYKORZYSTANIEM ZASOBÓW ORAZ GOSPODARKĄ O OBIEGU ZAMKNIĘTYM [E5-2]**

Działania prowadzone w ramach wpływu na gospodarkę o obiegu zamkniętym mają charakter ciągły i odpowiadają na zidentyfikowane wpływy, ryzyka oraz szanse. Grupa nie posiadała w 2025 roku wyodrębnionego planu nakładów inwestycyjnych i operacyjnych w tym obszarze, ponieważ inicjatywy te stanowią element bieżących działań operacyjnych.

Grupa Inter Cars prowadzi działania związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym, koncentrując się głównie na trzech obszarach:

- sprzedaż części regenerowanych oraz logistyka zwrotna rdzeni,
- usługa odbioru odpadów warsztatowych,
- rozszerzona odpowiedzialność producenta.

**Sprzedaż części regenerowanych i logistyka zwrotna rdzeni**

Grupa Inter Cars oferuje klientom rozbudowane portfolio części regenerowanych. Za działania w tym zakresie odpowiada dział regeneracji i gospodarki cyrkularnej (remanufacturing and circular economy), który:

- nawiązuje współpracę z dostawcami części regenerowanych i odpowiada za ich weryfikację,
- buduje wiedzę na temat części regenerowanych i świadomość korzyści z ich stosowania w naprawie pojazdów wśród pracowników Grupy Inter Cars, partnerów biznesowych i klientów,
- odpowiada za promocję i sprzedaż części regenerowanych,
- nadzoruje jakość oferowanych produktów regenerowanych.

Grupa Inter Cars dystrybuuje produkty regenerowane pochodzące od około 40 dostawców, w tym od spółki zależnej Lauber, której asortyment obejmuje ponad 10 tysięcy podzespołów w następujących liniach produktowych: alternator, rozrusznik, przekładnia manualna i wspomagana, zacisk hamulcowy, pompa wspomagania oraz wtryskiwacz diesla.

**Obieg rdzeni części regenerowanych**

Dział regeneracji i gospodarki cyrkularnej projektuje i wdraża efektywny system zwrotu rdzeni do producentów części regenerowanych dzięki czemu mogą one (po demontażu przez mechanika, weryfikacji Inter Cars i regeneracji przez producentów części regenerowanych) być wielokrotnie wykorzystywane do naprawy pojazdów.

Grupa posiada wyznaczone cele dotyczące poziomu zwrotu rdzeni do dostawców części regenerowanych, ujęte we wskaźniku E5-3, które pozostają powiązane z działaniami w obszarze zrównoważonego finansowania przedstawionymi w rozdziale 1.4 *Zrównoważone finansowanie*.

**Usługa odbioru odpadów warsztatowych**

Inter Cars w Polsce oferuje również usługę Bio Service, czyli dedykowane warsztatom samochodowym wsparcie w kompleksowym i zgodnym z przepisami zagospodarowaniu odpadów.

Usługa Bio Service obejmuje między innymi:

- odbiór odpadów niebezpiecznych oraz innych niż niebezpieczne, bezpośrednio z warsztatu, w sposób kompleksowy, profesjonalny oraz zgodny z wymaganiami prawnymi,
- prawidłowe zagospodarowanie odebranych odpadów, zgodne z hierarchią sposobów postępowania z odpadami,
- możliwość skorzystania z konsultacji z ekspertami z dziedziny szeroko pojętego prawa ochrony środowiska, w tym pomoc w przygotowaniu niezbędnej dokumentacji dotyczącej gospodarki odpadami,
- korzystny system refundacji skutkujący obniżeniem kosztów ponoszonych w związku z usługą odbioru i recyklingu odpadów,
- dostarczanie rozwiązań mających na celu poprawienie efektywności zarządzania odpadami w warsztacie.

W 2025 roku w ramach usługi Bio Service współpracowano z ponad 1 207 warsztatami. W tym samym okresie rozpoczęto współpracę z 299 nowymi z warsztatami w Polsce.



### CELE ZWIĄZANE Z WYKORZYSTANIEM ZASOBÓW ORAZ GOSPODARKĄ O OBIEGU ZAMKNIĘTYM [E5-3]

Grupa Inter Cars, w ramach *Strategii zrównoważonego rozwoju*, w filarze *Zrównoważone Części Samochodowe* określiła dobrowolne cele związane z efektywnym wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym (GOZ), obejmujące cały łańcuch wartości. Grupa Inter Cars jako dystrybutor części zamiennych wyznaczyła cele adekwatne do prowadzonej działalności. Wyznaczone cele nie są oparte na rozstrzygających dowodach naukowych.

Działania w obszarze rozwoju segmentu części regenerowanych odbywają się w górze i dole łańcucha wartości, obejmując zarówno operacje własne, jak i współpracę z dostawcami oraz klientami. Natomiast cel dotyczący odpowiedzialnego gospodarowania odpadami realizowany jest poprzez angażowanie partnerów biznesowych na niższym szczeblu łańcucha wartości, co przyczynia się do zmniejszania ich wpływu na środowisko. Wyznaczone cele nie podlegają priorytetyzacji.

Informacje o metodologii wyznaczania celów oraz szczegółowy opis niniejszego procesu został ujawniony w rozdziale 1.3. *Strategia* we wskaźniku SBM-1 w *Strategii zrównoważonego rozwoju*.

#### Cele zrównoważonego rozwoju związane z Gospodarką o Obiegu Zamkniętym

Zobowiązanie ze Strategii	Cele / zobowiązania	Poziom realizacji celu
<b>1B:</b> Jako lider rynku będziemy aktywnie wspierać rozwój segmentu regeneracji oraz sprzedaży używanych części samochodowych, jednocześnie kształtując preferencję konsumentów wokół cyrkularności oraz minimalizując wpływ naszych opakowań na środowisko naturalne.	- Do końca 2026 roku zwiększymy sprzedaż części regenerowanych oraz używanych o 100%, w odniesieniu do poziomu sprzedaży z 2022 roku.	- W 2025 roku zwiększono sprzedaż części regenerowanych o ok. 75% w odniesieniu do poziomu sprzedaży za 2022 rok.
	- Do końca 2030 roku, w skali roku, osiągniemy 80% poziom zwrotu rdzeni (na rynku klientów biznesowych w Unii Europejskiej).	- W 2025 roku osiągnięto 51,4% poziomu zwrotu rdzeni (na rynku klientów biznesowych w Unii Europejskiej).
	- Do końca 2030 roku zwiększymy do min. 80% udziału recyklatu w składzie jednostkowych opakowań produktów regenerowanych i używanych.	- W 2025 roku nie wprowadzono nowych działań wpływających na poziom realizacji celu oraz nie dokonywana opomiarowania poziomu jego realizacji.
<b>3B:</b> Będziemy odpowiedzialnie gospodarować odpadami i zmniejszać ich masę poprzez cyrkularność i innowacyjność.	- Co roku będziemy o 5% zwiększać odsetek warsztatów posiadających umowę z Bio Serwis, które oddają odpady minimum raz na dwa lata (w stosunku do wartości z 2023) <sup>39</sup> .	- W 2025 roku zwiększono odsetek warsztatów, które oddają odpady minimum raz na dwa lata (w stosunku do wartości z 2023) o 3,69%.

Cel 3B Grupy jest zgodny z hierarchią postępowania z odpadami<sup>40</sup>, czyli na pierwszym miejscu stosowane jest zapobieganie powstawaniu odpadów i przygotowanie do ponownego użycia (regeneracja rdzeni, zmniejszenie masy odpadów), a następnie recykling i inne procesy odzysku (zastosowanie recyklatu w opakowaniach).

#### ZASOBY ODPROWADZANE [E5-5]

W przypadku działalności Grupy Inter Cars, istotny wpływ na środowisko mają generowane odpady. Grupa prowadzi działalność dystrybucyjną i nie identyfikuje istotnych wpływów, ryzyk i szans w innych tematach związanych z gospodarką o obiegu zamkniętym.

W wyniku działalności Grupy powstają głównie odpady przemysłowe, takie jak: opakowania wykonane z kartonu, tworzywa sztucznego i drewna, a także opony czy akumulatory. Zagospodarowanie odpadów następuje pod ścisłą kontrolą, zgodnie z obowiązującym prawem. Grupa stosuje jednolite zasady klasyfikacji i ewidencji odpadów: w Polsce zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Klimatu w sprawie katalogu odpadów, w spółkach należących do Unii Europejskiej zgodnie z europejską listą kodów odpadów (EWC – European Waste Codes), a dla pozostałych spółek zgodnie z krajowymi

<sup>39</sup> Cel ze względu na zmiany w otoczeniu regulacyjnym zostanie poddany rewizji w 2026 roku.

<sup>40</sup> Art. 4 ust. 1 dyrektywy 2008/98/WE w sprawie odpadów.

odpowiednikami. Dla wszystkich spółek stosowany jest jeden ustalony wzór do zbierania danych odpadowych, określający poszczególne rodzaje odpadów. W spółkach polskich dane są weryfikowane w krajowej bazie danych o odpadach BDO, za pośrednictwem której sporządzane jest sprawozdanie o ilościach i rodzajach wytwarzanych odpadów. W spółkach zagranicznych dane weryfikowane są na podstawie obowiązujących w danych krajach raportach odpadowych lub/i z fakturami.

Grupa współpracuje wyłącznie z odbiorcami odpadów, posiadającymi wymagane prawem decyzje na zagospodarowanie odpadów.

Łączna masa zasobów wyprowadzanych z organizacji została obliczona na podstawie rzeczywistych danych. W polskich spółkach dane zostały wprowadzone na podstawie kart przekazania odpadów KPO oraz sprawozdania o wytworzonych odpadach z bazy danych o odpadach BDO. W spółkach zagranicznych skorzystano z dokumentacji źródłowej takiej jak faktury czy wewnętrzne systemy monitoringu ilości odpadów. Masa materiałów nadających się do recyklingu została oszacowana na bazie eksperckiej wiedzy specjalistów Grupy Inter Cars oraz ekspertów z organizacji odzysku. W przypadku, gdy sposób zagospodarowania odpadów nie był znany, założono inne procesy unieszkodliwienia.

W 2025 roku w Grupie Inter Cars wytworzono razem 24 949 Mg odpadów. Recyklingowi poddano 18 936 Mg odpadów.

#### **Całkowita masa wytworzonych odpadów niebezpiecznych i inne niż niebezpieczne w podziale na rodzaje odpadów**

Rodzaj odpadu	Łączna masa wytworzonych odpadów niebezpiecznych [Mg]		Łączna masa wytworzonych odpadów innych niż niebezpieczne [Mg]		Razem [Mg]	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Opakowania i sorbenty	43	391	14 883	12 504	14 926	12 895
Odpady z urządzeń i pojazdów	3 702	644	3 750	494	7 452	1 138
Smary i oleje	2 138	12	0	0	2 138	12
Odpady metalowe	98	0	18	370	116	370
Odpady chemiczne	19	88	4	10	23	98
Odpady budowlane i rozbiórkowe	0	45	294	187	294	232
<b>RAZEM</b>	<b>6 000</b>	<b>1 180</b>	<b>18 949</b>	<b>13 565</b>	<b>24 949</b>	<b>14 745</b>

Wzrosty odnotowanych wartości dla wytwarzanych odpadów wynikają przede wszystkim z rozszerzenia skali działalności operacyjnej, w tym uruchomienia nowych magazynów oraz zmian organizacyjnych w obszarze zarządzania odpadami, obejmujących zwiększenie skali operacji oraz poszerzenie zakresu ujmowanych i raportowanych strumieni odpadów w porównaniu do roku poprzedniego.

#### **Całkowita masa odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne wg sposobu zagospodarowania**

Sposób zagospodarowania	2025 [Mg]	2024 [Mg]
<b>ODPADY SKIEROWANE DO ODZYSKU</b>		
<b>Odpady niebezpieczne</b>	<b>5 085</b>	<b>618</b>
Przygotowanie do ponownego użycia	1 287	0
Recykling	3 259	207
Inne procesy odzysku	539	411
<b>Odpady inne niż niebezpieczne</b>	<b>18 060</b>	<b>13 305</b>
Przygotowanie do ponownego użycia	1 304	550
Recykling	15 677	12 529
Inne procesy odzysku	1 079	226
<b>Całkowita masa odpadów skierowanych do odzysku</b>	<b>23 145</b>	<b>13 923</b>
<b>ODPADY SKIEROWANE DO UNIESZKODLIWIENIA</b>		
<b>Odpady niebezpieczne</b>	<b>915</b>	<b>562</b>
Spalanie	0	0

Sposób zagospodarowania	2025 [Mg]	2024 [Mg]
Składowanie	209	0
Inne procesy unieszkodliwiania	706	562
<b>Odpady inne niż niebezpieczne</b>	<b>889</b>	<b>260</b>
Spalanie	54	0
Składowanie	186	56
Inne procesy unieszkodliwiania	649	204
<b><u>Całkowita masa odpadów skierowanych do unieszkodliwiania</u></b>	<b>1 804</b>	<b>822</b>
<b>Całkowita masa odpadów promieniotwórczych</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b><u>CAŁKOWITA MASA WYTWORZONYCH ODPADÓW</u></b>	<b>24 949</b>	<b>14 745</b>
<b>Całkowita masa odpadów niebezpiecznych</b>	<b>6 000</b>	<b>1 180</b>
<b>Całkowita masa odpadów niepoddanych recyklingowi</b>	<b>6 013</b>	<b>2 009</b>
<b>Wartość procentowa odpadów niepoddanych recyklingowi [%]</b>	<b>24%</b>	<b>14%</b>

### 3. INFORMACJE DOTYCZĄCE KWESTII SPOŁECZNYCH [ESRS S1 I S4]

#### 3.1. WŁASNE ZASOBY PRACOWNICZE [ESRS S1]

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

Grupa Inter Cars przeanalizowała wpływy, ryzyka oraz szanse związane z własnymi zasobami pracowniczymi<sup>41</sup> wynikające z rodzaju prowadzonej działalności, modelu i *Strategii Biznesowej*. Zidentyfikowano istotne wpływy oraz ryzyka dla wszystkich osób zatrudnionych w Grupie Inter Cars – niezależnie od formy zatrudnienia czy stopnia zaszeregowania w strukturze organizacji. Opis wpływu, został przedstawiony w rozdziale 1.5. *Zarządzanie istotnymi wpływami, ryzykami i szansami*, w ramach wskaźnika SBM-3, a podejmowane działania w tym zakresie opisane zostały we wskaźniku S1-4. Zidentyfikowane wpływy, ryzyka i szanse związane z własnymi zasobami pracowniczymi adresuje *Strategia zrównoważonego rozwoju*, która stanowi część *Strategii biznesowej*.

W 2025 roku w ramach analizy ryzyk związanych z własnymi zasobami pracowniczymi, nie zostały odnotowane działania operacyjne, ani obszary geograficzne podwyższonego ryzyka wykorzystywania pracy przymusowej lub pracy dzieci.

##### INTERESY I OPINIE ZAINTERESOWANYCH STRON [SBM-2]

W modelu biznesowym Grupy Inter Cars, interesy, poglądy i prawa osób należących do własnych zasobów pracowniczych są brane pod uwagę przez Zarząd. Szczegółowe procesy zbierania opinii oraz jej uwzględniania w strategiach zostały opisane w ujawnieniu S1-2, w ramach niniejszego ujawnienia.

##### PROCEDURY WSPÓŁPRACY Z WŁASNYMI ZASOBAMI PRACOWNICZYMI I PRZEDSTAWICIELAMI PRACOWNIKÓW W KWESTIACH WPŁYWÓW [S1-2]

Interesy, poglądy i prawa osób należących do własnych zasobów pracowniczych Grupy Inter Cars są na bieżąco uwzględniane w modelu, *Strategii biznesowej* i *Strategii zrównoważonego rozwoju* oraz realizowanych przez Grupę projektach, m. in. dzięki opiniom zebranych poprzez:

- corocznie realizowane badanie zaangażowania i satysfakcji,
- regularne spotkania Zarządu z przedstawicielami kadry zarządzającej ze wszystkich spółek zależnych.

Na podstawie wyników z powyższych procesów, oceniany jest również poziom wpływu realizowanych działań, w tym działań podejmowanych w celu realizacji *Strategii* na własne zasoby pracownicze, w tym na grupy pracowników o szczególnym narażeniu na negatywne wpływy i ryzyka.

Dodatkowo, w dwóch spółkach – Inter Cars S.A. oraz ILS – funkcjonują Rady Pracowników (liczące odpowiednio siedem i pięć osób), wybierane w wolnych i powszechnych wyborach (obejmujących łącznie 25% zatrudnienia Grupy). Rady Pracownicze nie zostały zaangażowane w proces badania podwójnej istotności z uwagi na przeprowadzenie badania bezpośredniego wśród wszystkich pracowników. Rady pracownicze nie uczestniczą w podejmowaniu decyzji dotyczących zidentyfikowanych wpływów i ryzyk odnoszących się do zasobów pracowniczych.

W Grupie Inter Cars, do oceny poziomu zaangażowania pracowników, przyjęty został wskaźnik eNPS<sup>42</sup>, który mierzy gotowość pracowników do rekomendowania pracodawcy jako miejsca pracy. W ramach *Strategii zrównoważonego rozwoju*, wyznaczono cel związany z poziomem wskaźnika eNPS.

Wyniki badania zaangażowania i satysfakcji, wraz z rekomendacjami działań odpowiadającymi na zidentyfikowane potrzeby pracowników, są przedstawiane menadżerom we wszystkich spółkach Grupy. Dodatkowo, pracownicy otrzymują informację o wynikach badania zaangażowania i satysfakcji poprzez internetową platformę. Za zapewnienie zaangażowania

<sup>41</sup> Własne zasoby pracownicze obejmują wszystkie rodzaje zatrudnienia występujące w Grupie Inter Cars: pracownicy i osoby niebędący pracownikami zatrudnione na: umowę o pracę, umowy cywilno-prawne, samozatrudnione, kontrakty menadżerskie, praktyki, poprzez agencje pracy.

<sup>42</sup> Employee Net Promoter Score (eNPS) jest to wskaźnik, który mierzy gotowość pracowników do rekomendowania pracodawcy jako miejsca pracy.

pracowników i osób niebędących pracownikami odpowiedzialny jest Dyrektor ds. Kapitału Ludzkiego, raportujący bezpośrednio do Członka Zarządu – Dyrektora Finansowego.

#### POLITYKI ZWIĄZANE Z WŁASNYMI ZASOBAMI PRACOWNICZYMI [S1-1]

Grupa Inter Cars tworzy środowisko pracy zgodne z obowiązującym prawem międzynarodowym<sup>43</sup>, zapewniając przestrzeganie praw człowieka, w tym praw pracowniczych. Kwestie pracownicze regulowane są poprzez wewnętrzne dokumenty i procedury przyjęte w Grupie. Każdy z dokumentów został przyjęty przez Zarząd i jest dostępny dla pracowników w wewnętrznym intranecie. Przyjęte dokumenty powiązane są ze zidentyfikowanymi wpływami, ryzykami i szansami dla tematów: Warunki pracy, Równe traktowanie i równość szans dla wszystkich oraz Innych praw związanych z pracą, które szczegółowo opisane zostały w rozdziale 1.5. *Zarządzanie istotnymi wpływami, ryzykami i szansami*. Grupa nie posiada ustrukturyzowanych procesów monitorowania polityk z niniejszego obszaru, natomiast pracownicy mogą dokonać zgłoszenia w związku z polityką poprzez system zgłaszania naruszeń, który szczegółowo został opisany w rozdziale 4.1. *Postępowanie w biznesie [ESRS G1]*, we wskaźniku G1-1 Polityki postępowania w biznesie i kultura korporacyjna. Wskazane dokumenty nie były konsultowane z pracownikami przed ich uchwaleniem ani nie zawierają mierników związanych z naruszeniem praw człowieka. W 2025 roku przyjęto dwie nowe polityki: *Politykę różnorodności* oraz *Politykę szkoleniową*.

**Polityka Zarządzania Kapitałem Ludzkim:** określa cele Zarządzania Kapitałem Ludzkim, opisuje wizję, kulturę i wartości w Grupie.

**Polityka personalna:** opisuje politykę wynagrodzeń i premiowania, zasady prowadzenia przeglądów płac oraz podwyżek i świadczeń pracowniczych. Odnosi się do zasad tworzenia ścieżek kariery, wymagań kompetencyjnych na poszczególnych stanowiskach i sposobu ich opisywania. Definiuje system ocen pracowniczych, standardy struktury organizacyjnej oraz proces onboardingu pracowników. Polityka obejmuje wszystkie osoby zatrudnione w Grupie Inter Cars, realizowana jest na wszystkich rynkach.

**Regulamin pracy:** to dokument zawierający postanowienia regulujące porządek wewnętrzny w zakładzie pracy – w spółce Inter Cars S.A., określający prawa i obowiązki pracowników związane z organizacją oraz porządkiem pracy. Spółki, w których nie ma obowiązku tworzenia regulaminu kierują się przepisami kodeksu pracy lub lokalnymi regulacjami prawnymi w zależności od kraju.

**Regulamin Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych:** opisuje zasady tworzenia i wykorzystywania środków funduszu świadczeń socjalnych. Regulamin obejmuje pracowników Inter Cars S.A.

**Regulamin wynagrodzeń:** opisuje zasady wynagradzania z punktu widzenia wymogów Kodeksu Pracy w Inter Cars S.A. Spółki, w których nie ma obowiązku tworzenia regulaminu kierują się przepisami kodeksu pracy lub lokalnymi regulacjami prawnymi w zależności od kraju.

**Polityka bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ochrony środowiska:** określa przyjęte zasady dbałości o bezpieczeństwo i ergonomię pracy. Zasady BHP są również bardziej szczegółowo określone w ramach wewnętrznych regulaminów spółek, zgodnych z obowiązującym prawem krajowym.

**Polityka przeciwdziałania mobbingowi w Grupie Kapitałowej Inter Cars:** definiuje, czym jest mobbing i przedstawia zasady zgłaszania podejrzeń mobbingu oraz prowadzenia wewnętrznego postępowania wyjaśniającego w przypadku otrzymania takiego zgłoszenia. Polityka obowiązuje w Grupie Inter Cars i obejmuje wszystkich pracowników w niej zatrudnionych.

**Polityka Różnorodności Grupy Inter Cars:** określa zasady promowania kultury opartej na równości, szacunku i włączeniu. Dokument wyznacza zasady równego traktowania w procesach HR, przeciwdziałania dyskryminacji i wspierania integracji pracowników o różnym wieku, płci, narodowości oraz stopniu sprawności. Polityka została przyjęta w Inter Cars S.A.

**Polityka Szkoleniowa Grupy Inter Cars:** zapewnia pracownikom równy i dobrowolny dostęp do szkoleń rozwijających kompetencje miękkie i twarde, wspierając budowę zaangażowanej i kompetentnej kadry. Dokument określa transparentne

---

<sup>43</sup> Wytycznych ONZ dotyczących biznesu i praw człowieka, Deklaracji Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej podstawowych zasad i praw w pracy oraz Wytycznych OECD dla przedsiębiorstw międzynarodowych.

zasady planowania, finansowania i realizacji szkoleń oraz ich ewaluacji, zgodnie ze strategicznymi potrzebami organizacji. Polityka obejmuje pracowników spółek zlokalizowanych w Polsce<sup>44</sup>.

**Zasady komunikacji wewnętrznej Grupy Inter Cars:** określają sposób komunikowania się w Grupie. Wskazują kanały komunikacji oraz klasy informacji, jakie wyznaczonymi kanałami powinny być przekazywane. Zawiera dobre praktyki komunikacji oraz grupy komunikacyjne w Grupie Inter Cars.

**Polityka należytej staranności:** zawiera zobowiązanie Grupy Inter Cars do przestrzegania praw człowieka, w odniesieniu do całego łańcucha wartości, w tym do własnych zasobów pracowniczych. Szerszy opis Polityki znajduje się w rozdziale 4.1. *Postępowanie w biznesie [ESRS G1]*.

#### PROCESY NAPRAWY SKUTKÓW NEGATYWNYCH WPŁYWÓW I KANAŁY ZGŁASZANIA WĄTPLIWOŚCI PRZEZ WŁASNE ZASOBY PRACOWNICZE [S1-3]

Informacje o procesach naprawy skutków negatywnych wpływów i kanałach zgłaszania wątpliwości przez własne zasoby pracownicze ujawnione zostały w rozdziale 4.1. *Postępowanie w biznesie [ESRS G1]*, we wskaźniku G1-1 Polityki postępowania w biznesie i kultura korporacyjna.

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

Działania prowadzone w ramach wpływu na własne zasoby pracownicze stanowią działania ciągłe, które adresują zidentyfikowane wpływy, ryzyka i szanse oraz prowadzą do osiągnięcia postawionych celów. Za wszelkie podejmowane działania mające wpływ na pracowników, odpowiada Dyrektor ds. Kapitału Ludzkiego, Dział Zarządzania Kapitałem Ludzkim oraz jednostki odpowiedzialne za HR w poszczególnych spółkach.

W celu osiągnięcia zakładanego w *Strategii zrównoważonego rozwoju* poziomu wskaźnika eNPS, w Grupie Inter Cars podejmowane są działania, koncentrujące się na:

- bezpieczeństwie i higienie pracy,
- podnoszeniu kompetencji pracowników,
- zmniejszeniu luki płacowej,
- ograniczeniu ryzyka utraty kluczowych kompetencji oraz zapewnienia ciągłości operacyjnej,
- wolontariacie pracowniczym.

#### Zapewnianie bezpiecznego miejsca pracy

W obszarze Bezpieczeństwa i Higieny Pracy Grupa Inter Cars koncentruje się na realizacji obowiązujących wymagań prawnych i utrzymaniu wysokich standardów bezpieczeństwa. Są to działania ciągłe, które wpływają na poprawę bezpieczeństwa w miejscu pracy, przy czym są one dostosowane do uwarunkowań poszczególnych krajów, w których prowadzona jest działalność Grupy Inter Cars.

Jednym z działań realizowanych w spółkach zlokalizowanych w Polsce, są regularne audyty bezpieczeństwa, których celem jest ocena zgodności z wymaganiami, identyfikacja zagrożeń oraz wskazanie działań, które mogą poprawić poziom bezpieczeństwa w danej lokalizacji.

Szczegółowe dane liczbowe dotyczące bezpieczeństwa i higieny pracy zostały przedstawione we wskaźniku S1-14. Dane te są regularnie monitorowane w ciągu roku i sprawozdawane do odpowiednich organów od razu po wystąpieniu zdarzenia wypadkowego. Zgodnie z obowiązkami prawnymi w danym kraju, podejmowane są odpowiednie działania naprawcze i mitygujące po zarejestrowaniu zdarzenia wypadkowego.

---

<sup>44</sup> Z wyłączeniem spółek Feber i Lauber.

### Podnoszenie kompetencji pracowników

Grupa Inter Cars oferuje pracownikom programy szkoleniowe mające na celu rozwój cech i kwalifikacji uznanych za najistotniejsze elementy modelu kompetencji. W ofercie znajdują się szkolenia dotyczące umiejętności miękkich oraz technicznych z obsługi programów i systemów wykorzystywanych w organizacji.

Realizowany jest również autorski program Akademia Managera. Jest to projekt dedykowany najwyższej kadrze zarządzającej, którego celem jest doskonalenie kluczowych procesów, wspieranie ich indywidualnego rozwoju, zwiększenie efektywności działania oraz wsparcie w realizacji strategicznych celów organizacji. Projekt został wdrożony na poziomie Zarządu oraz managerów pełniących kluczowe role w organizacji.

W 2025 roku realizowany był również program Akademia Zarządzania Projektami, skierowany do osób realizujących zadania projektowe lub przygotowujących się do pracy w tym obszarze. Program koncentrował się na przekazywaniu najważniejszych kompetencji niezbędnych do efektywnego prowadzenia projektów w organizacji, łącząc elementy teoretyczne i praktyczne.

Kluczowe liczby w 2025 roku:

#### Akademia Managera:

- łącznie zrealizowano 50 aktywności (w tym 13 warsztatów grupowych i 37 sesji rozwojowych indywidualnych), w sumie przeprowadzono 124h szkoleniowe,
- projektem objęta została grupa 29 osób.

#### Akademia Zarządzania Projektami:

- łącznie zrealizowano 14 spotkań szkoleniowych dla spółek polskich oraz 14 dla spółek zagranicznych, w sumie przeprowadzono 285h szkoleniowych,
- w szkoleniach wzięło udział łącznie 105 osób z całej Grupy Kapitałowej.

Skuteczność działań podnoszących kompetencje pracowników jest monitorowana poprzez coroczne badanie zaangażowania i satysfakcji. Badanie obejmuje m.in. ocenę poziomu wykorzystania kompetencji w miejscu pracy oraz ocenę satysfakcji z dostępnej oferty szkoleniowej w Grupie.

### Zmniejszanie luki płacowej

W 2025 roku w Grupie Inter Cars realizowano działania ukierunkowane na ograniczanie nierówności wynagrodzeń, w tym luki płacowej. Przeprowadzono spotkania ze spółkami Grupy, których celem było podnoszenie świadomości w zakresie równości wynagrodzeń oraz wskazanie luki płacowej jako obszaru wymagającego szczególnej uwagi zarządczej. Równolegle na poziomie Grupy opracowano jednolite narzędzie analityczne, umożliwiające kwartalne monitorowanie luki płacowej w poszczególnych spółkach Grupy. Narzędzie to stanowi podstawę do identyfikacji obszarów wymagających interwencji oraz do projektowania i wdrażania działań korygujących na poziomie lokalnym w kolejnych latach. Szczegółowe dane liczbowe dotyczące luki płacowej zostały przedstawione we wskaźniku S1-16.

### Sukcesja

W celu ograniczenia ryzyka utraty kluczowych kompetencji oraz zapewnienia ciągłości operacyjnej, Grupa Inter Cars realizuje program sukcesji, obejmujący stanowiska o strategicznym znaczeniu w organizacji. Program umożliwia systematyczną identyfikację następców, rozwój ich kompetencji oraz przygotowanie do przejęcia ról poprzez działania takie jak coroczny przegląd stanowisk sukcesyjnych, aktualizacja map sukcesji, opracowanie planów rozwojowych oraz udział sukcesorów w inicjatywach rozwojowych.

Działania te minimalizują ryzyko operacyjne wynikające z rotacji, skracają czas obsadzania kluczowych ról oraz wspierają rozwój talentów wewnętrznych. Program jest stopniowo wdrażany również w spółkach zależnych, co pozwala na ujednolicenie podejścia i budowanie kompetencji krytycznych w całej Grupie.

### Wolontariat pracowniczy

Pracownicy polskich spółek, dzięki działalności Fundacji Inter Cars, mają możliwość uczestnictwa w:

- wolontariacie akcyjnym w ramach programu Inter Dobro, w ramach którego wspierane są finansowo i merytorycznie inicjatywy zgłoszone przez pracowników oraz współpracowników Grupy Inter Cars,



- wolontariacie kompetencyjnym, w ramach programu mentoringowego Akcelerator, pracownicy biorą udział w badaniu swoich kompetencji, uczestniczą w szkoleniach oraz otrzymują wsparcie eksperckie przez cały okres trwania programu.

Kluczowe liczby w 2025 roku:

- 164 wolontariuszy,
- 1629,5 – liczba godzin przeznaczonych na rzecz wolontariatu przez pracowników Grupy Inter Cars.

#### CELE DOTYCZĄCE ZARZĄDZANIA ISTOTNYMI NEGATYWNYMI WPŁYWAMI, ZWIĘKSZANIA POZYTYWNYCH WPŁYWÓW I ZARZĄDZANIA ISTOTNYMI RYZYKAMI I SZANSAMI [S1-5]

W Grupie Inter Cars cele związane z własnymi zasobami pracowniczymi realizowane są zgodnie ze *Strategią Zarządzania Kapitałem Ludzkim na lata 2021-2025* oraz *Strategią zrównoważonego rozwoju*. W proces tworzenia obydwu strategii zaangażowani byli przedstawiciele spółek zależnych.

Strategie adresują wyłącznie wybrane obszary wpływu na własne zasoby pracownicze zidentyfikowane w ramach badania podwójnej istotności (Warunki pracy oraz Równe traktowanie i równość szans dla wszystkich). Zidentyfikowane cele nie są zaadresowane bezpośrednio w politykach ujawnionych w S1-1.

Informacje o metodologii wyznaczania celów oraz szczegółowy opis niniejszego procesu został ujawniony w rozdziale 1.5. *Strategia* we wskaźniku SBM-1 w *Strategii zrównoważonego rozwoju*.

#### Cele zrównoważonego rozwoju związane z własnymi zasobami pracowniczymi

Zobowiązanie ze <i>Strategii zrównoważonego rozwoju</i>	Cele/zobowiązania	Poziom zrealizowania celu
4A: W Grupie Inter Cars postępując w zgodzie z naszymi wartościami, dbamy o zaangażowanie, różnorodność i umiejętności naszych pracowników na każdym poziomie organizacji	- W realizowanym co roku badaniu zaangażowania pracowników utrzymamy globalny wynik eNPS na poziomie nie mniejszym niż 15%.	- W 2025 roku w badaniu zaangażowania pracowników globalny wynik eNPS osiągnął poziom 10% <sup>45</sup> .
	- Do końca 2026 roku zmniejszymy lukę płacową do max. 5% <sup>46</sup> .	- W 2025 roku nieskorygowana luka płacowa wyniosła 16%, skorygowana luka płacowa wyniosła 4-6%, szczegółowo została przedstawiona we wskaźniku S1-16 mierniki wynagrodzeń (luka płacowa i całkowite wynagrodzenie).
4B: Będziemy nadal wspierać rozwój <b>dostępnej, bezpiecznej oraz odpowiedzialnej mobilności</b> dla ludzi i klimatu	- Do końca 2030 roku zgromadzimy wokół Fundacji grono wolontariuszy, którzy przeznaczą łącznie 6000 godzin pracy na rzecz realizacji projektów społecznych i środowiskowych <sup>47</sup>	- W 2025 roku wszyscy wolontariusze przeznaczyli łącznie 2 777 godzin pracy na rzecz realizacji projektów społecznych i środowiskowych w Fundacji Inter Cars. Od 2023 roku łącznie wolontariusze przeznaczyli 4 274 godziny pracy.

<sup>45</sup> Nieosiągnięcie wyniku wskaźnika eNPS na poziomie nie mniejszym niż 15% wynikało przede wszystkim z działań optymalizacyjnych oraz zmian w obszarze świadczeń pracowniczych, które wpłynęły na ofertę benefitów. Dodatkowo realizowane procesy restrukturyzacyjne w wybranych częściach organizacji mogły przejściowo obniżyć poziom satysfakcji pracowników.

<sup>46</sup> Zdefiniowany cel dotyczy skorygowanej luki płacowej.

<sup>47</sup> Jako rok bazowy przyjęto rok przyjęcia Strategii zrównoważonego rozwoju – 2023.

**CHARAKTERYSTYKA PRACOWNIKÓW JEDNOSTKI [S1-6]**

W 2025 roku Grupa Inter Cars zatrudniała bezpośrednio (stan na dzień 31.12.2025 r.) 5 961 pracowników, w przeliczeniu na osoby. Liczba ta obejmuje wszystkie spółki zależne w Grupie, włącznie ze spółkami współkontrolowanymi, nie obejmuje natomiast spółek stowarzyszonych, gdyż nie zostały zidentyfikowane jako istotne.

Grupa Inter Cars identyfikuje bezpieczeństwo zatrudnienia jako temat istotny, na który wywiera pozytywny wpływ. Pracownicy w Grupie Inter Cars w 91% są zatrudnieni na czas nieokreślony.

Dane pracowników ujawnione w ramach wskaźników S1 pochodzą z wewnętrznych systemów spółek, są zbierane i kalkulowane centralnie przez Inter Cars S.A.

**Pracownicy Grupy Inter Cars**

	2025	2024
Kobiety	1 801	1 562
Mężczyźni	4 160	3 699
<b>łącznie</b>	<b>5 961</b>	<b>5 261</b>

**Pracownicy Grupy Inter Cars w podziale na kraje**

Kraj	2025	2024
Polska	2 078	1 975
Ukraina	903	698
Rumunia	655	541
Chorwacja	335	351
Grecja	427	325
Węgry	333	310
Czechy	277	263
Bułgaria	226	151
Słowenia	103	96
Słowacja	87	86
Bośnia i Hercegowina	99	78
Litwa	76	75
Łotwa	71	73
Mołdawia	66	69
Serbia	58	56
Estonia	42	41
Albania	31	23
Włochy	31	23
Niemcy	35	10
Belgia	13	6
Wielka Brytania	6	6
Malta	5	5
<b>łącznie</b>	<b>5 961<sup>48</sup></b>	<b>5 261<sup>49</sup></b>

<sup>48</sup> Liczba zatrudnionych ogółem – Skonsolidowany Raport Roczny za Okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2025 roku, w części Informacje o Inter Cars S.A. w punkcie Wybrane dane finansowe.

<sup>49</sup> Liczba zatrudnionych ogółem – Skonsolidowany Raport Roczny za Okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2024 roku, w części Informacje o Inter Cars S.A. w punkcie Wybrane dane finansowe.

#### Pracownicy Grupy Inter Cars w podziale na rodzaj i formę zatrudnienia

	2025			2024		
	Kobiety	Mężczyźni	łącznie	Kobiety	Mężczyźni	łącznie
<b>Liczba pracowników ogółem</b>	<b>1 801</b>	<b>4 160</b>	<b>5 961</b>	<b>1 562</b>	<b>3 699</b>	<b>5 261</b>
<b>Liczba pracowników w podziale na rodzaj umowy</b>						
Liczba pracowników zatrudnionych na czas nieokreślony (liczba całkowita)	1 648	3 806	5 454	1 387	3 372	4 759
Liczba pracowników zatrudnionych na czas określony (liczba całkowita)	153	354	507	175	327	502
Liczba pracowników, którym nie gwarantuje się godzin pracy (liczba całkowita)	0	0	0	0	0	0
<b>Liczba pracowników w podziale na wymiar czasu pracy</b>						
Liczba pracowników zatrudnionych w pełnym wymiarze czasu pracy (liczba całkowita)	1 780	4 128	5 908	1 541	3 679	5 220
Liczba pracowników zatrudnionych w niepełnym wymiarze czasu pracy (liczba całkowita)	21	32	53	21	20	41

#### Liczba odejść i wskaźnik rotacji pracowników

	2025	2024
<b>Liczba odejść wśród pracowników</b>		
Kobiety	314	329
Mężczyźni	1 023	987
<b>łącznie</b>	<b>1 337</b>	<b>1 316</b>
<b>Wskaźnik rotacji pracowników [%]</b>		
Kobiety	17%	21%
Mężczyźni	25%	27%
<b>Wszyscy pracownicy</b>	<b>22%</b>	<b>25%<sup>50</sup></b>

Największy wzrost zatrudnienia w 2025 roku odnotowano w spółce Inter Cars Ukraine, co jest wynikiem zmian w strukturze organizacyjnej spółki, mających na celu zwiększenie efektywności zarządzania działalnością w aktualnym otoczeniu regulacyjnym w okresie wojny. Aktualna struktura organizacyjna obejmuje zatrudnienie kluczowych pracowników punktów dystrybucyjnych Inter Cars Ukraine.

#### CHARAKTERYSTYKA OSÓB NIEBĘDĄCYCH PRACOWNIKAMI STANOWIĄCYCH WŁASNE ZASOBY PRACOWNICZE [S1-7]

Ze względu na charakter i zakres pracy, Grupa posiada także własne zasoby pracownicze złożone z osób niebędących pracownikami, w tym pracowników tymczasowych, osób zatrudnionych na podstawie umów o świadczenie usług (samozatrudnienie oraz personel realizujący usługi zewnętrzne – tj. pracownicy zatrudnieni przez firmy zewnętrzne, ale wykonujący prace na rzecz Grupy). Outsourcing personalny jest wykorzystywany głównie w operacjach magazynowych. Przedstawione dane prezentują na stan na dzień 31.12.2025 r., w przeliczeniu na osoby.

<sup>50</sup> Wskaźnik rotacji związany jest ze specyfiką prowadzonej działalności Grupy Inter Cars – rotacją wśród pracowników magazynowych.

W bieżącym roku dokonano korekty danych porównawczych, stanu na 31.12.2024 rok, w zakresie liczby osób świadczących usługi (samozatrudnienie), z uwagi na zidentyfikowany błąd w procesie sprawozdawczości, tak aby zapewnić rzetelność, spójność metodologiczną oraz porównywalność ujawnianych informacji pomiędzy okresami sprawozdawczymi.

#### **Osoby niebędące pracownikami, stanowiące własne zasoby pracownicze**

	2025	2024 <i>po przekształceniu</i>
umowa zlecenia	53	106
umowa o dzieło	0	0
umowa o świadczenie usług (samozatrudnienie)	608	627 (przekształcono) <sup>51</sup>
kontrakt menedżerski	0	0
umowa o praktyki absolwenckie płatne	15	7
umowa o praktyki absolwenckie bezpłatne	8	25
personel realizujący usługi zewnętrzne (outsourcing)	5 039	5 598
Inny rodzaj	5	1
<b>łącznie</b>	<b>5 728</b>	<b>6 364 (przekształcono)<sup>52</sup></b>

Spadek liczby osób niebędących pracownikami jest efektem postępującej automatyzacji i robotyzacji procesów magazynowych, które ograniczają zapotrzebowanie na pracę realizowaną przez personel zewnętrzny (outsourcing).

#### **ZAKRES ROKOWAŃ ZBIOROWYCH I DIALOGU SPOŁECZNEGO [S1-8]**

W Inter Cars S.A. nie funkcjonują układy zbiorowe pracy. Informacja o radach pracowniczych zawarta została we wskaźniku S1-2 [Procedury współpracy z własnymi zasobami pracowniczymi i przedstawicielami pracowników w kwestiach wpływów] oraz SBM-2 [Interesy i opinie zainteresowanych stron]<sup>53</sup>. Poniższa tabela przedstawia odsetek pracowników objętych układami zbiorowymi pracy w sześciu krajach, w których takie układy występują. W Grupie układami zbiorowymi objętych jest 36% pracowników.

#### **Procentowy udział układów zbiorowych w spółkach zależnych, w których tego rodzaju układy występują**

Procent pracowników	Pracownicy – EOG		Pracownicy – spoza EOG		Reprezentacja w miejscu pracy (tylko EOG)	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
0-19%	-	-	-	-	-	-
20-39%	-	-	-	-	Polska	Polska
40-59%	-	-	-	-	-	-
60-79%	-	-	-	-	-	-
80-100%	Austria <sup>54</sup> , Chorwacja, Rumunia, Słowenia, Włochy	Chorwacja, Rumunia, Słowenia, Włochy	Bośnia i Hercegowina, Ukraina	Bośnia i Hercegowina, Ukraina	-	-

<sup>51</sup> Wartość została skorygowana – w 2024 r. wynosiła 958.

<sup>52</sup> Wartość została skorygowana – w 2024 r. wynosiła 6696.

<sup>53</sup> Reprezentanci pracowników nie zawarli umowy z Europejską Radę Zakładową (EWC), Radę Zakładową Societas Europaea (SE) lub Radę Zakładową Societas Cooperativa Europaea (SCE).

<sup>54</sup> Spółka Inter Cars Austria GmbH została założona w kwietniu 2025.

### MIERNIKI RÓŻNORODNOŚCI [S1-9]

Zasady wspierające różnorodność i równe traktowanie obejmują wszystkie etapy kariery zawodowej w firmie – począwszy od procesu rekrutacyjnego, poprzez okres trwania stosunku pracy (warunki zatrudnienia, dostęp do szkoleń i aktywności rozwojowych, możliwości awansu), aż po zakończenie współpracy. Zasady nie zostały spisane w formie polityki.

W 2025 roku 100% przedstawicieli Zarządu stanowili mężczyźni. W skład Rady Nadzorczej wchodziły trzy kobiety (43% składu) oraz czterech mężczyzn. W 2025 roku, w kadrze kierowniczej najwyższego szczebla (Stanowiska dyrektorskie M4-E1+), kobiety stanowiły 11%.

#### Różnorodność pracowników w podziale na wiek, płeć i zaszeregowanie

	2025		2024	
	Kobiety	Mężczyźni	Kobiety	Mężczyźni
<b>Zarząd</b>				
poniżej 30 lat	0	0	0	0
30-50 lat	0	2	0	2
powyżej 50 lat	0	3	0	3
<b>Stanowiska dyrektorskie (M4-E1+)<sup>55</sup></b>				
poniżej 30 lat	0	0	0	0
30-50 lat	5	46	4	43
powyżej 50 lat	2	18	2	13
<b>Stanowiska menedżerskie (M1-M3)</b>				
poniżej 30 lat	6	16	8	9
30-50 lat	109	339	91	299
powyżej 50 lat	22	77	16	60
<b>Stanowiska specjalistyczne (P1-P5)</b>				
poniżej 30 lat	275	463	279	501
30-50 lat	849	1482	732	1 365
powyżej 50 lat	115	296	87	226
<b>Pracownicy operacji magazynowych (OM1-OM4)</b>				
poniżej 30 lat	119	510	89	396
30-50 lat	238	732	201	654
powyżej 50 lat	61	176	53	128

### ADEKWATNA PŁACA [S1-10]

Podstawą polityki płacowej są analizy standardów rynkowych oraz badania płacowe pozyskiwane z międzynarodowej firmy zewnętrznej. Poziom wynagrodzenia określany jest w odniesieniu do rynku lokalnego. W zależności od stanowiska i jego zaszeregowania definiowana jest rozpiętość wynagrodzenia (tzw. widełki). Po dokonaniu przeglądu wynagrodzeń i porównaniu ich z raportami rynkowymi, przedstawiana jest Zarządowi do akceptacji propozycja odnośnie wysokości budżetu podwyżkowego w danym roku. System wynagradzania zarówno pracowników, jak i członków Zarządu, opiera się na stałych i zmiennych składnikach, odnoszących się do wyników na poziomie całej Grupy oraz realizacji jej *Strategii biznesowej*. Zaszeregowaniem stanowisk zajmuje się komisja wartościująca, złożona z członków kadry kierowniczej wyższych szczebli. Komisja spotyka się raz na kwartał i po rekomendacji przedstawionej przez Dział Zarządzania Kapitałem Ludzkim (ZKL) i Zespół Międzynarodowy rozpatruje w obiektywny sposób wnioski dotyczące wartościowania stanowisk w Grupie Inter Cars. Premie wypłacane są kwartalnie lub rocznie w zależności od zajmowanego stanowiska. Wszystkie spółki zależne mają takie same rekomendowane poziomy premii. W procesie wartościowania stanowisk, ustalania wynagrodzeń i budżetu

<sup>55</sup> Kadra kierownicza najwyższego szczebla.

podwyżkowego nie biorą udziału konsultanci zewnętrzni. Wszyscy pracownicy Grupy Inter Cars otrzymują wynagrodzenie co najmniej na poziomie minimalnej krajowej<sup>56</sup>.

#### MIERNIKI WYNAGRODZEŃ (LUKA PŁACOWA I CAŁKOWITE WYNAGRODZENIE) [S1-16]

W Grupie Inter Cars, w 2024 roku nieskorygowana luka płacowa wynosiła 15%, w 2025 16%, została wyliczona jako stosunek średniego pełnego wynagrodzenia kobiet do mężczyzn. Do kalkulacji nieskorygowanej luki płacowej uwzględniono pracowników pozostających w stosunku pracy z organizacją na dzień 31.12.2025 r., ich pełne wynagrodzenie oraz nie zastosowano wyłączeń.

Ze względu na to, że nieskorygowana luka płacowa nie uwzględnia różnic w wynagrodzeniu wynikających m. in. z roli i zakresu odpowiedzialności stanowiska oraz struktury zatrudnienia kobiet i mężczyzn w poszczególnych obszarach Grupy, w ujawnieniu prezentowana jest dodatkowo skorygowana luka płacowa. Skorygowana luka płacowa została ujawniona zestawiając stosunek podstawowego wynagrodzenia oraz pełnego wynagrodzenia kobiet do mężczyzn w podziale na kategorie zatrudnienia.

#### Skorygowana luka płacowa w Grupie Inter Cars

Kategoria zatrudnienia	Stosunek podstawowego wynagrodzenia kobiet do podstawowego wynagrodzenia mężczyzn				Stosunek pełnego wynagrodzenia kobiet do pełnego wynagrodzenia mężczyzn			
	2025	2024	2023	2022	2025	2024	2023	2022
Zarząd	Nie dotyczy <sup>57</sup>				Nie dotyczy <sup>58</sup>			
Stanowiska kierownicze	1	1,03	1,00	0,89	0,98	1,03	0,99	0,89
Stanowiska specjalistyczne	1,04	0,97	0,99	0,87	1,03	0,94	0,97	0,84
Operacje magazynowe	0,96	0,94	1,04	0,91	0,94	0,93	1,02	0,90

Stosunek wynagrodzenia kobiet do wynagrodzenia mężczyzn (tzw. *gender pay gap*) został obliczony w podziale na:

- wynagrodzenie podstawowe - to stała kwota wypłacana pracownikowi za wykonywanie jego obowiązków,
- wynagrodzenie pełne - uwzględnia wynagrodzenie podstawowe wraz z dodatkowymi kwotami wypłacanymi pracownikowi (premie, benefity, wynagrodzenie za nadgodziny, inne wypłacone dodatki płacowe).

Do wyliczenia skorygowanej luki płacowej, pracownicy zostali podzieleni według biznesowego obszaru zaszeregowania: kadra zarządzająca, zarządzanie zapasami, zarządzanie produktami, sprzedaż, logistyka, marketing, IT, HR, finanse, reklamacje, filie, administracja, pozostałe obszary. W ramach każdego obszaru uwzględniony został poziom zajmowanego stanowiska: kierownicze, specjalistyczne, operacje magazynowe. Zebrane dane zostały przeliczone na ekwiwalenty pełnego etatu (FTE) oraz obliczone w stosunku rocznym. Dla każdego obszaru obliczono lukę płacową za pomocą średniej ważonej z wyłączeniem pozycji zerowych, gdzie wagą jest liczba pracowników na danym poziomie podzielona przez całkowitą liczbę pracowników w danym obszarze.

W kalkulacji uwzględniono pracowników pozostających w stosunku pracy z organizacją (np. w Polsce zatrudnionych na umowę o pracę) na dzień 31.12.2025 r.

<sup>56</sup> Dla krajów spoza EOG: Ukraina, Mołdawia, Bośnia i Hercegowina, Serbia, Albania wykorzystano płacę minimalną ustaloną poprzez dokumenty krajowe.

<sup>57</sup> Brak zatrudnionych kobiet w danej kategorii zatrudnienia w 2025 roku.

<sup>58</sup> Brak zatrudnionych kobiet w danej kategorii zatrudnienia w 2025 roku.

**Roczny wskaźnik całkowitego wynagrodzenia**

W 2025 roku w Grupie Inter Car stosunek całkowitego rocznego wynagrodzenia najwyższej opłacanej osoby<sup>59</sup> do mediany wynagrodzenia wszystkich pracowników organizacji (z wyłączeniem tej najwyższej opłacanej osoby) wyniósł 52,37, w 2024 roku wyniósł natomiast 45,54.

**OSOBY Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI [S1-12]**

Wskaźnik dotyczący zatrudnienia osób z niepełnosprawnościami obejmuje pracowników, którzy przedstawili pracodawcy orzeczenie o niepełnosprawności.

**Odsetek pracowników z niepełnosprawnościami**

	2025	2024
Kobiety	1,39%	0,96%
Mężczyźni	2,07%	0,97%
łącznie	1,86%	0,97%

**MIERNIKI DOTYCZĄCE SZKOLEŃ I ROZWOJU UMIEJĘTNOŚCI [S1-13]**

Wszyscy pracownicy Grupy Inter Cars objęci są programem ocen pracowniczych. Ocena pracownicza polega na przeprowadzeniu rozmowy ewaluacyjnej oraz oceny zgodnie z zaszeregowaniem pracownika i znanymi mu kryteriami przypisanymi do danego zaszeregowania. W 2025 roku w procesie nie zostali uwzględnieni pracownicy, którzy rozpoczęli pracę w ostatnim kwartale roku, oraz Ci którzy z przyczyn losowych czy urlopowych nie byli obecni w trakcie jego realizacji (długotrwałe nieobecności).

Z powodu trwającego konfliktu zbrojnego w Ukrainie, w bieżącym roku nie przeprowadzono ocen rocznych pracowników zatrudnionych w tym kraju.

**Odsetek pracowników podlegających regularnym ocenom jakości pracy i analizie kariery zawodowej**

	2025		2024	
	Kobiety	Mężczyźni	Kobiety	Mężczyźni
Stanowiska Dyrektorskie(E1+-M4)	71,43%	75,00%	83,33%	60,71%
Stanowiska menedżerskie (M1-M3)	83,94%	81,94%	79,13%	76,36%
Stanowiska specjalistyczne (P1-P5)	62,47%	54,62%	63,93%	55,11%
Pracownicy operacji magazynowych (OM1-OM4)	75,36%	70,38%	54,81%	56,88%
łącznie	67,13%	63,15%	52,36%	48,59%

**Średnia liczba godzin szkoleniowych w roku przypadających na pracownika**

Grupa Inter Cars oferuje pracownikom program szkoleń mających na celu rozwinięcie cech i kwalifikacji uznanych za najistotniejsze elementy modelu kompetencji. Na liczbę godzin szkoleniowych składają się szkolenia wewnętrzne oraz szkolenia zewnętrzne, w których czynny udział brali pracownicy. W 2025 roku na szkoleniach podnoszących kompetencje w obszarze umiejętności miękkich i technicznych, pracownik Grupy Inter Cars spędził średnio 2,27 godzin.

<sup>59</sup> W Inter Cars S.A. w 2025 roku wskaźnik został obliczony w oparciu o całkowite roczne wynagrodzenie Wiceprezesa Zarządu. W całkowitym rocznym wynagrodzeniu uwzględniono wynagrodzenie, premie, przyznane udziały, opcje na udziały, plan premii innych niż kapitałowe, zmiany wartości uposażenia emerytalnego, a także niekwalifikowalne, odroczone elementy wynagrodzenia przekazane w ciągu roku. W wynagrodzeniu najwyższej opłacanej osoby uwzględniono również wynagrodzenie wynikające z powołania i pełnionej funkcji.



**Średnia liczba godzin szkoleniowych przypadających na pracownika w podziale na płeć**

	2025		2024	
	Kobiety	Mężczyźni	Kobiety	Mężczyźni
Stanowiska Dyrektorskie(E1+-M4)	0	4,36	1,00	6,68
Stanowiska menedżerskie (M1-M3)	5,70	5,96	10,05	7,87
Stanowiska specjalistyczne (P1-P5)	1,64	1,18	6,06	6,09
Pracownicy operacji magazynowych (OM1-OM4)	2,60	2,92	0,44	0,13
<b>Łącznie</b>	<b>2,16</b>	<b>2,32</b>	<b>4,83</b>	<b>4,36</b>

**MIERNIKI BEZPIECZEŃSTWA I HIGIENY PRACY [S1-14]**

System zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy obejmuje rozpoznawanie zagrożeń we wszystkich obszarach prowadzonej działalności oraz zarządzanie związanym z nimi ryzykiem. Każda spółka Grupy opracowała i wdrożyła zgodnie z krajowymi przepisami zasady BHP, takie jak procedury wewnętrzne, instrukcje stanowiskowe oraz oceny ryzyka zawodowego na poszczególnych stanowiskach pracy. W roku 2025 nie odnotowano żadnych zmian w tym obszarze.

100% pracowników Grupy Inter Cars zatrudnionych na umowę o pracę zostało objętych systemem zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy (BHP) w 2025 roku. Żadna grupa pracowników nie została wyłączona ze wskaźnika.

W 2025 roku w Grupie Inter Cars odnotowano 151 obrażeń związanych z pracą. Przy każdym zdarzeniu przeprowadzana jest analiza wypadku oraz podejmowane są działania zaradcze. Do obliczeń wskaźnika przyjęto liczbę pracowników wykazaną we wskaźniku S1-6 oraz liczbę osób niebędących pracownikami we wskaźniku S1-7.

W bieżącym roku dokonano korekty danych porównawczych za 2024 rok w zakresie liczby obrażeń związanych z pracą oraz wskaźnika obrażeń związanych z pracą, z uwagi na zidentyfikowany błąd w procesie sprawozdawczości, tak aby zapewnić rzetelność, spójność metodologiczną oraz porównywalność ujawnianych informacji pomiędzy okresami sprawozdawczymi.

**Wskaźniki związane z wypadkowością własnych zasobów pracowniczych**

	2025	2024 <i>po przekształceniu</i>
<b>Pracownicy (umowa o pracę)</b>		
Liczba ofiar śmiertelnych w wyniku obrażeń związanych z pracą	0	0
Wskaźnik ofiar śmiertelnych w wyniku obrażeń związanych z pracą	0	0
Liczba poważnych obrażeń związanych z pracą (z wyłączeniem ofiar śmiertelnych)	0	1
Wskaźnik poważnych obrażeń związanych z pracą (z wyłączeniem ofiar śmiertelnych) <sup>60</sup>	0	0,11
Liczba obrażeń związanych z pracą	69	57
Wskaźnik obrażeń związanych z pracą <sup>61</sup>	6,49	6,16
Główne rodzaje wypadków przy pracy	Drobne skaleczenia, stłuczenia związane z upadkiem towaru na kończynę, ból pleców w związku z niewłaściwym podnoszeniem towaru	Drobne skaleczenia, stłuczenia związane z upadkiem towaru na kończynę, ból pleców w związku z niewłaściwym podnoszeniem towaru

<sup>60</sup> Wskaźnik obliczony bazując na 1 000 000 przepracowanych godzin.

<sup>61</sup> Wskaźnik obliczony bazując na 1 000 000 przepracowanych godzin.

	2025	2024 <i>po przekształceniu</i>
Liczba przypadków złego stanu zdrowia związanego z pracą, podlegającego zgłoszeniu	0	0
Liczba przepracowanych godzin	10 631 607	9 253 678
Liczba dni straconych z powodu urazów związanych z pracą	1513	960
<b>Osoby niebędące pracownikami</b>		
Liczba ofiar śmiertelnych w wyniku obrażeń związanych z pracą	0	0
Wskaźnik ofiar śmiertelnych w wyniku obrażeń związanych z pracą	0	0
Liczba poważnych obrażeń związanych z pracą (z wyłączeniem ofiar śmiertelnych)	0	0
Wskaźnik poważnych obrażeń związanych z pracą (z wyłączeniem ofiar śmiertelnych)	0	0
Liczba obrażeń związanych z pracą	82	89 (przekształcono) <sup>62</sup>
Wskaźnik obrażeń związanych z pracą	7,95	8,83 (przekształcono) <sup>63</sup>
Główne rodzaje wypadków przy pracy	Drobne skaleczenia, stłuczenia związane z upadkiem towaru na kończynę, ból pleców w związku z niewłaściwym podnoszeniem towaru	Drobne skaleczenia, stłuczenia związane z upadkiem towaru na kończynę, ból pleców w związku z niewłaściwym podnoszeniem towaru
Liczba przepracowanych godzin <sup>64</sup>	10 310 400	10 076 400

**WSKAŹNIKI RÓWNOWAGI MIĘDZY ŻYCIEM ZAWODOWYM A PRYWATNYM [S1-15]**

W Grupie Inter Cars wszyscy pracownicy mają pełne prawo do korzystania z różnych form urlopów rodzicielskich. W 2025 roku 696 pracowników Grupy skorzystało z urlopu rodzicielskiego, co stanowiło 12% wszystkich pracowników.

**Urlopy rodzicielskie**

	2025		2024	
	Kobiety	Mężczyźni	Kobiety	Mężczyźni
Odsetek pracowników uprawnionych do korzystania z urlopu rodzicielskiego	100%	100%	100%	100%
Liczba pracowników upoważnionych, którzy skorzystali z urlopu rodzicielskiego	369	327	314	249
Odsetek pracowników uprawionych, którzy skorzystali z urlopu rodzicielskiego	20%	8%	20%	7%

**OCHRONA SOCJALNA [S1-11]**

W Grupie Inter Cars wszyscy pracownicy objęci są ochroną socjalną przed utratą dochodów z powodu poważnych zdarzeń życiowych (choroba, bezrobocie rozpoczynające się w czasie, gdy pracownik jednostki pracuje w niej, wypadek przy pracy

<sup>62</sup> Wartość została skorygowana – w 2024 r. wynosiła 184.

<sup>63</sup> Wartość została skorygowana – w 2024 r. wynosiła 18,26.

<sup>64</sup> Liczba godzin osób niebędących pracownikami została oszacowana, ponieważ z uwagi na specyfikę zatrudnienia w tym obszarze, godziny te nie są monitorowane.

i niepełnosprawność nabyta, urlop rodzicielski, przejście na emeryturę). W krajach poza EOG, w których Grupa Inter Cars prowadzi działalność<sup>65</sup>, również obowiązuje ochrona socjalna.

#### INCYDENTY, SKARGI I POWAŻNE ODDZIAŁYWANIA NA PRZESTRZEGANIE PRAW CZŁOWIEKA [S1-17]

W Grupie Inter Cars w 2025 roku nie zarejestrowano żadnych przypadków dyskryminacji, w tym molestowania ani poważnych incydentów związanych z naruszeniem praw człowieka<sup>66</sup>. W związku z tym na Grupę nie zostały nałożone grzywny, kary, ani nie zostały wypłacone odszkodowania na skutek skarg pracowniczych. W Grupie obowiązują *Polityka przeciwdziałania nadużyciom* oraz *Procedura zgłoszeń wewnętrznych*, które zostały szczegółowo opisane w rozdziale 4.1. *Postępowania w biznesie [ESRS G1]*, we wskaźniku G1-1.

##### Liczba incydentów, skarg oraz nałożonych grzywien

	2025	2024
Całkowita liczba przypadków dyskryminacji	0	0
Liczba skarg złożonych za pośrednictwem kanałów zgłaszania przez własnych pracowników	0	0
Łączna kwota grzywien, kar i odszkodowań za powstałe szkody w wyniku incydentów	0	0

### 3.2. KONSUMENTI I UŻYTKOWNICY KOŃCOWI [ESRS S4]

#### ISTOTNE WPŁYWY, RYZYKA I SZANSE ORAZ ICH WZAJEMNE ZWIĄZKI ZE STRATEGIĄ I MODELEM BIZNESOWYM [ESRS 2 SBM-3]

Na podstawie badania podwójnej istotności Grupa Inter Cars przeanalizowała wpływy, ryzyka oraz szanse związane z konsumentami i użytkownikami końcowymi, które – ze względu na specyfikę modelu biznesowego – identyfikowane są przede wszystkim w łańcuchu wartości.

Grupa identyfikuje:

- **Użytkowników końcowych** produktów dystrybuowanych przez Grupę Inter Cars, którymi są pracownicy warsztatów samochodowych, a w ograniczonym zakresie także klienci indywidualni, którzy dokonują samodzielnego montażu zakupionych części zamiennych. Grupy te muszą dysponować rzetelnymi, jasnymi i dostępnymi informacjami dotyczącymi produktów, w tym instrukcjami użytkowania i informacjami technicznymi, aby ograniczyć ryzyko potencjalnie nieprawidłowego zastosowania lub montażu części i narzędzi.
- **Konsumentów**, którymi są osoby korzystające z pojazdów, w których zamontowane zostały produkty dystrybuowane przez Grupę Inter Cars.

Grupa Inter Cars nie oferuje produktów, które są z natury szkodliwe dla ludzi lub zwiększają ryzyko wystąpienia chorób przewlekłych, ani usług, które mogłyby mieć potencjalnie negatywny wpływ na prawo do prywatności, ochronę danych osobowych, wolność wypowiedzi lub zasadę niedyskryminacji.

W wyniku przeprowadzonej analizy, Grupa Inter Cars zidentyfikowała istotne wpływy, ryzyka oraz szanse związane z konsumentami i użytkownikami końcowymi, wynikające z charakteru oferowanych produktów i modelu biznesowego Grupy. Zidentyfikowano potencjalny negatywny wpływ dotyczący jakości i bezpieczeństwa produktów, który mógłby wystąpić w przypadku wad dystrybuowanych produktów lub ich nieprawidłowego montażu w dole łańcucha wartości. Jednocześnie zidentyfikowano pozytywny wpływ związany ze wsparciem warsztatów w podnoszeniu kompetencji technicznych, a także ryzyka reputacyjne i regulacyjne związane z greenwashingiem w komunikacji skierowanej do konsumentów i użytkowników końcowych. Zidentyfikowano również szanse biznesowe, wynikające z towarzyszenia klientom w procesie adaptacji do zmian rynkowych i regulacyjnych.

<sup>65</sup> Albania, Bośnia i Hercegowina, Mołdawia, Serbia, Ukraina.

<sup>66</sup> Analiza do wyliczenia wskaźnika objęła wszystkie rodzaje nadużyć wymienione w ESRS S1-17 Incydeny, skargi i poważne oddziaływania na przestrzeganie praw człowieka.

Szczegółowe zidentyfikowane wpływy, ryzyka i szanse zostały opisane w rozdziale 1.5. Zarządzanie istotnymi wpływami, ryzykami i szansami, w ramach wskaźnika SBM-3, a podejmowane z nimi działania we wskaźniku S4-4 [Podejmowanie działań dotyczących istotnych wpływów oraz zarządzanie istotnymi ryzykami i szansami, w tym skuteczność działań].

#### INTERESY I OPINIE ZAINTERESOWANYCH STRON [ESRS 2 SBM-2]

W modelu biznesowym Grupy Inter Cars interesy, poglądy i prawa konsumentów oraz użytkowników końcowych, w tym poszanowanie praw człowieka, są uwzględniane przez Zarząd przy kształtowaniu strategii i rozwoju oferty Grupy. Grupa analizuje, w jaki sposób jej działalność wpływa na konsumentów i użytkowników końcowych, w szczególności w obszarach bezpieczeństwa produktów, jakości obsługi oraz dostępności usług.

W przypadku zidentyfikowania potencjalnie negatywnego wpływu, Grupa podejmuje odpowiednie działania mające na celu ograniczenie ryzyk i wzmocnienie pozytywnych rezultatów dla tej grupy interesariuszy. Mechanizmy zbierania opinii oraz ich włączania w procesy decyzyjne zostały opisane w ujawnieniu S4-2 i stanowią integralny element niniejszego ujawnienia.

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

Grupa Inter Cars wdrożyła polityki adresujące zidentyfikowane wpływy, ryzyka i szanse związane z konsumentami i użytkownikami końcowymi:

**Polityka Jakości Inter Cars** – określa zobowiązanie Grupy do zapewniania najwyższej jakości produktów i usług oraz ciągłego doskonalenia procesów, kadry i Systemu Zarządzania Jakością. Dokument wyznacza kierunki działania ukierunkowane na rozwój oferty, innowacyjność, optymalizację obsługi klienta oraz budowanie silnej pozycji rynkowej Grupy. Dokument adresuje potencjalny, negatywny wpływ związany z jakością sprzedawanych produktów. Polityka jest dostępna dla wszystkich pracowników oraz interesariuszy na stronie relacji inwestorskich Inter Cars.

**Kodeks postępowania i dobrych praktyk rynkowych Grupy Kapitałowej Inter Cars S.A.** – Kodeks reguluje ogólne zasady, które przestrzegane są w bieżącej działalności, pełni on rolę kodeksu etycznego. Dokument ten określa między innymi reguły i pożądane postawy dotyczące relacji z klientami. Kodeks adresuje IRO związane z tematami: wpływ na konsumentów lub użytkowników końcowych związane z informacjami oraz dostęp do informacji. Obowiązujący w Grupie Inter Cars Kodeks nie zawiera obecnie szczegółowych odniesień do zobowiązań dotyczących praw człowieka konsumentów lub użytkowników końcowych ani do mechanizmów nadzoru nad przestrzeganiem Wytycznych ONZ dotyczących biznesu i praw człowieka, Deklaracji MOP dotyczącej podstawowych zasad i praw w pracy czy Wytycznych OECD dla przedsiębiorstw międzynarodowych. Szczegółowo opisany w rozdziale 4.1. *Postępowanie w biznesie [ESRS G1]*.

**Procedura Przeciwdziałania Nadużyciom** – szczegółowo opisana w rozdziale 4.1. *Postępowanie w biznesie [ESRS G1]*. Procedura adresuje IRO związane z tematami: wpływ na konsumentów lub użytkowników końcowych związane z informacjami oraz dostęp do informacji.

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

Grupa Inter Cars działa na wielu rynkach o zróżnicowanej specyfice, co wymaga dostosowania modelu współpracy z konsumentami i użytkownikami końcowymi do lokalnych warunków i oczekiwań. W efekcie, odpowiedzialność za współpracę jest rozproszona pomiędzy poszczególne obszary biznesowe w ramach operacji własnych oraz sieć dystrybucyjną w dole łańcucha wartości. Szczegółowe informacje odnośnie procesów współpracy zostały opisane we wskaźniku ESRS S4-3 oraz w rozdziale 4.1. *Postępowanie w biznesie [ESRS G1]*, we wskaźniku G1-1.

#### PROCESY NAPRAWY SKUTKÓW NEGATYWNYCH WPŁYWÓW I KANAŁY ZGŁASZANIA WĄTPLIWOŚCI [S4-3]

Grupa Inter Cars posiada funkcjonujące mechanizmy umożliwiające zgłaszanie reklamacji, skarg oraz nieprawidłowości.

W ramach obsługi posprzedażowej konsument i użytkownik końcowy, mogą zgłosić reklamację zgodnie z obowiązującymi procedurami. Każde zgłoszenie reklamacyjne zostaje przyjęte i rozpatrzone, czas jego rozpatrzenia jest zgodny z indywidualnymi warunkami sprzedaży ustanowionymi przez spółkę dystrybucyjną. Grupa posiada wewnętrzne procedury reklamacyjne, a do obsługi zgłoszeń wykorzystywana jest aplikacja „IC Reklamacje”, umożliwiająca wgląd w status oraz historię zgłoszenia, w tym przegląd załączników oraz kompletności wymaganych danych. Reklamacje rozpatrywane są przede wszystkim przez Dział Reklamacji Inter Cars w Zakroczymiu, natomiast reklamacje dotyczące wybranych grup produktów analizowane są przez laboratorium InterMeko Europe Sp. z o.o.

Dodatkowo w Grupie funkcjonują kanały zgłaszania naruszeń i nieprawidłowości, opisane w ujawnieniach dotyczących ładu korporacyjnego [ESRS G1]. Ze względu na pośredni charakter relacji z konsumentami i użytkownikami końcowymi, Grupa nie prowadzi odrębnej oceny poziomu świadomości w zakresie dostępnych kanałów zgłaszania.

#### PODEJMOWANIE DZIAŁAŃ DOTYCZĄCYCH ISTOTNYCH WPŁYWÓW ORAZ ZARZĄDZANIE ISTOTNYMI RYZYKAMI I SZANSAMI, W TYM SKUTECZNOŚĆ DZIAŁAŃ [S4-4]

Działania związane ze zidentyfikowanymi wpływami, ryzykami i szansami dotyczącymi konsumentów i użytkowników końcowych wynikają ze *Strategii biznesowej* oraz *Strategii zrównoważonego rozwoju* i są realizowane w sposób ciągły, umożliwiając odpowiadanie na aktualne potrzeby tych grup i dynamiczne zmiany zachodzące w ich otoczeniu.

Grupa Inter Cars prowadzi działania wpływające na konsumentów i użytkowników końcowych, koncentrujące się na:

- kontroli jakości produktów,
- szkoleniach prowadzonych dla warsztatów,
- udostępnianiu narzędzi wspierających prowadzenie działalności przez warsztaty samochodowe,
- zarządzaniu ryzykiem związanym z greenwashingiem.

##### Kontrole jakości

Jakość części zamiennych oraz wyposażenia dostarczanego do warsztatów ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo użytkowników końcowych i konsumentów, dlatego w Grupie realizowane są procesy kontroli jakości, w szczególności w odniesieniu do produktów marek własnych. Jakość produktów weryfikowana jest przez spółkę InterMeko Europe Sp. z o.o., która specjalizuje się w pomiarach geometrycznych, badaniach wytrzymałości, materiałowych oraz w testach funkcjonalnych.

Kontrole jakości realizowane są w oparciu o wytyczne normy ISO 9001:2015. W ramach tego procesu na podstawie analizy jakościowej typowane są do kontroli wyrywkowej poszczególne produkty, w tym produkty tzw. marek własnych, aby zminimalizować ryzyka dla jakości podzespołów.

Skuteczność działań w tym obszarze monitorowana jest głównie poprzez analizę zgłoszeń reklamacyjnych oraz wyniki kontroli jakości.

##### Szkolenia

Grupa Inter Cars wspiera rozwój warsztatów samochodowych oraz kompetencji mechaników (kluczowej grupy użytkowników końcowych), wpływając na podnoszenie jakości diagnostyki pojazdów i zmniejszanie prawdopodobieństwa wystąpienia błędów w procesie doboru i montażu części poprzez oferowanie profesjonalnych szkoleń w trzech obszarach tematycznych:

1. **technicznym** – pozwalającym na poszerzenie kompetencji mechaników o nowe umiejętności w zakresie diagnostyki pojazdów, a także eliminowanie najczęściej popełnianych błędów w procesie doboru i montażu części, co może wpływać na zwiększanie bezpieczeństwa konsumentów,
2. **produktywnym** – umożliwiającym poznanie najnowszych narzędzi warsztatowych oraz części samochodowych wprowadzanych na rynek przez producentów współpracujących z Grupą Inter Cars, co wspiera podnoszenie jakości, bezpieczeństwa i efektywności świadczonych usług, a także ich dopasowanie do zmieniającej się technologii występującej w pojazdach,
3. **biznesowym** – wspierającym właścicieli warsztatów w dopasowywaniu działalności do zmiennego otoczenia regulacyjnego i rynkowego, trendów wpływających na park samochodowy i zmieniające się technologie.

Grupa prowadzi również badania potrzeb wśród warsztatów w obszarze szkoleniowym, aby lepiej dostosowywać ofertę edukacyjną do ich oczekiwań oraz dynamicznie zmieniających się realiów rynkowych.

##### Udostępnianie narzędzi wspierających prowadzenie działalności

Grupa Inter Cars udostępnia narzędzia, które wspierają prowadzenie działalności przez warsztaty motoryzacyjne. Cyfryzacja procesów biznesowych stanowi jedno z rozwiązań, które wywierać może pozytywny wpływ na pracowników oraz właścicieli warsztatów. Przykładami tych rozwiązań są:

- **Inter Cars e-Catalog** to główna platforma sprzedażowa Grupy Inter Cars. Jest to narzędzie, które pomaga profesjonalnym użytkownikom wyszukać pojazd, wybrać potrzebne produkty i je zamówić. Platforma posiada integrację z różnymi

- dostawcami danych, zapewniającymi informacje o pojeździe na bazie numeru VIN oraz przydatne dane techniczne związane z naprawami, co rozszerza zakres usług, do których mają dostęp użytkownicy. W Inter Cars e-Catalog użytkownicy mogą przeglądać całe portfolio Grupy Inter Cars,
- **eSOWA** jest to program do kompleksowej obsługi warsztatu czy sklepu motoryzacyjnego.

#### Zarządzanie ryzykiem greenwashingu

Grupa realizuje działania komunikacyjne skierowane do konsumentów i użytkowników końcowych. W 2025 zrealizowano wewnętrzne spotkania edukacyjne mające na celu podnoszenie świadomości w zakresie greenwashingu (ryzykiem przekazu wprowadzającego odbiorców w błąd w odniesieniu do cech środowiskowych produktów lub działań Grupy) z przedstawicielami najbardziej narażonych na ziszczenie tego ryzyka obszarów: spółką Inter Cars Marketing Services Sp. z o.o., oraz działem regeneracji i gospodarki cyrkularnej. Grupa nie posiada formalnej polityki ani celów dotyczących odpowiedzialnych praktyk komunikacyjnych.

Grupa Inter Cars regularnie monitoruje poziom skuteczności prowadzonych działań skierowanych do warsztatów w Polsce poprzez wywiady oraz badania. Dodatkowo, każdego miesiąca prowadzone są badania transactional Net Promoter Score (tNPS) wśród warsztatów. Wyniki z wywiadów i badań dostarczają informacji zwrotnych dotyczących jakości obsługi, atrakcyjności oferty oraz poziomu wsparcia biznesowego, a uzyskane dane służą do bieżącego doskonalenia procesów i standardów współpracy.

W sprawozdawanym roku Grupa nie odnotowała istotnych incydentów dotyczących naruszeń praw konsumentów lub użytkowników końcowych.

Ponadto, Grupa jest członkiem stowarzyszeń branżowych, które aktywnie prowadzą działalność na rzecz rozwoju sektora części zamiennych i zmniejszania jego negatywnego wpływu, szczegółowy opis znajduje się w rozdziale 4.1. *Postępowanie w biznesie [ESRS G1]*, we wskaźniku ESRS G1-5.

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

Grupa Inter Cars nie przyjęła mierzalnych celów ani wskaźników pomiarów skuteczności prowadzonych działań w odniesieniu do zidentyfikowanych wpływów, ryzyk i szans związanych z konsumentami i użytkownikami końcowymi. Ze względu na dynamicznie zmieniające się otoczenie biznesowe Grupa realizuje działania ciągłe, które dopasowywane są do aktualnych potrzeb tych grup i realizujących *Strategię biznesową* i *Strategię zrównoważonego rozwoju*.

## 4. POSTĘPOWANIE W BIZNESIE [G1]

### 4.1. POSTĘPOWANIE W BIZNESIE [ESRS G1]

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

Grupa Inter Cars działa zgodnie z zasadami etyki i przestrzega praw człowieka we wszystkich obszarach działalności, na co wskazuje w szczególności zgodność z minimalnymi gwarancjami w rozumieniu Taksonomii UE. Podejście Grupy Inter Cars do kwestii etycznych i należytej staranności w dziedzinie praw człowieka regulują obowiązujące polityki i kodeksy – ich ścisłe przestrzeganie jest warunkiem pracy w Grupie Inter Cars i obowiązuje każdego pracownika, również w relacjach z kluczowymi partnerami biznesowymi w całym łańcuchu wartości. Zasady zawarte w niżej wymienionych dokumentach służą zapobieganiu wystąpienia negatywnych skutków w dziedzinie praw człowieka i praw pracowniczych związanych przede wszystkim z bezpośrednimi operacjami Grupy Inter Cars. Polityki zostały przyjęte w formie uchwały Zarządu i są dostępne dla wszystkich pracowników w wewnętrznym intranecie. Za wdrożenie polityk Grupy Inter Cars odpowiada Radca Prawny Spółki. Dodatkowo, w spółkach zależnych odpowiedzialność za wdrażanie i nadzór nad przestrzeganiem polityk ponoszą zarządy spółek i lokalne służby prawne. Pracownicy zostają zapoznani z politykami oraz zasadami etyki na różne sposoby, np. poprzez onboarding, szkolenia dostępne na internetowej platformie szkoleniowej lub komunikację wewnętrzną. Wdrożenie i stosowanie polityk Programu Compliance są corocznie weryfikowane przez Dział Audytu Wewnętrznego. Ponadto analizowane są zmiany w prawodawstwie, które mogą wymagać dokonania zmian w politykach i procedurach. Pracownicy mogą dokonać zgłoszenia w związku z naruszeniem poszczególnych Polityk poprzez system zgłaszania naruszeń, który szczegółowo został opisany w niniejszym wskaźniku.

Do kluczowych dokumentów regulujących zasady postępowania należą:

#### ***Kodeks postępowania i dobrych praktyk rynkowych Grupy Kapitałowej Inter Cars S.A.***

Kodeks reguluje ogólne zasady, które przestrzegane są w bieżącej działalności Grupy Inter Cars, pełni on rolę kodeksu etycznego. Dokument ten określa między innymi reguły i pożądane postawy dotyczące:

- wartości,
- bezpieczeństwa,
- równych szans i równego traktowania,
- relacji z klientami,
- relacji biznesowych,
- kontaktów z mediami,
- relacji z konkurencją.

Kodeks jest więc deklaracją zgodności z różnymi kategoriami praw człowieka odnoszącymi się do działalności Grupy – w szczególności z prawami pracowniczymi. Ponadto jednoznacznie wyraża całkowity brak akceptacji dla korupcji i łapownictwa, a także wskazuje na podstawowe zasady ochrony środowiska, współpracy z administracją publiczną oraz dotyczące ochrony danych osobowych. Kodeks jest dostępny dla wszystkich pracowników w wewnętrznym Intranecie oraz na stronie relacji inwestorskich Inter Cars. Kodeks odnosi się do wpływów, ryzyk i szans zidentyfikowanych w tematach kultury korporacyjnej, zarządzania stosunkami z dostawcami, w tym praktyk płatniczych oraz korupcji i łapówkarstwa, które zostały opisane w rozdziale 1.5. *Zarządzanie istotnymi wpływami, ryzykami i szansami.*

#### ***Polityka należytej staranności***

Polityka należytej staranności w Grupie Kapitałowej Inter Cars (dalej jako „Polityka”), określa ramy odpowiedzialnego prowadzenia działalności biznesowej w oparciu o standardy międzynarodowe, takie jak Wytyczne ONZ, Wytyczne OECD, Międzynarodowa Karta Praw Człowieka oraz Deklaracja Międzynarodowej Organizacji Pracy.

Głównym celem dokumentu jest identyfikacja, ocena i minimalizacja ryzyk zrównoważonego rozwoju w całym łańcuchu wartości Grupy, zarówno w procesach wewnętrznych, jak i w relacjach z partnerami biznesowymi. Kluczowe elementy Polityki obejmują:

- identyfikację i priorytetyzację ryzyk ESG zdefiniowanych w Polityce,
- zapobieganie i działania naprawcze dotyczące ww. ryzyk ESG, w szczególności związane z kwestiami handlu ludźmi, pracą przymusową lub obowiązkową, oraz pracą dzieci,



- zaangażowanie interesariuszy i odniesienie do procedur skargowych obowiązujących w Grupie,
- monitorowanie efektywności Polityki i zasady raportowania.

Polityka jest dostępna dla wszystkich osób zatrudnionych, nie jest udostępniona dla podmiotów zewnętrznych.

#### **Procedura Przeciwdziałania Nadużyciom**

Dokument opisuje między innymi sposoby zapobiegania nadużyciom, w tym próbom wręczania i przyjmowania korzyści finansowych, a także przedstawia przykłady zabronionych zachowań. Ponadto określa procedury prowadzenia wewnętrznych postępowań wyjaśniających. W polityce przeciwdziałania nadużyciom znajdziemy również zasady oferowania darowizn czy weryfikacji kontrahentów. Polityka definiuje pojęcie funkcjonariusza publicznego (bardzo szeroko – grupa ta obejmuje między innymi przedstawicieli partii politycznych, pracowników administracji publicznej i spółek państwowych oraz osoby zajmujące jakiegokolwiek stanowiska sądownicze) i stanowczo zakazuje dokonywania, obiecywania, oferowania i zatwierdzania jakichkolwiek płatności na rzecz osób spełniających tę definicję. Obecna polityka nie odnosi się do Konwencji Narodów Zjednoczonych przeciwko korupcji i planowane jest jej dostosowanie, aby uwzględniała te wytyczne. Polityka jest dostępna dla wszystkich osób zatrudnionych, nie jest udostępniona dla podmiotów zewnętrznych. Polityka odnosi się do wpływów, ryzyk i szans zidentyfikowanych w temacie ochrony sygnalistów które zostały opisane w rozdziale 1.5. *Zarządzanie istotnymi wpływami, ryzykami i szansami.*

#### **Procedura zgłoszeń wewnętrznych w Grupie Kapitałowej Inter Cars**

Procedura definiuje nadużycia i wskazuje na kanały ich zgłaszania w Grupie Kapitałowej Inter Cars, ponadto określa zasady ochrony sygnalistów. Dokument wdraża postanowienia ustawy o ochronie sygnalistów i jest związany z *Polityką przeciwdziałania nadużyciom w Grupie Inter Cars* w zakresie regulowania sposobu prowadzenia wewnętrznych postępowań wyjaśniających. Procedura jest udostępniona wszystkim pracownikom oraz opublikowana na stronie relacji inwestorskich Inter Cars. Procedura obejmuje spółki: Inter Cars S.A., Q-service Sp. z o.o., Lauber Sp. z o.o., Feber Sp. z o.o., IC Development & Finance Sp. z o.o., Armatus sp. z o.o., Inter Cars Marketing Services Sp. z o.o., ILS Sp. z o.o., Q-service Truck Sp. z o.o., Inter Cars Fleet Services Sp. z o.o. Procedura odnosi się do wpływów, ryzyk i szans zidentyfikowanych w temacie ochrony sygnalistów, które zostały opisane w rozdziale 1.5. *Zarządzanie istotnymi wpływami, ryzykami i szansami.*

#### **Polityka poufności informacji w Grupie Kapitałowej Inter Cars**

Dokument określa podstawowe zasady przetwarzania i przechowywania informacji poufnych oraz wskazuje sposoby postępowania w przypadku naruszenia poufności informacji w Grupie Inter Cars. Polityka jest dostępna dla wszystkich osób zatrudnionych, nie jest udostępniona dla podmiotów zewnętrznych. Polityka odnosi się do wpływów, ryzyk i szans zidentyfikowanych w temacie kultury korporacyjnej.

#### **Polityka przeciwdziałania mobbingowi w Grupie Kapitałowej Inter Cars**

Polityka definiuje, czym jest mobbing i przedstawia zasady zgłaszania podejrzeń mobbingu oraz prowadzenia wewnętrznego postępowania wyjaśniającego w przypadku otrzymania takiego zgłoszenia. Polityka nie jest dostępna dla podmiotów zewnętrznych. Polityka odnosi się do wpływów, ryzyk i szans zidentyfikowanych w temacie kultury korporacyjnej.

Każdy nowy pracownik spółek Inter Cars S.A., ILS Sp. z o.o., Inter Cars Marketing Services Sp. z o.o., Armatus Sp. z o.o., Q-Service Sp. z o.o. oraz Q-Service Truck Sp. z o.o. uczestniczy w szkoleniu z polityk Programu Compliance Grupy w ramach procesu onboarding. Dodatkowo, w celu uzupełnienia wiedzy, nowi pracownicy zobligowani są do ukończenia e-learningu obejmującego wszystkie polityki Programu Compliance. Dodatkowo polityki, które dotyczą między innymi kwestii antykorupcyjnych, są udostępnione wszystkim pracownikom w Intranecie organizacji. W Grupie zostały zidentyfikowane funkcje najbardziej narażone na ryzyko korupcji i przekupstwa, 100% pracowników zidentyfikowanych funkcji otrzymało dodatkowe informacje w ww. zakresie. Są to osoby będące członkami zarządów, osoby zarządzające poszczególnymi segmentami produktowymi, osoby odpowiedzialne za szeroko pojęty obszar zakupów kosztowych (w tym usług) – osoby odpowiedzialne za inne obszary związane ze szczególnym ryzykiem korupcji (np. IT, marketing, eventy), a także doradcy zarządów.

Grupa w 2025 roku nie posiadała polityk w zakresie prowadzenia szkoleń wewnątrz organizacji na temat postępowania w biznesie.

### System zgłaszania nadużyć

W celu zapewnienia poprawnego rozumienia i przestrzegania przyjętych polityk wdrożony został specjalny system zgłaszania nadużyć, opisany w *Procedurze zgłoszeń wewnętrznych*, który jest dostępny na stronie internetowej relacji inwestorskich. Procedura zgłoszeń wewnętrznych wdraża wymagania przewidziane w ustawie o ochronie sygnalistów, która transponuje do prawa krajowego Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1937.

System stanowi element procesu należytej staranności dotyczącego praw człowieka w Grupie Inter Cars, za pomocą którego interesariusze dotknięci negatywnymi skutkami mogą wносить skargi i dążyć do ich rozpatrzenia oraz zgłaszać wątpliwości i zapytania. Przyjęta została szeroka definicja nadużycia, które wyjaśniane jest jako celowe działanie lub zaniechanie naruszające przepisy prawa lub zasady obowiązujące w Grupie, którego wynikiem są korzyści po stronie sprawcy, lub szkody po stronie podmiotów z Grupy Inter Cars. Z systemu można korzystać online do zgłaszania przypadków niezgodności finansowych (m.in. korupcji, oszustw, przestępstw finansowych) oraz pozafinansowych (takich jak np. nękanie, dyskryminacja, czy naruszenia związane z kwestiami środowiskowymi). Analiza informacji pochodzących z mechanizmu zgłaszania skarg umożliwia identyfikację niekorzystnych skutków w dziedzinie praw człowieka i praw pracowniczych, jakie działalność Grupy powoduje lub może powodować. System ma trzy wersje językowe – polską, angielską i węgierską. W badaniu zaangażowania i satysfakcji pracowników zawarto pytania sprawdzające wiedzę na temat systemu zgłaszania oraz potencjalnego wykorzystania systemu w momencie identyfikacji nadużycia. Nie przeprowadzono konsultacji z interesariuszami zewnętrznymi.

Z systemu zgłaszania nadużyć korzystać mogą zarówno osoby zatrudnione w Grupie Inter Cars, jak i kontrahenci, klienci lub inne osoby, które mogą posiadać wiedzę o potencjalnych nadużyciach. Zgłoszenia można dokonać anonimowo lub ujawnić swoją tożsamość. Niezależnie od tego, czy sygnalista zdecydował się na podanie swoich danych, czy też nie, należy utworzyć zabezpieczoną skrzynkę pocztową, która umożliwia bezpieczną komunikację z jednostką organizacyjną odpowiedzialną za rozpatrywanie zgłoszeń. Organizacja zapewnia poufność wszystkich zgłoszeń.

Sygnalistom działającym w dobrej wierze zapewniana jest ochrona przed działaniami o charakterze represyjnym lub innymi rodzajami niesprawiedliwego traktowania. Grupa dba o to, aby sygnaliści nie padli ofiarą działań odwetowych (np. pociągani do odpowiedzialności porządkowej, dyscyplinarnej, finansowej w związku ze zgłoszeniem), czy w inny sposób szykanowani przez przełożonych lub przez współpracowników. Grupa przeciwdziała działaniom odwetowym zgodnie z ustawą o sygnalistach.

Takie same uprawnienia przysługują również sygnalistom, którzy zdecydują się zgłosić nadużycia innymi kanałami, np. na adres e-mail: [compliance@intercars.eu](mailto:compliance@intercars.eu), telefonicznie, osobiście lub za pośrednictwem tradycyjnej poczty.

Wszystkie zgłoszenia są na bieżąco weryfikowane. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości podejmowane są określone działania naprawcze. Osobą upoważnioną do przyjmowania zgłoszeń, podejmowania oraz prowadzenia postępowań wyjaśniających jest Radca Prawny Spółki Inter Cars S.A. Skuteczność działań z obszaru Compliance, w tym obszaru przeciwdziałania nadużyciom jest monitorowana – sporządzane są coroczne raporty w tym zakresie, które weryfikowane są przez audyt wewnętrzny i przedstawiane Radzie Nadzorczej.

W związku z różnicami w sposobie wdrożenia Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1937 z dnia 23 października 2019 r. w sprawie ochrony osób zgłaszających naruszenia prawa Unii w krajach członkowskich UE w ramach Grupy Kapitałowej podejmowane są prace nad odpowiednim uzgodnieniem treści lokalnych procedur dotyczących sygnalistów.

### Stwierdzone naruszenia

W 2025 roku nie zostały wydane wyroki sądowe stwierdzające naruszenie przez Grupę Inter Cars, jej najwyższe kierownictwo lub spółki Grupy: praw człowieka, praw pracowniczych, prawa uczciwej konkurencji, podatkowego ani stwierdzającego przypadki korupcji. Krajowe Punkty Kontaktowe OECD nie przyjęły żadnych spraw dotyczących Grupy ani jej spółek. W ciągu ostatnich 2 lat organizacja Business and Human Rights Resource Centre nie zwracała się z żadnymi zarzutami do Inter Cars S.A. ani jej spółek zależnych.

W ramach oceny zgodności z minimalnymi gwarancjami zostało zweryfikowane, czy w raportowanym okresie wystąpiły ostatecznie stwierdzone sądowo naruszenia determinujące niezgodność z minimalnymi gwarancjami według zaleceń Platform on Sustainable Finance. Wyjaśnienie, czym są minimalne gwarancje oraz pozostała część ujawnienia taksonomicznego znajduje się w rozdziale 2.1. *Ujawnienia taksonomiczne*.

W 2025 roku w Grupie Inter Cars nie wystąpiły znaczące<sup>67</sup> przypadki niezgodności z przepisami prawa i regulacjami, za które poniesiono kary pieniężne bądź sankcje niepieniężne. Nie wystąpiły również opłaty kar za znaczące przypadki nieprzestrzegania przepisów prawa i regulacji, które wystąpiły w bieżącym lub poprzednim okresie sprawozdawczym.

#### Naruszenia wskazujące na niezgodność z minimalnymi gwarancjami z Taksonomii

	2025	2024
Przypadki naruszeń praw człowieka	0	0
Liczba kroków prawnych podjętych wobec organizacji dotyczących przypadków naruszeń zasad wolnej konkurencji oraz praktyk monopolistycznych	0	0
Przypadki naruszeń regulacji podatkowych	0	0
Przypadki potwierdzonych naruszeń o charakterze korupcyjnym	0	0
Sprawy sądowe dotyczące praktyk korupcyjnych wszczęte przeciwko organizacji lub jej pracownikom	0	0
Zarzuty od Business and Human Rights Resource Center (w ciągu ostatnich 2 lat)	0	0
Sprawy przyjęte przeciwko Inter Cars przez Krajowe Punkty Kontaktowe OECD	0	0
<b>Łącznie</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### ZARZĄDZANIE RELACJAMI Z DOSTAWCAMI [G1-2]

Grupa Inter Cars współpracuje z dostawcami produktów towarowych z całego świata, którzy:

- Spełniają wymagania „**Polityki zakupów towarowych Inter Cars S.A.**”, która określa zasady dokonywania zakupów, zarządzania, standaryzacji i koordynacji procesów zaopatrzenia. Ponadto ułatwia prowadzenie negocjacji handlowych i zarządzanie dostawcami na poziomie Grupy.
- Spełniają warunki formalne opracowane przez Dział Prawny Grupy Inter Cars.
- Działają na zasadach zgodnych z „**Kodeksem postępowania i dobrych praktyk rynkowych Grupy Kapitałowej Inter Cars**”, zgodnie z którym:
  - nie dopuszczana jest możliwość współpracy z partnerami, którzy prowadzą działalność w sposób nieetyczny, naruszający prawa innych osób, dobre obyczaje lub praktyki rynkowe,
  - partnerzy biznesowi oceniani są na podstawie przesłanek merytorycznych, biznesowych i etycznych; w myśl zasady równego traktowania, nie są stosowane dyskryminujące kryteria ani warunki współpracy,
  - od partnerów biznesowych oczekuje się przestrzegania prawa i dobrych praktyk rynkowych; preferowani są partnerzy, którzy stawiają sobie ambitne cele dotyczące współodpowiedzialności za otoczenie, w którym wszyscy funkcjonujemy.

Każdy nowy dostawca otrzymuje do wypełnienia „**Kwestionariusz oceny partnera biznesowego**”, zawierający zagadnienia z zakresu etyki i społecznej odpowiedzialności biznesu. Kwestionariusz ma formę samooceny, a dostawca jest zobligowany do podpisania się pod przekazanymi w nim informacjami. Między innymi, zadawane są pytania czy:

- osoby na stanowiskach kierowniczych są lub były funkcjonariuszami publicznymi,
- osoby na stanowiskach kierowniczych są w jakikolwiek sposób związane z Grupą Inter Cars,
- w organizacji wdrożony został kodeks etyki,
- dostawca wdrożył system zarządzania jakością,
- w jaki sposób zapobiega się korupcji, konfliktom interesów, praniu pieniędzy, zapewnia ochronę środowiska naturalnego i prawa pracownicze,
- jakie inicjatywy prowadzi się w ramach programu społecznej odpowiedzialności dostawcy.

<sup>67</sup> Znaczące (istotne) przypadki niezgodności - niezgodności wpływające negatywnie na sytuację interesariuszy w znacznym stopniu.

W 2025 roku Grupa Inter Cars kontynuowała rozwój procesu należytej staranności w łańcuchu dostaw, zgodnie z przyjętą w 2024 roku *Polityką należytej staranności*. Na jej podstawie uruchomiono stały proces identyfikacji, oceny i monitorowania rzeczywistych oraz potencjalnych negatywnych wpływów czy ryzyk w obszarze relacji z dostawcami. W ramach tego procesu przeprowadzono analizę ryzyk fizycznych dotyczących dostawców produktów towarowych oraz analizę ryzyk związanych ze zrównoważonym rozwojem dla dostawców usług realizowanych na rzecz spółki ILS.

W 2025 roku w procesie wyboru dostawców usług transportowych ILS uwzględniano kryteria środowiskowe. Kryteria te stanowią część wewnętrznego systemu oceny dostawców i obejmują m.in. parametry związane z emisyjnością floty oraz stosowaniem systemów zarządzania środowiskowego. Ocena dostawców pod kątem tych wymagań jest wykonywana na etapie kwalifikacji oraz stanowi jeden z elementów wpływających na decyzję o wyborze dostawcy.

W przypadku pozostałych kategorii dostawców aspekty środowiskowe i społeczne nie były brane pod uwagę. Grupa Inter Cars w 2025 roku nie posiadała polityki mającej na celu zapobieganie opóźnieniom w płatnościach, w szczególności na rzecz małych i średnich przedsiębiorstw.

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

Zgodnie z *Kodeksem Postępowania i Dobrych Praktyk Rynkowych* Grupa Inter Cars nie zgadza się na korupcję ani łapownictwo jako metody działania w biznesie i podejmowane są działania mające za zadanie zapobiegać tym zjawiskom. Szczegółowe zapisy dotyczące korupcji, łapówkarstwa, wszelkich nadużyć korporacyjnych i biznesowych zawarte są w *Polityce przeciwdziałania nadużyciom w Grupie Kapitałowej Inter Cars*. Polityka zawiera zbiór definicji oraz szczegółowo opisane zdarzenia nadużyć, dokument ten obejmuje Inter Cars S.A. oraz poszczególne jej spółki zależne. Polityka oraz system zgłaszania nadużyć zostały przedstawione we wskaźniku G1-1.

Kontrahentom udostępniany jest *Kodeks Postępowania i Dobrych Praktyk Rynkowych Grupy Kapitałowej Inter Cars S.A.* Prowadzone są również bieżące oceny ryzyka korupcji w przypadku kontrahentów Spółki.

#### ***Polityka zarządzania konfliktami interesów w Grupie Kapitałowej Inter Cars***

Dokument definiuje, czym jest konflikt interesów oraz wskazuje na obowiązki pracowników w przypadku zidentyfikowania takiego konfliktu. Między innymi, pracownicy spółek z Grupy są zobowiązani unikać sytuacji, w których interes ich lub osoby z nimi powiązanej, może kolidować z interesem spółki. W takich przypadkach mają obowiązek nie tylko poinformować przełożonych o konflikcie interesów, ale również powstrzymać się od podejmowania decyzji w danej sprawie. W razie konieczności decyzję o odsunięciu danej osoby od sprawy, w której zachodzi podejrzenie konfliktu interesów, może podjąć jej przełożony.

W zakresie zarządzania konfliktami interesów, Zarząd i Rada Nadzorcza postanowiły o stosowaniu w ich działalności zasad rozdziału 5 „Konflikt interesów i transakcje z podmiotami powiązanymi” *Dobrych Praktyk Spółek Notowanych na GPW 2021*. Zgodnie z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa zdarzenia konfliktu interesów (między innymi członkostwo w zarządach bądź radach nadzorczych innych organizacji, posiadanie udziałów w przedsiębiorstwach dostawców i innych interesariuszy) są ujawniane interesariuszom w ramach raportów okresowych oraz na stronie relacji inwestorskich.

Informacje o szkoleniach oraz funkcji o podwyższonym ryzyku korupcyjnym zostały przedstawione we wskaźniku G1-1 *Polityki postępowania w biznesie i kultura korporacyjna*.

## INCYDENTY KORUPCJI LUB PRZEKUPSTWA [G1-4]

### Zestawienie liczby incydentów korupcji i przekupstwa w Grupie Inter Cars i obszarach prowadzonych działalności

	2025	2024
Liczba wyroków skazujących i kwoty grzywny za naruszenie przepisów antykorupcyjnych i przepisów w sprawie zwalczania przekupstwa	0	0
Liczba i charakter potwierdzonych incydentów związanych z korupcją lub przekupstwem	0	0
Liczba potwierdzonych incydentów, kiedy zwolniono lub ukarano pracowników jednostki w związku z korupcją lub incydentami związanymi z przekupstwem	0	0
Liczba potwierdzonych incydentów dotyczących umów z partnerami biznesowymi, które rozwiązano lub których nie przedłużono z powodu naruszeń związanych z korupcją lub przekupstwem	0	0
<b>łącznie</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Dane dotyczące incydentów korupcji i przekupstwa oraz innych nadużyć zgłaszanych do Działu Prawnego, w tym funkcjonowanie obszaru przeciwdziałania nadużyciom są okresowo weryfikowane przez Audyt Wewnętrzny, w ramach procesu audytu obszaru compliance.

## WPŁYW POLITYCZNY I DZIAŁALNOŚĆ LOBBINGOWA [G1-5]

Spółka Inter Cars S.A. jest członkiem Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM). Krzysztof Soszyński, Wiceprezes Zarządu Inter Cars S.A. pełni funkcję członka zarządu SDCM. Samo Stowarzyszenie zaś jest członkiem CLEPA (Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Części Samochodowych) i FIGIEFA (Międzynarodowej Federacji Niezależnych Dystrybutorów Motoryzacyjnych). Celem stowarzyszeń jest między innymi wspieranie procesu legislacyjnego na poziomie krajowym i międzynarodowym mającego wpływ na branżę motoryzacyjną.

Inter Cars S.A. należy również do założycieli Forum on Automotive Aftermarket Sustainability (FAAS) – europejskiego stowarzyszenia non-profit, powołanego do życia przez organizacje CLEPA i FIGIEFA, którego celem jest monitorowanie postępów w zakresie zrównoważonego rozwoju i promowanie ekologicznych praktyk oraz rozwiązań na motoryzacyjnym rynku wtórnym.

W 2025 roku spółka Inter Cars Deutschland GmbH dołączyła do niemieckiego stowarzyszenia Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. (GVA), które jest branżową organizacją oraz politycznym reprezentantem niezależnych dystrybutorów części samochodowych w Niemczech.

Grupa Inter Cars jako członek stowarzyszeń branżowych popiera zmiany niezbędne dla rozwoju uczciwej konkurencji, rozwoju handlu międzynarodowego czy globalnej harmonizacji technicznej. Odpowiednio dostosowane przepisy pozwolą branży motoryzacyjnej w pełni wykorzystać swój potencjał i odpowiedzieć na oczekiwania stawiane przez legislatora w kontekście trwających zmian w zakresie podwójnej transformacji – cyfrowej i energetycznej. Członkostwo w stowarzyszeniach branżowych stanowi działania odpowiadające na zidentyfikowane wpływy dotyczące zaangażowania politycznego. Wybrane spółki Grupy przystępują również do krajowych stowarzyszeń branżowych zgodnie ze swoimi indywidualnymi potrzebami, jednak ze względu na ich lokalny charakter nie są one ujawniane szczegółowo w ramach niniejszego wskaźnika.

Spółka nie jest zarejestrowana w rejestrze służącym przejrzystości.

Kwota przekazana na członkostwo w stowarzyszeniach przez Grupę Inter Cars w 2025 roku to 348,25 tys. zł.

### PRAKTYKI PŁATNICZE [G1-6]

Grupa nie posiada formalnej polityki, której celem jest zapobieganie opóźnieniom w płatnościach, natomiast wdrożone są instrukcje płatności i obiegu dokumentów kosztowych oraz wyznaczone są kroki akceptacji płatności.

Średni czas płatności w Grupie w 2025 roku wynosi 33 dni<sup>68</sup>, płatności odbywają się terminowo. Do wyliczeń nie zastosowano wyłączeń i uwzględniono płatności na rzecz wszystkich dostawców, towarowych jak i usług.

#### Zestawienie praktyk płatniczych

	2025	2024
Średni czas uregulowania faktury	33	30

W obszarze regulowania zobowiązań wobec dostawców produktów towarowych Grupa Inter Cars stosuje terminy płatności określone w indywidualnych umowach handlowych. Najczęściej występujący, umowny termin płatności w Grupie na rzecz tej grupy dostawców wynosi 60 dni <sup>69 70</sup>.

W zakresie obowiązków wynikających z ustawy o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych wobec Inter Cars S.A. nie są prowadzone postępowania sądowe.

<sup>68</sup> Miernik dotyczy wszystkich umów. W 2025 roku, w Grupie nie wyodrębniano dostawców z kategorii małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP) w ewidencji.

<sup>69</sup> W porównaniu z rokiem 2024, zmieniony został sposób prezentacji wskaźnika. W 2024 ujawniony został średni termin płatności, który wynosił 52 dni oraz obejmował wyłącznie umowy zawierane centralnie z dostawcami produktów towarowych. W 2025 roku ujawniono najczęściej występujący termin płatności (według wartości faktur) w odniesieniu do umów zawieranych z dostawcami produktów towarowych w całej Grupie.

<sup>70</sup> W Grupie nie wyodrębniono osobno procentu płatności dla dostawców towarowych zgodnych ze standardowymi terminami płatności.

## ZAŁĄCZNIKI

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

Metodologia doboru wskaźników do istotnych wpływów, ryzyk i szans została szczegółowo opisana w IRO-1.

Zestawienie zgodności z ESRS

Nr ujawnienia	Nazwa ujawnienia	Rozdział w raporcie
<b>ESRS 2 OGÓLNE UJAWNIAENIA INFORMACJI</b>		
BP-1	Ogólna podstawa sporządzenia oświadczeń dotyczących zrównoważonego rozwoju	1.1. Podstawa sporządzenia oświadczenia
BP-2	Ujawnianie informacji w odniesieniu do szczególnych okoliczności	1.1. Podstawa sporządzenia oświadczenia
GOV-1	Rola organów administrujących, zarządzających i nadzorczych	1.2. Zarządzanie zrównoważonym rozwojem
GOV-2	Informacje przekazywane organom administrującym, zarządzającym i nadzorczym jednostki oraz podejmowane przez nie kwestie związane ze zrównoważonym rozwojem	1.2. Zarządzanie zrównoważonym rozwojem
GOV-3	Uwzględnianie wyników związanych ze zrównoważonym rozwojem w systemach zachęt	1.2. Zarządzanie zrównoważonym rozwojem
GOV-4	Oświadczenie dotyczące należytej staranności	1.2. Zarządzanie zrównoważonym rozwojem
GOV-5	Zarządzanie ryzykiem i kontrole wewnętrzne nad sprawozdawczością w zakresie zrównoważonego rozwoju	1.2. Zarządzanie zrównoważonym rozwojem
SBM-1	Strategia, model biznesowy i łańcuch wartości	1.3. Strategia
SBM-2	Interesy i opinie zainteresowanych stron	1.3. Strategia
SBM-3	Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym	1.5. Zarządzanie istotnymi wpływami, ryzykami i szansami
IRO-1	Opis procesu służącego do identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans	1.5. Zarządzanie istotnymi wpływami, ryzykami i szansami
IRO-2	Wymogi dotyczące ujawniania informacji w ramach ESRS objęte oświadczeniem jednostki dotyczącym zrównoważonego rozwoju	1.5. Zarządzanie istotnymi wpływami, ryzykami i szansami
<b>ESRS E1 ZMIANA KLIMATU</b>		
E1-1	Plan przejścia na potrzeby łagodzenia zmiany klimatu	2.2. Zmiana klimatu [ESRS E1]
E1-2	Polityki związane z łagodzeniem zmiany klimatu i przystosowaniem się do niej	2.2. Zmiana klimatu [ESRS E1]
E1-3	Działania i zasoby w odniesieniu do polityki klimatycznej	2.2. Zmiana klimatu [ESRS E1]
E1-4	Cele związane z łagodzeniem zmiany klimatu i przystosowaniem się do niej	2.2. Zmiana klimatu [ESRS E1]
E1-5	Zużycie energii i koszyk energetyczny	2.2. Zmiana klimatu [ESRS E1]
E1-6	Emisje gazów cieplarnianych zakresów 1, 2 i 3 brutto oraz całkowite emisje gazów cieplarnianych	2.2. Zmiana klimatu [ESRS E1]
E1-7	Projekty usuwania gazów cieplarnianych i ograniczania emisji gazów cieplarnianych finansowane za pomocą jednostek emisji dwutlenku węgla	2.2. Zmiana klimatu [ESRS E1]
E1-8	Ustalanie wewnętrznych cen emisji dwutlenku węgla	2.2. Zmiana klimatu [ESRS E1]
E1-9	Przewidywane skutki finansowe wynikające z istotnych ryzyk fizycznych i ryzyk przejścia oraz potencjalnych szans związanych z klimatem	Nie dotyczy
<b>ESRS E2 ZANIECZYSZCZENIE</b>		
E2-1	Polityki związane z zanieczyszczeniem	2.3. Zanieczyszczenie [ESRS E2]
E2-2	Działania i zasoby związane z zanieczyszczeniem	2.3. Zanieczyszczenie [ESRS E2]
E2-3	Cele związane z zanieczyszczeniem	2.3. Zanieczyszczenie [ESRS E2]





Nr ujawnienia	Nazwa ujawnienia	Rozdział w raporcie
E2-4	Zanieczyszczenie powietrza, wody i gleby	2.3. Zanieczyszczenie [ESRS E2]
E2-5	Substancje potencjalnie niebezpieczne i substancje wzbudzające szczególnie duże obawy	2.3. Zanieczyszczenie [ESRS E2]
<b>ESRS E3 WODA I ZASOBY MORSKIE</b>		
E3-1	Polityki związane z wodą i zasobami morskimi	2.4. Woda i zasoby morskie [ESRS E3]
E3-2	Działania i zasoby związane z wodą i zasobami morskimi	2.4. Woda i zasoby morskie [ESRS E3]
E3-3	Cele związane z wodą i zasobami morskimi	2.4. Woda i zasoby morskie [ESRS E3]
E3-4	Zużycie wody	2.4. Woda i zasoby morskie [ESRS E3]
<b>ESRS E5 WYKORZYSTANIE ZASOBÓW ORAZ GOSPODARKA O OBIEGU ZAMKNIĘTYM</b>		
E5-1	Polityki związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym	2.5. Wykorzystanie zasobów oraz gospodarka o obiegu zamkniętym [ESRS E5]
E5-2	Działania i zasoby związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym	2.5. Wykorzystanie zasobów oraz gospodarka o obiegu zamkniętym [ESRS E5]
E5-3	Cele związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym	2.5. Wykorzystanie zasobów oraz gospodarka o obiegu zamkniętym [ESRS E5]
E5-4	Zasoby wprowadzane	Nie dotyczy
E5-5	Zasoby odprowadzane	2.5. Wykorzystanie zasobów oraz gospodarka o obiegu zamkniętym [ESRS E5]
E5-6	Przewidywane skutki finansowe wynikające z wpływów, ryzyk i szans związanych z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym	Nie dotyczy
<b>ESRS S1 WŁASNE ZASOBY PRACOWNICZE</b>		
S1-1	Polityki związane z własnymi zasobami pracowniczymi	3.1. Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]
S1-2	Procedury współpracy z własnymi zasobami pracowniczymi i przedstawicielami pracowników w kwestiach wpływów	3.1. Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]
S1-3	Procesy naprawy skutków negatywnych wpływów i kanały zgłaszania wątpliwości przez własne zasoby pracownicze	3.1. Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]
S1-4	Podejmowanie działań dotyczących istotnych wpływów na własne zasoby pracownicze oraz stosowanie podejść służących zarządzaniu istotnymi ryzykami i wykorzystywaniu istotnych szans związanych z własnymi zasobami pracowniczymi oraz skuteczność tych działań	3.1. Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]
S1-5	Cele dotyczące zarządzania istotnymi negatywnymi wpływami, zwiększania pozytywnych wpływów i zarządzania istotnymi ryzykami i szansami	3.1. Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]
S1-6	Charakterystyka pracowników jednostki	3.1. Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]
S1-7	Charakterystyka osób niebędących pracownikami stanowiących własne zasoby pracownicze jednostki	3.1. Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]
S1-8	Zakres rokowań zbiorowych i dialogu społecznego	3.1. Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]
S1-9	Mierniki różnorodności	3.1. Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]



Nr ujawnienia	Nazwa ujawnienia	Rozdział w raporcie
S1-10	Adekwatna płaca	3.1. Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]
S1-11	Ochrona socjalna	3.1. Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]
S1-12	Osoby z niepełnosprawnościami	3.1. Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]
S1-13	Mierniki dotyczące szkoleń i rozwoju umiejętności	3.1. Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]
S1-14	Mierniki bezpieczeństwa i higieny pracy	3.1. Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]
S1-15	Mierniki równowagi między życiem zawodowym a prywatnym	3.1. Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]
S1-16	Mierniki wynagrodzeń (luka płacowa i całkowite wynagrodzenie)	3.1. Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]
S1-17	Incydenty, skargi i poważne wpływy na przestrzeganie praw człowieka	3.1. Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]
<b>ESRS S4 KONSUMENCI I UŻYTKOWNICY KOŃCOWI</b>		
S4-1	Polityki związane z dotkniętymi społecznościami	3.2. Konsumenci i użytkownicy końcowi [ESRS S4]
S4-2	Procesy współpracy w zakresie wpływów z dotkniętymi społecznościami	3.2. Konsumenci i użytkownicy końcowi [ESRS S4]
S4-3	Procesy naprawy skutków negatywnych wpływów i kanały zgłaszania wątpliwości przez dotknięte społeczności	3.2. Konsumenci i użytkownicy końcowi [ESRS S4]
S4-4	Podejmowanie działań dotyczących istotnych wpływów na dotknięte społeczności oraz stosowanie podejść służących zarządzaniu istotnymi ryzykami i wykorzystywaniu istotnych szans związanych z tymi społecznościami oraz skuteczność tych działań	3.2. Konsumenci i użytkownicy końcowi [ESRS S4]
S4-5	Cele dotyczące zarządzania istotnymi negatywnymi wpływami, zwiększania pozytywnych wpływów i zarządzania istotnymi ryzykami i szansami	3.2. Konsumenci i użytkownicy końcowi [ESRS S4]
<b>ESRS G1 POSTĘPOWANIE W BIZNESIE</b>		
G1-1	Polityki postępowania w biznesie i kultura korporacyjna	4.1. Postępowanie w biznesie [ESRS G1]
G1-2	Zarządzanie relacjami z dostawcami	4.1. Postępowanie w biznesie [ESRS G1]
G1-3	Zapobieganie korupcji i przekupstwu oraz ich wykrywanie	4.1. Postępowanie w biznesie [ESRS G1]
G1-4	Incydenty korupcji lub przekupstwa	4.1. Postępowanie w biznesie [ESRS G1]
G1-5	Wpływ polityczny i działalność lobbingsowa	4.1. Postępowanie w biznesie [ESRS G1]
G1-6	Praktyki płatnicze	4.1. Postępowanie w biznesie [ESRS G1]

**Wykaz punktów danych zawartych w standardach przekrojowych i standardach tematycznych, które wynikają z innych przepisów UE**

Wymóg dotyczący ujawniania informacji i powiązany z nim punkt danych	Odniesienie do rozporządzenia w sprawie ujawniania informacji związanych ze zrównoważonym rozwojem w sektorze usług finansowych	Odniesienie/ Nieistotne/ Okres przejściowy
ESRS 2 GOV-1 Zróżnicowanie członków zarządu ze względu na płeć pkt 21 lit. d)	Załącznik I do Rozporządzenia (UE) 2019/2088 („SFDR”); Załącznik II do Rozporządzenia delegowanego Komisji („CDR”) (UE) 2020/1816	1.2. Zarządzanie zrównoważonym rozwojem
ESRS 2 GOV-1 Odsetek członków zarządu, którzy są niezależni pkt 21 lit. e)	Załącznik II do CDR (UE) 2020/1816	1.2. Zarządzanie zrównoważonym rozwojem
ESRS 2 GOV-4 Oświadczenie w sprawie należytej staranności pkt 30	Załącznik I do SFDR	1.2. Zarządzanie zrównoważonym rozwojem
ESRS 2 SBM-1 Udział w działaniach związanych z działaniami dotyczącymi paliw kopalnych pkt 40 lit. d) ppkt (i)	Nieistotne	Nieistotne
ESRS 2 SBM-1 Udział w działaniach związanych z produkcją chemikaliów pkt 40 lit. d) ppkt (ii)	Nieistotne	Nieistotne
ESRS 2 SBM-1 Udział w działalności związanej z kontrowersyjną bronią pkt 40 lit. d) ppkt (iii)	Nieistotne	Nieistotne
ESRS 2 SBM-1 Udział w działaniach związanych z uprawą i produkcją tytoniu pkt 40 lit. d) ppkt (iv)	Nieistotne	Nieistotne
ESRS E1-1 Plan przejścia służący osiągnięciu neutralności klimatycznej do 2050 r. pkt 14	Art. 2 ust. 1 Rozporządzenia (UE) 2021/1119	2.2. Zmiana klimatu [ESRS E1]
ESRS E1-1 Jednostki wykluczone z zakresu obowiązywania wskaźników referencyjnych dostosowanych do porozumienia paryskiego pkt 16 lit. g)	Nieistotne	Nieistotne
ESRS E1-4 Cele redukcji emisji gazów cieplarnianych pkt 34	Art. 6 CDR (UE) 2020/1818	2.2. Zmiana klimatu [ESRS E1]
ESRS E1-5 Zużycie energii z kopalnych źródeł dezagregowane w podziale na źródła (dotyczy wyłącznie sektorów o znacznym oddziaływaniu na klimat) pkt 38	Załącznik I do SFDR	2.2. Zmiana klimatu [ESRS E1]
ESRS E1-5 Zużycie energii i koszyk energetyczny pkt 37	Załącznik I do SFDR	2.2. Zmiana klimatu [ESRS E1]
ESRS E1-5 Energochłonność powiązana z działaniami podejmowanymi w sektorach o znacznym oddziaływaniu na klimat pkt 40–43	Załącznik I do SFDR	2.2. Zmiana klimatu [ESRS E1]
ESRS E1-6 Emisje gazów cieplarnianych zakresu 1, 2, 3 brutto i całkowite emisje gazów cieplarnianych pkt 44	Załącznik I do SFDR; Art. 5 ust. 1, art. 6 i art. 8 ust. 1 CDR (UE) 2020/1818	2.2. Zmiana klimatu [ESRS E1]
ESRS E1-6 Intensywność emisji gazów cieplarnianych brutto pkt 53–55	Załącznik I do SFDR; Art. 8 ust. 1 CDR (UE) 2020/1818	2.2. Zmiana klimatu [ESRS E1]
ESRS E1-7 Usuwanie gazów cieplarnianych i jednostki emisji dwutlenku węgla pkt 56	Nieistotne	2.2. Zmiana klimatu [ESRS E1]
ESRS E1-9 Ekspozycja portfela odniesienia na ryzyka fizyczne związane z klimatem pkt 66	Okres przejściowy	Okres przejściowy
ESRS E1-9 Dezagregacja kwot pieniężnych według nagłego i długotrwałego ryzyka fizycznego pkt 66 lit. a)	Okres przejściowy	Okres przejściowy
ESRS E1-9 Lokalizacja znaczących składników aktywów obarczonych istotnym ryzykiem fizycznym pkt 66 lit. c)	Okres przejściowy	Okres przejściowy
ESRS E1-9 Podział wartości księgowej nieruchomości według klas efektywności energetycznej pkt 67 lit. c)	Okres przejściowy	Okres przejściowy
ESRS E1-9 Stopień ekspozycji portfela na szanse związane z klimatem pkt 69	Okres przejściowy	Okres przejściowy

Wymóg dotyczący ujawniania informacji i powiązany z nim punkt danych	Odniesienie do rozporządzenia w sprawie ujawniania informacji związanych ze zrównoważonym rozwojem w sektorze usług finansowych	Odniesienie/ Nieistotne/ Okres przejściowy
ESRS E2-4 Ilość każdego czynnika zanieczyszczającego wymienionego w załączniku II do rozporządzenia w sprawie E-PRTR (Europejski Rejestr Uwalniania i Transferu Zanieczyszczeń) emitowanego do powietrza, wody i gleby, pkt 28	Załącznik I do SFDR	2.3. Zanieczyszczenie [ESRS E2]
ESRS E3-1 Woda i zasoby morskie pkt 9	Załącznik I do SFDR	2.4. Woda i zasoby morskie [ESRS E3]
ESRS E3-1 Specjalna polityka pkt 13	Załącznik I do SFDR	2.4. Woda i zasoby morskie [ESRS E3]
ESRS E3-1 Zrównoważone praktyki w dziedzinie mórz i oceanów pkt 14	Załącznik I do SFDR	2.4. Woda i zasoby morskie [ESRS E3]
ESRS E3-4 Całkowita ilość wody poddanej recyklingowi i ponownemu użyciu pkt 28 lit. c)	Załącznik I do SFDR	2.4. Woda i zasoby morskie [ESRS E3]
ESRS E3-4 Całkowite zużycie wody w m3 na przychód netto z własnych operacji pkt 29	Załącznik I do SFDR	2.4. Woda i zasoby morskie [ESRS E3]
ESRS 2 SBM 3-E4 pkt 16 lit. a) ppkt (i)	Załącznik I do SFDR	Okres przejściowy
ESRS 2 SBM 3-E4 pkt 16 lit. b)	Załącznik I do SFDR	Okres przejściowy
ESRS 2 SBM 3-E4 pkt 16 lit. c)	Załącznik I do SFDR	Okres przejściowy
ESRS E4-2 Zrównoważone praktyki lub polityki w zakresie gruntów/ rolnictwa pkt 24 lit. b)	Załącznik I do SFDR	Okres przejściowy
ESRS E4-2 Zrównoważone praktyki lub polityki w zakresie oceanów/ mórz pkt 24 lit. c)	Załącznik I do SFDR	Okres przejściowy
ESRS E4-2 Polityki na rzecz przeciwdziałania wylesianiu pkt 24 lit. d)	Załącznik I do SFDR	Okres przejściowy
ESRS E5-5 Odpady niepoddawane recyklingowi pkt 37 lit. d)	Załącznik I do SFDR; Dyrektywa 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 r.	2.5. Wykorzystanie zasobów oraz gospodarka o obiegu zamkniętym [ESRS E5]
ESRS E5-5 Odpady niebezpieczne i odpady promieniotwórcze pkt 39	Załącznik I do SFDR; Dyrektywa 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 r.	2.5. Wykorzystanie zasobów oraz gospodarka o obiegu zamkniętym [ESRS E5]
ESRS 2 SBM-3-S1 Ryzyko wystąpienia przypadków pracy przymusowej pkt 14 lit. f)	Załącznik I do SFDR; Plan Czujności; francuska ustawa 2017-399 N	3.1. Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]
ESRS 2 SBM-3-S1 Ryzyko wystąpienia przypadków pracy dzieci pkt 14 lit. g)	Załącznik I do SFDR; Plan Czujności; francuska ustawa 2017-399	3.1. Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]
ESRS S1-1 Zobowiązania w zakresie polityki dotyczącej poszanowania praw człowieka pkt 20	Załącznik I do SFDR	3.1. Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]
ESRS S1-1 Strategie w zakresie należytej staranności w odniesieniu do kwestii objętych podstawowymi konwencjami Międzynarodowej Organizacji Pracy nr 1–8, pkt 21	Załącznik II do CDR (UE) 2020/1816; Plan Czujności; francuska ustawa 2017-399	3.1. Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]
ESRS S1-1 Procedury i środki na rzecz zapobiegania handlowi ludźmi pkt 22	Załącznik I do SFDR	3.1. Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]
ESRS S1-1 Polityka lub system zarządzania służące zapobieganiu wypadkom przy pracy pkt 23	Załącznik I do SFDR	3.1. Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]
ESRS S1-3 Mechanizmy rozpatrywania skarg pkt 32 lit. c)	Załącznik I do SFDR	3.1. Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]
ESRS S1-14 Liczba zgonów związanych z pracą oraz liczba i wskaźnik wypadków związanych z pracą pkt 88 lit. b) i c)	Załącznik II do CDR (UE) 2020/1816	3.1. Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]
ESRS S1-14 Liczba dni straconych z powodu urazów, wypadków, ofiar śmiertelnych lub chorób pkt 88 lit. e)	Załącznik I do SFDR	3.1. Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]
ESRS S1-16 Nieskorygowana luka płacowa między kobietami a mężczyznami pkt 97 lit. a)	Załącznik II do CDR (UE) 2020/1816	3.1. Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]

Wymóg dotyczący ujawniania informacji i powiązany z nim punkt danych	Odniesienie do rozporządzenia w sprawie ujawniania informacji związanych ze zrównoważonym rozwojem w sektorze usług finansowych	Odniesienie/ Nieistotne/ Okres przejściowy
ESRS S1-16 Nadmierny poziom wynagrodzenia dyrektora generalnego pkt 97 lit. b)	Załącznik I do SFDR	3.1. Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]
ESRS S1-17 Przypadki dyskryminacji pkt 103 lit. a)	Załącznik I do SFDR	3.1. Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]
ESRS S1-17 Nieprzestrzeganie Wytycznych ONZ dotyczących biznesu i praw człowieka oraz wytycznych OECD pkt 104 lit. a)	SFDR; Załącznik II do CDR (UE) 2020/1816; Art 12 ust. 1 CDR (UE) 2020/1818	3.1. Własne zasoby pracownicze [ESRS S1]
ESRS 2 SBM-3-S2 Znaczące ryzyko wystąpienia przypadków pracy dzieci lub pracy przymusowej w łańcuchu wartości pkt 11 lit. b)	Załącznik I do SFDR; Plan Czujności; francuska ustawa 2017-399	Okres przejściowy
ESRS S2-1 Zobowiązania w zakresie polityki dotyczącej poszanowania praw człowieka pkt 17	Załącznik I do SFDR; Plan Czujności; francuska ustawa 2017-399	Okres przejściowy
ESRS S2-1 Polityki związane z osobami wykonującymi pracę w łańcuchu wartości pkt 18	Załącznik I do SFDR; Plan Czujności; francuska ustawa 2017-399	Okres przejściowy
ESRS S2-1 Nieprzestrzeganie Wytycznych ONZ dotyczących biznesu i praw człowieka oraz wytycznych OECD pkt 19	SFDR; Załącznik II do CDR (UE) 2020/1816; Art 12 ust. 1 CDR (UE) 2020/1818	Okres przejściowy
ESRS S2-1 Strategie w zakresie należytej staranności w odniesieniu do kwestii objętych podstawowymi konwencjami Międzynarodowej Organizacji Pracy nr 1–8, pkt 19	Załącznik II do CDR (UE) 2020/1816; Plan Czujności; francuska ustawa 2017-399	Okres przejściowy
ESRS S2-4 Kwestie i incydenty dotyczące poszanowania praw człowieka związane z łańcuchem wartości na wyższym i niższym szczeblu pkt 36	Załącznik I do SFDR; Plan Czujności; francuska ustawa 2017-399	Okres przejściowy
ESRS S3-1 Zobowiązania w zakresie polityki dotyczącej poszanowania praw człowieka, pkt 16	Nieistotne	Nieistotne
ESRS S3-1 Nieprzestrzeganie Wytycznych ONZ dotyczących biznesu i praw człowieka, zasad MOP lub wytycznych OECD, pkt 17	Nieistotne	Nieistotne
ESRS S3-4 Kwestie i incydenty dotyczące poszanowania praw człowieka, pkt 36	Nieistotne	Nieistotne
ESRS S4-1 Polityka odnosząca się do konsumentów i użytkowników końcowych pkt 16	Załącznik I do SFDR	3.2. Konsumenti i użytkownicy końcowi [ESRS S4]
ESRS S4-1 Nieprzestrzeganie Wytycznych ONZ dotyczących biznesu i praw człowieka oraz wytycznych OECD, pkt 17	Załącznik I do SFDR; Załącznik II do CDR (UE) 2020/1816	3.2. Konsumenti i użytkownicy końcowi [ESRS S4]
ESRS S4-4 Kwestie i incydenty dotyczące poszanowania praw człowieka, pkt 35	Załącznik I do SFDR	3.2. Konsumenti i użytkownicy końcowi [ESRS S4]
ESRS G1-1 Konwencja Narodów Zjednoczonych przeciwko korupcji, pkt 10 lit. b)	Załącznik I do SFDR	4.1. Postępowanie w biznesie [ESRS G1]
ESRS G1-1 Ochrona sygnalistów, pkt 10 lit. d)	Załącznik I do SFDR	4.1. Postępowanie w biznesie [ESRS G1]
ESRS G1-4 Grzywny za naruszenie przepisów antykorupcyjnych i przepisów w sprawie zwalczania przekupstw pkt 24 lit. a)	Załącznik I do SFDR; Załącznik II do CDR (UE) 2020/1816	4.1. Postępowanie w biznesie [ESRS G1]
ESRS G1-4 Normy w zakresie przeciwdziałania korupcji i przekupstwu pkt 24 lit. b)	Załącznik I do SFDR	4.1. Postępowanie w biznesie [ESRS G1]

### 35. OŚWIADCZENIA ZARZĄDU I ZATWIERDZENIE SPRAWOZDAŃ

Zgodnie z wymogami Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 6 czerwca 2025 r. w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim, Zarząd Inter Cars S.A. niniejszym oświadcza, że:

- wedle ich najlepszej wiedzy, roczne skonsolidowane sprawozdanie finansowe Grupy Inter Cars S.A. („Inter Cars”) i dane porównywalne zostały sporządzone zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości oraz że odzwierciedlają w sposób prawdziwy, rzetelny i jasny sytuację majątkową i finansową Grupy Inter Cars S.A. oraz jej wynik finansowy,
- sprawozdanie Zarządu Inter Cars S.A. z działalności Grupy Inter Cars S.A. zawiera rzetelny obraz rozwoju i rentowności działalności oraz sytuacji Grupy, jak również jednostek objętych konsolidacją traktowanych jako całość, w tym opis podstawowych rodzajów ryzyka i niepewności, oraz że sprawozdanie Zarządu Inter Cars S.A. z działalności Grupy Inter Cars S.A. zostało sporządzone zgodnie z wymogami art. 55 ust. 2a ustawy o rachunkowości;
- sprawozdanie Zarządu Inter Cars S.A. z działalności Grupy Inter Cars S.A. zawiera sprawozdawczość zrównoważonego rozwoju Grupy Kapitałowej Inter Cars S.A., która została sporządzona zgodnie z: (i) ustawą o rachunkowości, (ii) ESRS oraz (iii) art. 8 rozporządzenia 2020/852 i aktami delegowanymi wydanymi na podstawie art. 8 ust. 4 tego rozporządzenia.

Maciej Oleksowicz

Prezes Zarządu

Krzysztof Soszyński

Wiceprezes Zarządu

Wojciech Twaróg

Członek Zarządu

Piotr Zamora

Członek Zarządu

Wojciech Aleksandrowicz

Członek Zarządu

Warszawa 28 kwietnia 2026 r.