

**Grupo Empresarial RACE,  
S.L. (Sociedad Unipersonal)  
y Sociedades Dependientes**

Informe de Verificación Independiente  
Estado de Información No Financiera  
Consolidado ("EINF Consolidado")  
correspondiente al ejercicio anual  
terminado el 31 de diciembre de 2023

## **INFORME DE VERIFICACIÓN INDEPENDIENTE DEL ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA DE GRUPO EMPRESARIAL RACE, S.L. (SOCIEDAD UNIPERSONAL) Y SOCIEDADES DEPENDIENTES DEL EJERCICIO 2023:**

Al Socio Único de Grupo Empresarial RACE, S.L. (Sociedad Unipersonal):

De acuerdo al artículo 49 del Código de Comercio hemos realizado la verificación, con el alcance de seguridad limitada, del Estado de Información No Financiera Consolidado adjunto (en adelante “EINF”) correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2023, de Grupo Empresarial RACE y Sociedades Dependientes (en adelante, “el Grupo”), que forma parte del Informe de Gestión del Grupo.

El contenido del EINF incluye información adicional a la requerida por la normativa mercantil vigente en materia de información no financiera que no ha sido objeto de nuestro trabajo de verificación. En este sentido, nuestro trabajo se ha limitado exclusivamente a la verificación de la información identificada en la tabla “Contenidos incluidos en el Estado de Información No Financiera” incluida en el apartado 11 del EINF.

### **Responsabilidad de los Administradores**

La formulación del EINF incluido en el Informe de Gestión del Grupo, así como el contenido del mismo, es responsabilidad de los Administradores de Grupo Empresarial RACE. El EINF se ha preparado de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los Sustainability Reporting Standards de Global Reporting Initiative (estándares GRI) seleccionados, así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla “Contenidos incluidos en el Estado de Información No Financiera” del citado EINF.

Esta responsabilidad incluye, asimismo, el diseño, la implantación y el mantenimiento del control interno que se considere necesario para permitir que el EINF esté libre de incorrección material, debida a fraude o error.

Los Administradores de Grupo Empresarial RACE son también responsables de definir, implantar, adaptar y mantener los sistemas de gestión de los que se obtiene la información necesaria para la preparación del EINF.

---

### Nuestra independencia y gestión de calidad

Hemos cumplido con los requerimientos de independencia y demás requerimientos de ética del Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad (incluyendo las normas internacionales sobre independencia) emitido por el Consejo de Normas Internacionales de Ética para Profesionales de la Contabilidad (Código IESBA, por sus siglas en inglés) que está basado en los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia y diligencia profesionales, confidencialidad y comportamiento profesional.

Nuestra firma aplica la Norma Internacional de Gestión de la Calidad (NIGC) 1, que requiere que la firma diseñe, implemente y opere un sistema de gestión de la calidad que incluye políticas o procedimientos relativos al cumplimiento de los requerimientos de ética, normas profesionales y requerimientos legales y reglamentarios aplicables.

El equipo de trabajo ha estado formado por profesionales expertos en revisiones de Información no Financiera y, específicamente, en información de desempeño económico, social y medioambiental.

---

### Nuestra responsabilidad

Nuestra responsabilidad es expresar nuestras conclusiones en un informe de verificación independiente de seguridad limitada basándonos en el trabajo realizado. Hemos llevado a cabo nuestro trabajo de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Internacional de Encargos de Aseguramiento 3000 Revisada en vigor, "Encargos de Aseguramiento distintos de la Auditoría o de la Revisión de Información Financiera Histórica" (NIEA 3000 Revisada) emitida por el Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento (IAASB) de la Federación Internacional de Contadores (IFAC) y con la Guía de Actuación sobre encargos de verificación del Estado de Información No Financiera emitida por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España.

En un trabajo de seguridad limitada los procedimientos llevados a cabo varían en su naturaleza y momento de realización, y tienen una menor extensión, que los realizados en un trabajo de seguridad razonable y, por lo tanto, la seguridad que se obtiene es sustancialmente menor.

Nuestro trabajo ha consistido en la formulación de preguntas a la Dirección, así como a las diversas unidades del Grupo que han participado en la elaboración del EINF, en la revisión de los procesos para recopilar y validar la información presentada en el EINF y en la aplicación de ciertos procedimientos analíticos y pruebas de revisión por muestreo que se describen a continuación:

- Reuniones con el personal del Grupo para conocer el modelo de negocio, las políticas y los enfoques de gestión aplicados, los principales riesgos relacionados con esas cuestiones y obtener la información necesaria para la revisión externa.
- Análisis del alcance, relevancia e integridad de los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2023 en función del análisis de materialidad realizado por el Grupo y descrito en el EINF, considerando los contenidos requeridos en la normativa mercantil en vigor.

- Análisis de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en el EINF del ejercicio 2023.
- Revisión de la información relativa a los riesgos, las políticas y los enfoques de gestión aplicados en relación a los aspectos materiales descritos en el EINF del ejercicio 2023.
- Comprobación, mediante pruebas, en base a la selección de una muestra, de la información relativa a los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2023 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información.
- Obtención de una carta de manifestaciones de los Administradores y de la Dirección de Grupo Empresarial RACE.

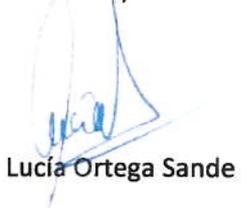
### Conclusión

Basándonos en los procedimientos realizados en nuestra verificación y en las evidencias que hemos obtenido no se ha puesto de manifiesto aspecto alguno que nos haga creer que el EINF de Grupo Empresarial RACE y Sociedades Dependientes correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2023 no ha sido preparado, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los estándares GRI seleccionados, así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla "Contenidos incluidos en el Estado de Información No Financiera" del citado EINF.

### Uso y distribución

Este informe ha sido preparado en respuesta al requerimiento establecido en la normativa mercantil vigente en España, por lo que podría no ser adecuado para otros propósitos y jurisdicciones.

DELOITTE, S.L.



Lucía Ortega Sande

23 de mayo de 2024

INSTITUTO DE CENSORES  
JURADOS DE CUENTAS  
DE ESPAÑA

DELOITTE, S.L.

2024 Núm. 01/24/14117  
SELLO CORPORATIVO: 30,00 EUR

Sello distintivo de otras actuaciones



RYRER54921

**Grupo Real Automóvil Club de España  
y Sociedades Dependientes**

Estado de Información no Financiera  
Consolidado ("EINF Consolidado")  
correspondiente al ejercicio anual  
terminado el 31 de diciembre de 2023



**Estado de Información No Financiera Consolidado**  
**GRUPO REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA Y SOCIEDADES**  
**DEPENDIENTES**  
**(Ejercicio 2023)**

1.	DEL ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA CONSOLIDADO .....	4
1.1.	Naturaleza, alcance y cobertura .....	4
1.2.	Verificación .....	6
2.	ANÁLISIS DE MATERIALIDAD Y GRUPOS DE INTERÉS .....	6
2.1.	Enfoque .....	6
2.2.	Grupos de interés y Asuntos materiales .....	7
3.	MODELO DE NEGOCIO.....	9
4.	RIESGOS IDENTIFICADOS .....	11
5.	INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES .....	11
5.1.	Gestión del Grupo.....	11
5.1.1.	Gestión y desempeño medioambiental.....	13
5.1.1.1.	Contaminación y cambio climático.....	13
5.1.1.2.	Economía Circular y uso sostenible de los recursos .....	14
6.	INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL .....	15
6.1.	Política de la compañía.....	15
6.2.	Gestión y desempeño social .....	15
6.2.1.	Empleo.....	15
6.2.1.1.	Empleados por tipo de contrato.....	16
6.2.1.2.	Empleados por tipo de jornada .....	20
6.2.1.3.	Número de despidos a lo largo del ejercicio objeto del informe .....	24
6.2.1.4.	Remuneraciones medias .....	26
6.2.1.5.	Brecha salarial.....	28
6.2.1.6.	Remuneración de puestos de trabajo iguales o de media del Grupo.....	28
6.2.1.7.	Remuneración media de consejeros y directivos, desagregada por sexos .....	29
6.2.2.	Organización del trabajo.....	29
6.2.2.1.	Organización del tiempo de trabajo .....	29
6.2.2.2.	Número de horas de absentismo .....	29
6.2.2.3.	Medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de ambos progenitores .....	29
6.2.3.	Salud y seguridad.....	29
6.2.4.	Relaciones sociales .....	29
6.2.5.	Formación.....	30

6.2.6. Accesibilidad .....	30
6.2.7. Igualdad .....	30
7. INFORMACIÓN SOBRE EL RESPETO DE LOS DERECHOS HUMANOS.....	31
8. INFORMACIÓN RELATIVA A LA LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO.....	31
8.1. Política de la compañía .....	31
8.2. Gestión de la lucha contra la corrupción y el soborno .....	31
9. INFORMACIÓN SOBRE LA SOCIEDAD.....	32
9.1. Política del Grupo .....	32
9.2. Gestión y desempeño del Grupo .....	32
9.2.1. Compromisos del Grupo con el desarrollo sostenible .....	32
9.2.1.1. Impacto de la actividad del Grupo en el empleo, el desarrollo local, las poblaciones locales y el territorio .....	32
9.2.1.2. Relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades de diálogo con estos.....	33
9.2.1.3. Acciones de asociación o patrocinio.....	35
9.2.2. Consumidores .....	35
9.2.2.1. Medidas para la salud y seguridad de los consumidores .....	35
9.2.2.2. Sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas .....	37
10. HECHOS POSTERIORES .....	38
ÍNDICE DE CONTENIDOS DE LA LEY 11/2018, DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA Y DIVERSIDAD .....	39



## 1. DEL ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA CONSOLIDADO

### 1.1. Naturaleza, alcance y cobertura

El presente Estado de Información No Financiera Consolidado (en adelante "el EINFC") se publica en cumplimiento a la Ley 11/2018, de 28 de diciembre, por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad.

Este documento hace referencia a la actividad de Real Automóvil Club de España (en adelante, "la Entidad Dominante" o "el RACE") y Sociedades Dependientes (en adelante, "el Grupo", "el Grupo RACE" o "la Organización"), que desarrolla su actividad en España.

El presente Estado de Información No Financiera Consolidado se presenta y formula como un informe separado por parte del Consejo Directivo del RACE, pero es parte integrante del Informe de Gestión Consolidado del Grupo correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2023, habiendo sido el mismo objeto de formulación por parte del Consejo Directivo del Real Automóvil Club de España en su reunión celebrada el 21 de marzo de 2024.

El RACE es una asociación civil sin ánimo de lucro cuyo objetivo social es el asesoramiento, defensa, información y representación de sus asociados y de los pertenecientes a clubes nacionales afiliados y corresponsales extranjeros en sus relaciones con las Administraciones Públicas españolas y demás organismos europeos e internacionales, tribunales y jurados de todo rango y jurisdicción e, incluso, personas naturales o jurídicas, siempre que, a juicio del Consejo Directivo, se trate de asuntos relacionados con los demás fines asociativos y de interés general, así como el fomentar la práctica por sus asociados de los deportes para los que disponga de instalaciones adecuadas y, muy especialmente, del automovilismo, de su enseñanza y perfeccionamiento, y, en general, de todas las actividades recreativas legalmente autorizadas.

Para la elaboración del presente estado de información no financiera se ha tomado como estándar de reporting la guía para la elaboración de memorias de sostenibilidad de Global Reporting Initiative (GRI), estándar reconocido internacionalmente, siguiendo los principios y contenido definidos por la versión de la guía más actualizada, GRI Standards.

En este contexto, a través del presente Estado de Información No Financiera (EINF), el Grupo RACE tiene como objetivo informar sobre temas medioambientales, sociales y de personal, relacionados con los derechos humanos, la lucha contra la corrupción y el soborno, así como otra información importante para la Compañía, en la ejecución de sus propias actividades y operaciones de negocio.

Para identificar cuáles de los temas comentados son importantes y deben ser reportados, consideramos una serie de variables, siendo las principales:

- La relevancia de tales asuntos o indicadores, tanto internamente para la Organización como externamente para los grupos de interés y audiencias objetivo.
- Sectores de actividad a los que pertenecen las sociedades del Grupo RACE, tomando como referencia los principales aspectos no financieros contenidos en los Estándares de la Iniciativa de Información Global (Estándares "GRI" -Global Reporting Initiative-).

Asimismo, se ha incluido en este informe el resto de los asuntos de interés que, no siendo asuntos materiales, son requisitos establecidos en la Ley 11/2018, de 28 de diciembre, por la que se modifican

el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y de diversidad.

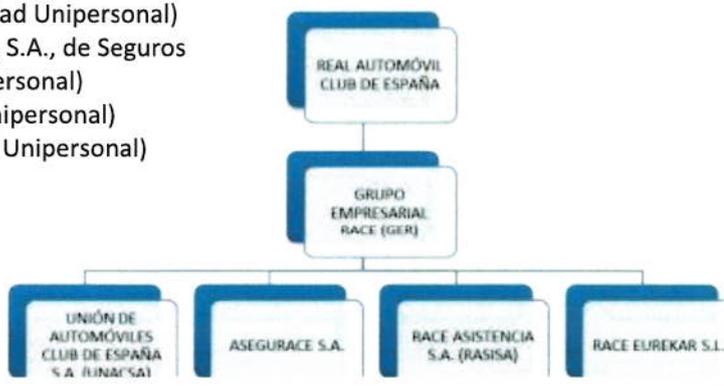
Los datos financieros y no financieros presentados en este informe se refieren a la actividad realizada por el Grupo RACE durante el ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2023, desde la perspectiva del desempeño económico, medioambiental y social del Grupo RACE, analizando los impactos derivados de su modelo de negocio más relevantes en relación con los siguientes aspectos:

- Información general: modelo de negocio, presencia geográfica, objetivos, estrategia y tendencias de mercado.
- Medio ambiente: contaminación y gestión de residuos, uso sostenible de los recursos y cambio climático.
- Cuestiones sociales y relativas al personal: empleo, organización del trabajo, salud y seguridad del personal, relaciones sociales, formación, accesibilidad universal e igualdad.
- Derechos Humanos.
- Corrupción y soborno.

Información sobre la aportación social: compromiso con el desarrollo sostenible, subcontratistas y proveedores, consumidores e información fiscal.

Específicamente, en este informe se incluye información relativa a la Entidad Dominante del Grupo, Real Automóvil Club de España, así como a la totalidad de las sociedades dependientes e íntegramente participadas directa e indirectamente por Real Automóvil Club de España, y que son las siguientes:

- Grupo Empresarial RACE, S.L. (Sociedad Unipersonal)
- RACE Asistencia, S.A. (Sociedad Unipersonal)
- Unión de Automóviles Clubs, S.A., de Seguros y Reaseguros (Sociedad Unipersonal)
- Asegurace, S.A. (Sociedad Unipersonal)
- RACE Eurekar, S.L. (Sociedad Unipersonal)



### Taxonomía UE

El Reglamento (UE) 2020/852 (Taxonomía) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles establece la obligación de divulgar información sobre la manera y la medida en que las actividades del Grupo se asocian a actividades económicas que se consideran medioambientalmente sostenibles en relación con los objetivos de mitigación del cambio climático y adaptación al cambio climático.

No obstante, al ser un reglamento europeo de aplicación directa, la interpretación alcanzada por el Consejo Directivo del Real Automóvil Club de España es que los nuevos requisitos de información sólo afectan a los sujetos que se encuentren obligados con arreglo a los artículos 19 bis y 29 bis de la

Directiva 2013/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de junio de 2013 (“Directiva de Contabilidad”) y que, en sus fechas de cierre del balance, superen el criterio de un número medio de empleados superior a 500 durante el ejercicio y se califiquen como grandes (esto es que superen durante dos años consecutivos dos de las tres magnitudes de más de 250 trabajadores de plantilla media, más de 40 millones de euros de facturación, o más de 20 millones de euros de activo).

En este sentido, dado que la única entidad consolidada del Grupo que podría resultar obligada de acuerdo con los mencionados artículos 19 bis y 29 bis de la Directiva de Contabilidad, y que sería Unión de Automóviles Clubs, S.A. (Sociedad Unipersonal), de Seguros y Reaseguros, no cumple con el citado criterio relativos al número medio de empleados superior a 500, en el presente Estado de Información No Financiera Consolidado no se incluye la información relativa a las actividades económicas que se consideran medioambientalmente sostenibles requerida tanto para empresas financieras como no financieras por el Reglamento (UE) 2020/852 de Taxonomía.

## **1.2. Verificación**

El presente Estado de Información No Financiera del Grupo Real Automóvil Club España correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2023, será sometido a un proceso de revisión externa independiente.

## **2. ANÁLISIS DE MATERIALIDAD Y GRUPOS DE INTERÉS**

### **2.1. Enfoque**

Para la definición de los contenidos del presente Estado de Información No Financiera (EINF) del Grupo Real Automóvil Club de España se han tenido en cuenta los asuntos considerados como más relevantes para el Grupo, de acuerdo con la estrategia, objetivos y prioridades de la Organización, y de acuerdo con las expectativas de los grupos de interés del Grupo RACE, las tendencias del sector y los indicadores definidos en el marco GRI, en su versión estándar.

En la elaboración del presente Estado de Información No Financiera (EINF) y en la identificación y selección de sus contenidos materiales se han tenido en cuenta:

- Los resultados del análisis de materialidad llevado a cabo por el Grupo, con la identificación de los distintos grupos de interés, así como de los aspectos más relevantes en materia de responsabilidad social corporativa para estos colectivos, al objeto de analizar y buscar una mayor interrelación y alineamiento de la estrategia de negocio del Grupo RACE, desde una perspectiva más amplia que la económica, con las necesidades y expectativas de los grupos de interés y del entorno.
- Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Organización de las Naciones Unidas, abordando el Grupo de forma directa y en particular, 3 de los 17 objetivos marcados a nivel mundial para 2030 (ODS3 “Salud y bienestar”, ODS11 “Ciudades y comunidades sostenibles” y ODS17 “Alianzas para lograr los objetivos”).



- Otras prioridades sectoriales en materia de sostenibilidad.
- Otros asuntos de interés requeridos de acuerdo con lo establecido en la Ley 11/2018, de 28 de diciembre, de información no financiera y diversidad.

Por otra parte, en el proceso de definición de la materialidad de los asuntos contenidos en el presente Estado de Información No Financiera Consolidado (EINFC) se han considerado los siguientes factores:

- La importancia de los impactos económicos, ambientales y sociales que generan dichos asuntos.
- La influencia de los mismos en las evaluaciones y decisiones de los grupos de interés del Grupo RACE.

## 2.2. Grupos de interés y Asuntos materiales

Los grupos de interés más relevantes identificados para el Grupo RACE, así como los asuntos más importantes en materia de responsabilidad empresarial corporativa para los mismos a partir del estudio de materialidad llevado a cabo por el Grupo, son los que se indican a continuación:

### ➤ CLIENTES



- Desarrollo de herramientas tecnológicas y de comunicación.
- Seguimiento y anticipación en el conocimiento de las necesidades del cliente.
- Calidad, excelencia y portfolio único de servicios prestados integrales de asistencia. Garantizar las mejores soluciones técnicas y económicas.
- Eficiencia, urgencia y agilidad en la respuesta a las necesidades de asistencia.
- Maximización de la seguridad vial en la prestación de servicios de asistencia en carretera.
- Resolución de incidencias de manera efectiva.

### ➤ EMPLEADOS



- Talento. Retención del talento. Cualificación y formación.
- Retribución y compensación justas.
- Generación y conservación de empleos de calidad.
- Formación y desarrollo profesional.
- Ética e integridad. Lucha contra la corrupción y el soborno.
- Igualdad de oportunidades, respecto y diversidad e inclusión.
- Condiciones de seguridad y salud en el trabajo. Seguridad vial.
- Promoción de cultura y valores corporativos.



Medioambiente

➤ MEDIOAMBIENTE

- Minimización del impacto ambiental de las actividades.
- Eficiencia energética y optimización de recursos y consumos.
- Economía circular.
- Preservación de la biodiversidad.
- Prevención y gestión de eventos con impacto medioambiental (tormentas eléctricas, precipitaciones, viento, incendios, etc.).
- Cumplimiento normativo en materia medioambiental.
- Reconocimiento y reputación en la gestión medioambiental.



Socios

➤ SOCIOS

- Comunicación. Información. Transparencia informativa.
- Participación activa de los socios en informada en la gestión y en las actividades.
- Eventos, filosofía y sentimiento de colectividad.
- Buen gobierno corporativo. RSC.
- Cumplimiento normativo y legal.
- Generación de valor a través de imagen, cultura y reputación corporativa.



Sociedad

➤ SOCIEDAD Y COMUNIDADES

- Sostenibilidad y seguridad en las actividades. Generación de valor en el impacto en la sociedad.
- Fomento y divulgación de valores y prácticas deportivos y saludables.
- Concienciación, formación y capacitación en materia de Seguridad Vial.
- Acción social. Acciones de asociación y patrocinio. Solidaridad.
- Cooperación con organismos e instituciones públicas y privadas. Presencia y eminencia sectorial. Participación activa en iniciativas público-privadas en materia de movilidad, vialidad y actividades deportivas de alto rendimiento.
- Relación y cumplimiento con Administraciones Públicas y Organismos.
- Evaluación de proveedores basada en certificaciones de calidad, cumplimiento y compromiso en materia medioambiental.
- Reportes de información corporativa y transparencia.
- Reconocimiento y reputación. Gestión de la presencia y comunicación en RR.SS.

Como resultado del análisis llevado a cabo por el Grupo RACE, de entre los asuntos relevantes identificados, se han identificado las siguientes cuestiones materiales, dada su importancia estimada tanto para el Grupo RACE como para nuestros grupos de interés:

- Movilidad y Seguridad Vial
- Calidad, excelencia en la prestación de servicios integrales de asistencia.
- Empleo de calidad. Talento y retención. Formación y retribución.
- Sostenibilidad en las actividades y el uso de los recursos. Minimización de impacto y riesgo ambiental.

- Fomento y divulgación de valores y prácticas deportivos y saludables, así como de la formación y capacitación en materia de Movilidad y Seguridad Vial.
- Acción social e impacto de valor en comunidades y colectivos. Cooperación y alianzas con instituciones y organizaciones público-privadas.
- Buen gobierno y transparencia. Responsabilidad frente a socios y colectivos financieros.
- Cumplimiento normativo y legal. Relación con Administraciones Públicas y Organismos Reguladores.

### 3. MODELO DE NEGOCIO

El Real Automóvil Club de España es una asociación sin ánimo de lucro, fundada en 1903, cuya misión es liderar la innovación, proporcionando a sus socios y clientes la mejor asistencia y un conjunto de servicios únicos, tanto dentro del mundo del automóvil, como en la propia experiencia del viaje. Asimismo, la función del RACE es la de asesorar de manera independiente y representar a los automovilistas en las diferentes materias relativas al mundo del motor.

El Club cuenta con un grupo empresarial (formado por las sociedades: Grupo Empresarial RACE S.L.U., Asegurace, S.A.U., Eureka, S.L.U., Unión de Automóviles Clubs, S.A.U. de Seguros y Reaseguros y RACE Asistencia, S.A.U.), y es propietario del Circuito de Madrid Jarama-RACE.

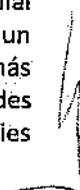
Respecto al grupo empresarial, el Grupo RACE centra sus objetivos en la gestión telemática de la información sobre incidentes, averías e inmovilizaciones de vehículos, con el objetivo de facilitar la prestación de servicios, mediante una red de proveedores, a más de diez millones de usuarios y clientes, entre fabricantes de coches, empresas de rent a car, de renting o incluso aquellas empresas aseguradoras que no tienen internalizada la asistencia total o parcialmente, convirtiendo al Grupo RACE, por número de clientes cubiertos, en la principal compañía de gestión de soluciones de asistencia en carretera del país.

La base para seguir manteniendo ese liderazgo es continuar en la búsqueda de la gestión de la asistencia perfecta ante un percance, y poner a disposición del socio o cliente al proveedor adecuado en el menor tiempo posible para que, en la medida de lo posible, pueda reparar la avería en el lugar del incidente y el conductor pueda continuar su viaje. Para ello, el Grupo RACE sigue desarrollando herramientas tecnológicas y de comunicación para lograr la mayor eficacia y eficiencia.

Los servicios de asistencia en viaje a socios y clientes se prestan, no solo en España, si no en Europa y en el resto del mundo. El RACE es uno de los ocho miembros que forman ARC Europe, una asociación que está formado por los principales clubes nacionales automovilísticos europeos, cuya finalidad es gestionar soluciones de asistencia en carretera y movilidad en todo el continente a todos los socios y clientes de los clubes miembros.

Asimismo, es también miembro de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA), de la que es Club fundador, y que se ha convertido en una de las asociaciones mundiales más importantes, en la que sus más de 240 automóviles club y organizaciones nacionales de automovilismo y deporte, de 144 países y que representan a más de 80 millones de usuarios, tratan todos los aspectos del automóvil, las infraestructuras, la sostenibilidad, la movilidad y la seguridad vial.

Además, el RACE es propietario del "Circuito de Madrid Jarama - RACE", instalación de prestigio mundial inaugurada en 1967. Desde entonces, el autódromo madrileño ha acogido y celebrado, siguiendo un objetivo fundacional del RACE como es la promoción del deporte de motor, las competiciones más prestigiosas a nivel nacional, europeo y mundial, entre las que destacan -entre muchas otras- 9 Grandes Premios de Fórmula 1, 16 de Motociclismo, 36 Campeonatos FIA Europeo de Camiones y 14 Rallies Comunidad de Madrid - RACE.



En 2022, el RACE innovó acogiendo en su Circuito la primera prueba en España del Campeonato del Mundo FIA de Turismos Eléctricos, siguiendo así con el compromiso de sostenibilidad que el Circuito promueve desde hace años, y en 2023 promovió y celebró varias citas del Campeonato de España y Europa de Drift, modalidad en auge entre las nuevas generaciones de aficionados al automovilismo.

En cuanto a la instalación, se ha continuado la hoja de ruta iniciada en 2013 cuando se presentó el "Proyecto Jarama 2021" para la modernización y renovación del Circuito, cuyos trabajos de remodelación se fasearon en el tiempo hasta el día de hoy.

Se comenzó por el entorno de la icónica Torre de Control, donde en la parte inferior se construyeron cuatro grandes salas para celebración de eventos y actividades de formación, ocio y restauración, mientras que en la parte superior se remodelaban las plantas 6, 7 y 8 de la Torre para dotarlas de mayor espacio interior y mejorar las ya de por sí fabulosas vistas panorámicas que ofrecían. Al mismo tiempo, se diseñó e implementa un nuevo modelo de negocio desarrollando una oferta de contenidos y servicios dirigidos al segmento Meetings & Events: "Todo un Circuito de Eventos: Competición, Formación, Eventos y Ocio".

Tras el éxito del primer edificio del "Complejo Jarama Paddock Club", Edificio I - Torre de Control, el RACE continuó apostando por el modelo y, entre los años 2017 y 2018, dicho complejo se amplió con un nuevo edificio, contiguo, con boxes renovados, terraza panorámica y una sala con capacidad para más de 300 personas en formato teatro.

La ampliación del "Complejo Jarama Paddock Club" continuó y, a mediados de 2020, en plena pandemia por el Covid-19, finalizó la construcción del tercer edificio -Edificio III- dotado con una gran sala con capacidad para 430 personas, boxes de 6 metros de altura para presentaciones de vehículos industriales, camiones y autobuses, y una espectacular terraza panorámica desde la que disfrutar de la mítica zona del "Estadio" del trazado de competición.

Paralelamente a los avances en la construcción del "Complejo Jarama Paddock Club" y cumpliendo los objetivos del "Proyecto Jarama 2021", durante los años 2018 y 2019 se acometió el reasfaltado de la Pista Principal de Competición y de la Pista de Formación nº 2 de la "Escuela RACE de Conducción", hitos fundamentales para continuar garantizando la excelencia en la celebración tanto de competiciones deportivas de primer nivel, como de cursos de formación en conducción segura y eficiente.

Durante el ejercicio 2021 se finalizó el reasfaltado del Paddock, se terminaron de adecuar los entornos de los Edificios I-II-III, y se mejoraron las escapatorias y se reforzaron las protecciones de la Pista Principal de Competición siguiendo las regulaciones y normativas que la Federación Internacional del Automóvil prescribe.

Un año más tarde, en 2022 y siguiendo la hoja de ruta marcada en el "Plan de Sostenibilidad, por un Circuito más sostenible y respetuoso con su Entorno y el Medio Ambiente", se completó el proyecto de electrificación del Circuito, a través de mejoras en la infraestructura para mejorar las capacidades de organización y celebración de eventos con vehículos eléctricos, teniendo como actuación más destacada la instalación y puesta en marcha de seis cargadores ultrarrápidos en el interior del paddock, operados por Ionity, líder del sector a nivel europeo en estaciones de recarga para vehículos eléctricos.

En primavera de 2023 se completó la reforma del Edificio de Cafetería "Jarama Café & Restaurant", dotándolo de mayor capacidad y accesibilidad, y se continuaron los trabajos para la mejora de seguridad en la Pista Principal de Competición, logrando con ello la renovación de la Licencia FIA de Circuitos Grado 2, además de dotar al trazado de equipamiento adicional para mejorar las capacidades de organización y celebración de eventos con todo tipo de vehículos eléctricos, incluidos los de transporte de personas y mercancías.

#### 4. RIESGOS IDENTIFICADOS

El Grupo RACE tiene elaborado un Mapa de Riesgos para todo el Grupo, en el que se incluyen actuaciones que sirven para minimizar dichos riesgos. Caben destacar:

- Riesgos identificados en derechos humanos: dadas las actividades del Grupo RACE y su localización centrada mayoritariamente en el territorio nacional, no se identifican riesgos de actuaciones en contra de los derechos humanos.
- Riesgos de discriminación: Dentro del Grupo RACE hay una vocación unánime de evitar todo tipo de práctica discriminatoria de cualquier tipo y existen múltiples y variados controles para evitar prácticas de este tipo.
- Riesgo de contaminación: Dentro del Grupo RACE hay una vocación unánime de evitar todo tipo de práctica no respetuosa con el medioambiente. También existen múltiples y variados controles para evitar prácticas de este tipo y programas para incentivar actuaciones sostenibles.
- Riesgos derivados de posible corrupción y soborno: el riesgo de corrupción y soborno se encuentra mitigado a través de las acciones de control que se encuentran recogidas en el Código Ético del Grupo RACE<sup>1</sup> puesto a disposición de todos los empleados del Grupo, en el que se indica el modo de actuación a seguir ante posibles riesgos relacionados con esta materia. Del mismo modo, los riesgos en esta materia han sido identificados en el Mapa de Riesgos identificando las medidas de control necesarias para mitigarlos.
- Riesgos identificados en cuestiones de pandemia: el riesgo de impacto de una enfermedad virulenta o de una pandemia ha hecho que el Grupo RACE adopte un protocolo de actuación en todas sus áreas (Empresas, "Circuito de Madrid Jarama-RACE" y "Complejo Deportivo del RACE") para minimizar el impacto de las mismas en el personal laboral, sin dejar de prestar los servicios comprometidos con socios y clientes.

#### 5. INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES

##### 5.1. Gestión del Grupo

La sostenibilidad y el cuidado por el medioambiente están en el centro de las políticas de actuación. Por ello, el Grupo realiza un estudio continuo de las mejores prácticas para combinar la calidad de su servicio con la eficiencia medioambiental en todas sus actuaciones.

Adicionalmente, tanto las oficinas centrales del Grupo situadas en la Calle Newton 4, en Tres Cantos (Madrid), como el "Circuito de Madrid Jarama-RACE" tienen riesgo bajo o poco significativo en cuanto a posibles contingencias de carácter medioambiental que, en caso de suceder, estarían también cubiertas con pólizas de seguro de responsabilidad civil y medioambiental.

##### Gestión medioambiental de la red de asistencia

Desde 2017, los proveedores del Grupo RACE continúan incorporando a sus respectivas flotas el vehículo multifuncional ("Isuzu D-Max"), con motores "EURO VI" con emisiones de 182 g/km en ciclo extraurbano, respetando al máximo el medio ambiente, y con material más eficiente que permite

---

<sup>1</sup> El Código Ético del Grupo RACE se encuentra formalmente aprobado por el Consejo Directivo de la Entidad Dominante, así como por todos los Órganos de Administración de cada una de las restantes sociedades pertenecientes al Grupo RACE.

llevar a cabo una operativa multifuncional, de manera que el coche taller intenta reparar el vehículo averiado accediendo al lugar del percance de forma más rápida que una grúa convencional.

En caso de que no se pueda reparar en el lugar de la avería, el coche taller puede remolcar el vehículo averiado (gracias a su sistema de palas remolque) y trasladar de forma segura a sus ocupantes (por la doble cabina homologada para tres pasajeros y conductor). De esta manera se evita el envío de una grúa que remolque el coche, un medio de transporte para los clientes, y la permanencia más allá de lo imprescindible del coche y sus ocupantes en la vía, evitando un peligro para sí mismos y para los demás usuarios de la vía.

Además, durante el 2021 la red de proveedores de asistencia ha incorporado también el modelo Ford Ranger y el Toyota Hilux, ya que con un solo modelo no podían cubrir la demanda generada.

En la actualidad, el Grupo RACE cuenta con proveedores que prestan su servicio con 212 coches taller y otros 157 vehículos llamados Toro. Además, la red de proveedores mantiene dos vehículos 100% eléctricos que operan en Madrid y en zonas de Levante.

Por otra parte, y desde finales de 2018, nuestros proveedores de asistencia siguen trabajando, a nivel nacional, con "la moto-taller", un vehículo que permite disponer de la agilidad propia de las motocicletas, en combinación con un extenso equipamiento en herramienta de última generación: fiable, con amplio espectro de uso, y ligero para trasladarlo en la moto. En total, 23 motos-taller prestan su servicio por toda la geografía nacional, principalmente en grandes capitales, aunando así la apuesta por la seguridad vial, al solucionar con prontitud la avería del vehículo inmovilizado, y el respeto por el medio ambiente, gracias a las reducidas emisiones.

Finalmente, la red de proveedores sigue trabajando con el "RACE 10" (un total de 9 unidades), un vehículo que es capaz de solucionar averías en el lugar del percance, incluyendo la reparación y cambio de ruedas, el remolque seguro de motocicletas de cualquier peso y cilindrada, o el cambio de combustible tras un repostaje erróneo -todo ello con el máximo respeto a la normativa vigente sobre residuos.

Pero la incorporación de estos medios por parte de los proveedores de asistencia no es suficiente para conseguir el objetivo de máxima eficiencia y mínimo impacto medioambiental en la gestión de los servicios, por lo que desde el grupo se ha desarrollado un complejo sistema de asignación de dichos medios en función de múltiples parámetros que ayudan a decidir qué proveedor es el más idóneo, y con qué medio debe acudir.

Sin duda, este sistema de asignación de los servicios se trata de algo absolutamente diferenciador propio del Grupo RACE, que permite gestionar cada vez mejor las asistencias. No se puede olvidar que la asistencia en viaje, como consecuencia de los intereses en riesgo que puede haber, es considerada como un servicio esencial (durante la primera declaración de Estado de Alarma, el Grupo RACE fue de las pocas organizaciones y empresas en España que por ser considerada como tal, continuó con la prestación de sus servicios) que debe prestarse siempre con carácter urgente de la manera más profesional y adecuada posible, en ocasiones ante determinadas circunstancias con poco o nulo margen de error.

Este sistema, denominado "RIN", evalúa, principalmente, los siguientes aspectos:

- **Geolocalización:** ubicación exacta del proveedor de asistencia en base a las coordenadas GPS que se reciben desde su dispositivo móvil, gracias a lo cual se puede enviar al proveedor más cercano.

- Determinación del percance exacto: permite conocer las posibilidades de soluciones de movilidad que se pueden ofrecer, y así asignar el medio más idóneo dentro de los más cercanos.

Aquí adquiere una importancia vital el balance de circunstancias que interpreta el sistema "RIN", porque consigue seleccionar el proveedor más cercano, con el medio más adecuado, evitando trayectos innecesarios que provocarían más emisiones. Esto genera unos indudables beneficios en términos de reducción de CO2 enviado a la atmósfera, además del evidente beneficio en la calidad percibida y la satisfacción del cliente.

### **5.1.1. Gestión y desempeño medioambiental**

#### **5.1.1.1. Contaminación y cambio climático**

La actividad desarrollada en la Pista Principal del Circuito de Madrid Jarama - RACE puede considerarse una fuente potencial de contaminación acústica por lo que, en 2017 y a pesar de contar con todos los permisos y autorizaciones pertinentes para el desarrollo de la actividad, el Grupo presentó ante el Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes una propuesta de "Plan Director del Ruido del Circuito de Madrid Jarama - RACE", con el objetivo de establecer una serie de medidas que faciliten la convivencia con las zonas residenciales colindantes, ya de por sí expuestas a diversas fuentes de contaminación acústica como el Aeropuerto Internacional Adolfo Suárez - Madrid Barajas, la Autovía A1 o el intenso tráfico con origen y destino las instalaciones del Complejo Escolar SEK.

El plan incorpora una serie de medidas dirigidas a la disminución del impacto acústico y niveles de emisión sonora como son:

- Establecimiento de normativa de control del ruido de obligado cumplimiento para la totalidad de las actividades que tienen lugar en el "Circuito de Madrid Jarama - RACE".
- Monitorización constante de las emisiones sonoras y utilización de método de medición desarrollado conforme a lo establecido en el Real Decreto R.D. 1367/2007 de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
- Instalación de pantallas acústicas a lo largo de los 900 metros de lindero con las viviendas de la Urbanización Ciudadcampo, las cuales están certificadas para un índice de aislamiento acústico (Dlr) de 25 db (A) referente a los ensayos realizados de acuerdo con la norma UNE - EN - 1793 - 2: 1998.
- Clasificación de los días en función de niveles de emisión sonora y limitación de fechas y horarios, estableciendo que el número de "días silenciosos" no podrá ser inferior al 90% del cómputo total de días del año. Para garantizar este cumplimiento, durante los "días silenciosos", todos los conductores son observados y controlados para asegurar que no superan los niveles permitidos. Asimismo, todos los usuarios o clientes son notificados de los límites de ruido aplicables a su actividad, incluyéndose detalles sobre esta limitación en todos los acuerdos y contratos de alquiler de las instalaciones del Circuito. Además, cualquier vehículo que exceda el límite de emisión sonora es excluido de la pista hasta que sea modificado de forma que cumpla la normativa.
- Durante los años 2018 y 2019, atendiendo a un requerimiento de la Concejalía de Medio Ambiente del Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes, el "Circuito de Madrid Jarama - RACE" presentó periódicamente informes de Calidad Acústica, sin recibir ninguna objeción al respecto de las emisiones realizadas. Desde 2020, y a pesar de que el requerimiento expiró, se continúan monitorizando, controlando y registrando las emisiones sonoras, manteniendo puntualmente informado al Ayuntamiento mediante el envío de informes de cumplimiento de los Objetivos de Calidad Acústica

en las urbanizaciones colindantes, tal y como si el requerimiento anteriormente citado continuara en vigor.

- Durante el ejercicio 2021 se continuó trabajando en la reducción del nivel de emisiones sonoras a través de la instalación de una “malla verde de amortiguación de ruido”, consistente en la plantación de más de 100 cipreses a lo largo de la linde con la Urbanización Ciudadcampo, con la intención de aumentar el nivel de reducción de emisiones sonoras que ya aportaban las pantallas acústicas.

- En 2022, se diseñó y presentó ante el Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes el plan Estratégico de Sostenibilidad 2022-2030, una proyección estratégica de ámbito 360º para un Circuito más sostenible y respetuoso con su entorno y el medio ambiente.

- Entre muchas otras, una de las líneas de actuación del citado Plan Estratégico fue reducir aún más los tiempos de en pista de determinadas actividades de conducción deportiva, retrasándose el horario de inicio hasta las 11:00 horas.

- Además, desde junio de 2022, el Circuito de Madrid Jarama – RACE ostenta la “Acreditación Medioambiental de la Federación Internacional del Automóvil”.

- En 2023, con el objetivo de reducir aún más el tráfico rodado con origen/destino Circuito por las calles de la urbanización colindante, Ciudadcampo, el Circuito puso en marcha el Proyecto Acceso Directo, una actuación que permitirá disponer de un acceso independiente, directamente desde la vía de servicio de la Autovía A1, evitando así el actual recorrido por el interior de la urbanización.

#### **5.1.1.2. Economía Circular y uso sostenible de los recursos**

En cuanto al consumo de agua en oficinas centrales, éste se realiza mediante captación de la red municipal para abastecimiento. El consumo durante el año 2023 se mantuvo en valores normales de consumo, 3.171 m<sup>3</sup> (3.949 m<sup>3</sup> en 2022), frente a los 2.850m<sup>3</sup> en 2021.

Para llevar a cabo medidas de prevención, reciclaje y eliminación de residuos, el Grupo RACE cuenta con contenedores de segregación de residuos no peligrosos y con servicios de gestores certificados para el tratamiento y recogida de residuos peligrosos. Esta misma operativa se lleva a cabo tanto para las oficinas centrales como para los residuos generados en el Circuito de Madrid Jarama–RACE y el Complejo Deportivo del RACE.

En las oficinas centrales, el residuo no peligroso principal que se genera es el correspondiente a la destrucción de papel y cartón. En 2023, la cantidad total de este tipo de residuos fue de 5,14 Tn, frente a las 5,57 Tn de 2022 y a las 8,45 Tn retiradas en 2021. Para los residuos considerados como peligrosos, durante el ejercicio 2023 hubo retiradas de cartuchos de tinta y tóner de 0,07 tn, frente a las 0,0504 Tn que hubo en el año 2020. Durante los años 2021 y 2022 no hubo retiradas.

Por último, el Circuito de Madrid Jarama - RACE produce como residuo peligroso principalmente remanentes de neumáticos, el resto de residuos se consideran como no peligrosos y proceden de una mezcla de residuos banales. En cuanto a la cantidad de residuos retirados en 2023 fue de 54,32 Tn, frente a las 51,67 Tn de 2022, y a 6,02 Tn en 2021.

Por otra parte, el consumo de electricidad en oficinas centrales durante el año 2023 fue de 620,94 MWh (que representa unas emisiones de 169,52 tn/CO<sub>2</sub>eq), lo que supone nuevamente un descenso frente a 2022 que fue de 686,64 MWh (que representa unas emisiones de 171,66 tn/CO<sub>2</sub>eq), y sobre 2021, en donde se alcanzaron 715,75MWh (equivalente a unas emisiones de 172,50tn/CO<sub>2</sub>eq), debido en parte a que, durante el año 2023, se han seguido tomando medidas de eficiencia energética en las oficinas, como la optimización de la temperatura de los equipos de clima y la continuación con el cambio de luminarias a led.

En cuanto al **Circuito de Madrid Jarama - RACE**, el consumo energético se desglosa tanto para el consumo de electricidad como para el consumo de gasóleo C, resultando un total de:

Consumo Energético	2021 MWh	2022 MWh	2023 MWh
Electricidad	942,76	1.019,95	1.101,96
Gasóleo	332,88	240,57	200,13
<b>TOTAL</b>	<b>1.275,64</b>	<b>1.260,52</b>	<b>1.302,09</b>

Por lo tanto, las emisiones de gases de efecto invernadero correspondientes a 2023 para el **Circuito de Madrid Jarama-RACE** equivalen a un total de:

Emisiones <sup>2</sup>	tCO2eq 2021	tCO2eq 2022	tCO2eq 2023
Scope 1	164,97	242,09	424,25
Scope 2	227,20	245,81	48,594
<b>TOTAL</b>	<b>392,17</b>	<b>487,90</b>	<b>312,36</b>

## 6. INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL

### 6.1. Política de la compañía

El Grupo RACE tiene firmados una serie de convenios colectivos con los representantes de las organizaciones sindicales (CC.OO., UGT y CSI-CSIF) que, por Ley, representan a los trabajadores de las diferentes empresas que engloban al Grupo RACE. Si bien los preámbulos de los convenios tienen similitud en cuanto al espíritu de los mismos debido al trabajo que se desempeña en cada uno de los centros, cada uno tiene sus especificaciones y son exclusivos para cada una de estas empresas.

Los salarios que se aplican a cada uno de los trabajadores dentro del convenio colectivo de cada uno de los centros de trabajo se identifican para las diferentes asignaciones profesionales, de acuerdo a la jornada de trabajo que se establece en dicho convenio, por lo que, para el personal contratado con jornada reducida, su retribución será proporcional al tiempo trabajado.

### 6.2. Gestión y desempeño social

#### 6.2.1. Empleo

El número total de empleados al cierre del ejercicio 2023 en España, lugar en el que el Grupo RACE lleva a cabo sus actividades es de 692, frente a los 796 empleados al cierre del ejercicio 2022, y a los 742 empleados al cierre del ejercicio 2021. De estos, no hubo ningún afectado por ERTes en 2023, mientras que en 2022 hubieron 10 personas afectadas por alguno de los ERTes hasta su

<sup>2</sup> Considerando Scope 1 el consumo de gasóleo y Scope 2 el consumo de electricidad. El factor de emisión utilizado para el cálculo de las emisiones de GEI han sido: para el scope 1 las determinadas por DEFRA 2020, DEFRA 2021 y DEFRA 2022, y para el scope 2 las designadas por OCC 2020, OCC 2021 y OCC 2022, para los ejercicios 2020, 2021 y 2022 respectivamente.

cierre el 28 de febrero de 2022, y 50 personas estuvieron afectadas por alguno de los ERTEs durante el ejercicio 2021.

### 6.2.1.1. Empleados por tipo de contrato

La distribución de empleados según el tipo de contrato se detalla en las tablas expuestas a continuación:

Por sexo:

	31/12/21 Hombres	31/12/21 Mujeres	31/12/22 Hombres	31/12/22 Mujeres	31/12/23 Hombres	31/12/23 Mujeres
Nº de empleados con contrato indefinido	206	371	231	429	229	421
Nº de empleados con contrato temporal	25	42	9	18	12	30
	<b>231</b>	<b>413</b>	<b>240</b>	<b>4747</b>	<b>241</b>	<b>451</b>

Promedio:

	31/12/21 Hombres	31/12/21 Mujeres	31/12/22 Hombres	31/12/22 Mujeres	31/12/23 Hombres	31/12/23 Mujeres
Nº de empleados con contrato indefinido	216,76	308,64	234,11	345,88	212,87	391,35
Nº de empleados con contrato temporal	24,35	32,98	7,55	13,59	11,15	27,89
	<b>241,10</b>	<b>341,63</b>	<b>241,66</b>	<b>359,48</b>	<b>224,03</b>	<b>419,24</b>

Por grupos de edad:

*Al 31 de diciembre de 2021*

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50	Total
Nº de empleados con contrato indefinido	65	347	165	<b>577</b>
Nº de empleados con contrato temporal	33	25	9	<b>67</b>
	<b>98</b>	<b>372</b>	<b>174</b>	<b>644</b>

Promedio:

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50	Total
Nº de empleados con contrato indefinido	57,33	300,79	167,28	<b>525,40</b>
Nº de empleados con contrato temporal	29,06	21,20	7,07	<b>57,33</b>

Al 31 de diciembre de 2022

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50	Total
Nº de empleados con contrato indefinido	122	190	348	<b>660</b>
Nº de empleados con contrato temporal	11	4	12	<b>27</b>
	<b>133</b>	<b>194</b>	<b>360</b>	<b>687</b>

Promedio:

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50	Total
Nº de empleados con contrato indefinido	103,46	293,02	183,51	<b>579,99</b>
Nº de empleados con contrato temporal	9,06	9,06	3,02	<b>21,15</b>
	<b>112,52</b>	<b>302,08</b>	<b>186,53</b>	<b>601,14</b>

Al 31 de diciembre de 2023

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50	Total
Nº de empleados con contrato indefinido	116	326	208	<b>650</b>
Nº de empleados con contrato temporal	23	11	8	<b>42</b>
	<b>139</b>	<b>337</b>	<b>216</b>	<b>692</b>

Promedio:

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50	Total
Nº de empleados con contrato indefinido	100,39	290,03	213,80	<b>604,23</b>
Nº de empleados con contrato temporal	21,38	10,23	7,44	<b>39,04</b>
	<b>121,78</b>	<b>300,25</b>	<b>221,24</b>	<b>643,27</b>

Por categoría profesional

*Al 31 de diciembre de 2021*

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores	Total
Nº de empleados con contrato indefinido	7	15	78	133	344	577
Nº de empleados con contrato temporal	-	-	2	12	53	67
	<b>7</b>	<b>15</b>	<b>80</b>	<b>145</b>	<b>397</b>	<b>644</b>

Promedio:

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores	Total
Nº de empleados con contrato indefinido	6,28	14,14	76,96	119,37	308,64	525,40
Nº de empleados con contrato temporal	-	-	1,57	11,78	43,98	57,33
	<b>6,28</b>	<b>14,14</b>	<b>78,54</b>	<b>131,15</b>	<b>352,62</b>	<b>582,73</b>

*Al 31 de diciembre de 2022*

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores	Total
Nº de empleados con contrato indefinido	7	14	83	145	411	660
Nº de empleados con contrato temporal	-	-	-	10	17	27
	<b>7</b>	<b>14</b>	<b>83</b>	<b>155</b>	<b>438</b>	<b>687</b>

Promedio:

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores	Total
Nº de empleados con contrato indefinido	6,04	13,59	83,07	129,14	348,15	<b>579,99</b>
Nº de empleados con contrato temporal	-	-	-	8,31	12,84	<b>21,15</b>
	<b>6,04</b>	<b>13,59</b>	<b>83,07</b>	<b>137,45</b>	<b>360,99</b>	<b>601,14</b>

Al 31 de diciembre de 2023

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores	Total
Nº de empleados con contrato indefinido	8	11	79	150	402	<b>650</b>
Nº de empleados con contrato temporal	-	-	2	3	37	<b>42</b>
	<b>8</b>	<b>11</b>	<b>81</b>	<b>153</b>	<b>439</b>	<b>692</b>

Promedio:

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores	Total
Nº de empleados con contrato indefinido	7,44	10,23	73,44	139,44	373,69	<b>604,23</b>
Nº de empleados con contrato temporal	-	-	1,86	2,79	34,39	<b>39,04</b>
	<b>7,44</b>	<b>10,23</b>	<b>75,30</b>	<b>142,23</b>	<b>408,09</b>	<b>643,27</b>

### 6.2.1.2. Empleados por tipo de jornada

La distribución de empleados según el tipo de jornada se detalla en las tablas expuestas a continuación:

Por sexo:

*Al 31 de diciembre de 2021*

	Hombres	Mujeres	Total
Nº de empleados con jornada completa	167	209	376
Nº de empleados con jornada parcial	64	204	268
	<b>231</b>	<b>413</b>	<b>644</b>

*Promedio:*

	Hombres	Mujeres	Total
Nº de empleados con jornada completa	188,48	181,42	369,90
Nº de empleados con jornada parcial	52,62	160,21	212,83
	<b>241,10</b>	<b>341,63</b>	<b>582,73</b>

*Al 31 de diciembre de 2022*

	Hombres	Mujeres	Total
Nº de empleados con jornada completa	188	256	437
Nº de empleados con jornada parcial	59	191	250
	<b>240</b>	<b>447</b>	<b>687</b>

*Promedio:*

	Hombres	Mujeres	Total
Nº de empleados con jornada completa	194,09	214,48	<b>408,56</b>
Nº de empleados con jornada parcial	47,58	145,00	<b>192,58</b>
	<b>241,66</b>	<b>359,48</b>	<b>601,14</b>

Al 31 de diciembre de 2023

	Hombres	Mujeres	Total
Nº de empleados con jornada completa	190	299	<b>489</b>
Nº de empleados con jornada parcial	51	152	<b>203</b>
	<b>241</b>	<b>451</b>	<b>692</b>

Promedio:

	Hombres	Mujeres	Total
Nº de empleados con jornada completa	176,62	277,94	<b>454,57</b>
Nº de empleados con jornada parcial	47,41	141,30	<b>188,70</b>
	<b>224,03</b>	<b>419,24</b>	<b>643,27</b>

Por grupos de edad:

Al 31 de diciembre de 2021

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50	Total
Nº de empleados con jornada completa	52	201	123	<b>376</b>
Nº de empleados con jornada parcial	46	171	51	<b>268</b>
	<b>98</b>	<b>372</b>	<b>174</b>	<b>644</b>

Promedio:

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50	Total
Nº de empleados con jornada completa	50,26	186,91	132,72	<b>369,90</b>
Nº de empleados con jornada parcial	36,13	135,08	41,62	<b>212,83</b>
	<b>86,39</b>	<b>321,99</b>	<b>174,35</b>	<b>582,73</b>

Al 31 de diciembre de 2022

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50	Total
Nº de empleados con jornada completa	85	143	209	<b>437</b>
Nº de empleados con jornada parcial	48	51	151	<b>250</b>
	<b>133</b>	<b>194</b>	<b>360</b>	<b>687</b>

Promedio:

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50	Total
Nº de empleados con jornada completa	75,52	186,53	146,51	<b>408,56</b>
Nº de empleados con jornada parcial	37,00	115,55	40,03	<b>192,58</b>
	<b>112,52</b>	<b>302,08</b>	<b>186,53</b>	<b>601,14</b>

Al 31 de diciembre de 2023

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50	Total
Nº de empleados con jornada completa	94	232	163	<b>489</b>
Nº de empleados con jornada parcial	45	105	53	<b>203</b>
	<b>139</b>	<b>337</b>	<b>216</b>	<b>692</b>

Promedio:

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50	Total
Nº de empleados con jornada completa	81,80	206,37	166,39	<b>454,57</b>
Nº de empleados con jornada parcial	39,97	93,89	54,85	<b>188,70</b>
	<b>121,78</b>	<b>300,25</b>	<b>221,24</b>	<b>643,27</b>

Por categoría profesional:

*Al 31 de diciembre de 2021*

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores	Total
Nº de empleados con jornada completa	7	13	72	120	164	<b>376</b>
Nº de empleados con jornada parcial	-	2	8	25	233	<b>268</b>
	<b>7</b>	<b>15</b>	<b>80</b>	<b>145</b>	<b>397</b>	<b>644</b>

*Promedio:*

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores	Total
Nº de empleados con jornada completa	6,28	12,57	72,25	110,73	168,06	<b>369,90</b>
Nº de empleados con jornada parcial	-	1,57	6,28	20,42	184,56	<b>212,83</b>
	<b>6,28</b>	<b>14,14</b>	<b>78,54</b>	<b>131,15</b>	<b>352,62</b>	<b>582,73</b>

*Al 31 de diciembre de 2022*

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores	Total
Nº de empleados con jornada completa	7	13	74	134	209	<b>437</b>
Nº de empleados con jornada parcial	-	1	9	21	219	<b>250</b>
	<b>7</b>	<b>14</b>	<b>83</b>	<b>155</b>	<b>428</b>	<b>687</b>

*Promedio:*

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores	Total
Nº de empleados con jornada completa	6,04	12,08	76,28	120,83	193,33	<b>408,56</b>
Nº de empleados con jornada parcial	-	1,51	6,80	16,61	167,65	<b>192,58</b>
	<b>6,04</b>	<b>13,59</b>	<b>83,07</b>	<b>137,45</b>	<b>360,99</b>	<b>601,14</b>

Al 31 de diciembre de 2023

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores	Total
Nº de empleados con jornada completa	8	11	80	146	244	489
Nº de empleados con jornada parcial	-	-	1	7	195	203
	8	11	81	153	439	692

Promedio:

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores	Total
Nº de empleados con jornada completa	7,44	10,23	74,37	135,72	226,82	454,57
Nº de empleados con jornada parcial	-	-	0,93	6,51	181,27	188,70
	7,44	10,23	75,30	142,23	408,09	643,27

### 6.2.1.3. Número de despidos a lo largo del ejercicio objeto del informe

La distribución del número de despidos, así como la tasa de rotación se detalla en las tablas expuestas a continuación:

Por sexo:

*Ejercicio 2021*

	Hombres	Mujeres
Nº de despidos	4	8
Tasa de rotación forzosa <sup>4</sup>	0,54%	1,08%

*Ejercicio 2022*

	Hombres	Mujeres
Nº de despidos	8	13
Tasa de rotación forzosa <sup>3</sup>	1,01%	1,63%

<sup>3</sup> "Tasa de rotación forzosa" = (nº de despidos x 100) / nº de empleados al 31.12.XX

*Ejercicio 2023*

	Hombres	Mujeres
Nº de despidos	6	5
Tasa de rotación forzosa <sup>4</sup>	0,87%	0,72%

Por grupos de edad:

*Ejercicio 2021*

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50
Nº de despidos	-	8	4
Tasa de rotación forzosa <sup>4</sup>	-	1,08%	0,54%

*Ejercicio 2022*

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50
Nº de despidos	6	13	2
Tasa de rotación forzosa <sup>4</sup>	0,75%	1,63%	0,25%

*Ejercicio 2023*

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50
Nº de despidos	1	4	6
Tasa de rotación forzosa <sup>4</sup>	0,14%	0,58%	0,87%

Por categoría profesional:

*Ejercicio 2021*

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
Nº de despidos	-	-	1	6	5
Tasa de rotación forzosa <sup>4</sup>	-	-	0,13%	0,81%	0,67%

### Ejercicio 2022

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
Nº de despidos	-	1	3	4	13
Tasa de rotación forzosa <sup>4</sup>	-	0,13%	0,38%	0,50%	1,63%

### Ejercicio 2023

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
Nº de despidos	1	1	2	1	6
Tasa de rotación forzosa <sup>4</sup>	0,14%	0,14%	0,29%	0,14%	0,87%

#### 6.2.1.4. Remuneraciones medias

En este apartado se reflejan las remuneraciones medias de los empleados del Grupo RACE, teniendo en cuenta el salario fijo, el variable y todas aquellas remuneraciones percibidas durante los ejercicios 2023, 2022 y 2021.

Por sexo:

### Ejercicio 2021

	Hombres	Mujeres
Remuneración media	16,05€/h	12,98€/h

### Ejercicio 2022

	Hombres	Mujeres
Remuneración media	16,13€/h	13,14€/h

### Ejercicio 2023

	Hombres	Mujeres
Remuneración media	16,42€/h	13,06€/h

Por grupos de edad:

*Ejercicio 2021*

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50
Remuneración media	10,58€/h	12,89€/h	16,48€/h

*Ejercicio 2022*

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50
Remuneración media	11,15€/h	16,19€/h	14,24€/h

*Ejercicio 2023*

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50
Remuneración media	11,69€/h	14,48€/h	15,46€/h

Por categoría profesional:

*Ejercicio 2021*

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
Remuneración media	70,98€/h	42,72€/h	17,7€/h	12,65€/h	11,6€/h

*Ejercicio 2022*

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
Remuneración media	68,32€/h	39,51€/h	19,69€/h	12,56€/h	12,00€/h

*Ejercicio 2023*

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
Remuneración media	62,66€/h	41,91€/h	19,59€/h	13,37€/h	11,96€/h

#### 6.2.1.5. Brecha salarial

La cuantificación de la brecha salarial en el Grupo RACE durante los ejercicios 2023, 2022 y 2021 por categorías es la siguiente:

##### Ejercicio 2021

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
Brecha salarial	-1,02%	0,16%	0,04%	0,07%	0,05%

##### Ejercicio 2022

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
Brecha salarial	-15,04%	0,90%	5,12%	4,2%	-4,61%

##### Ejercicio 2023

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
Brecha salarial	-0,15%	0,01%	-0,06%	0,12%	0,05%

#### 6.2.1.6. Remuneración de puestos de trabajo iguales o de media del Grupo

El siguiente cuadro refleja el ratio entre el salario inicial más bajo en las contrataciones del Grupo RACE y el salario mínimo local:

##### Ejercicio 2021

	Salario inicial	Sal. min. local	Ratio (Ini/loc)
España	13.568€	13.510€	1

##### Ejercicio 2022

	Salario inicial	Sal. min. local	Ratio (Ini/loc)
España	14.000 €	14.000 €	1,00

##### Ejercicio 2023

	Salario inicial	Sal. min. local	Ratio (Ini/loc)
España	15.326,5€	15.120€	1,01

#### **6.2.1.7. Remuneración media de consejeros y directivos, desagregada por sexos**

El puesto de Consejero del Real Automóvil Club de España (Entidad Dominante del Grupo RACE) no es remunerado, recibiendo únicamente dietas por asistencia los Consejeros del RACE que, en su caso y simultáneamente, formen parte de los Consejo de Administración de las restantes sociedades mercantiles integrantes en el Grupo RACE distintas de la propia Entidad Dominante, en la forma prevista estatutariamente.

En este sentido, no obstante, los miembros de los Consejos de Administradores de las restantes sociedades del Grupo (todos ellos hombres) distintas del Real Automóvil Club de España han percibido remuneraciones en el ejercicio 2023 en concepto de dietas por un importe total conjunto de 383.400 euros (423 miles de euros en el ejercicio 2022).

En cuanto a la Alta Dirección, el Grupo RACE solo cuenta como tal con la posición del Director General (hombre), cuya remuneración total en el ejercicio 2023 ha ascendido a 351 miles de euros (346 miles de euros en el ejercicio 2022).

#### **6.2.2. Organización del trabajo**

##### **6.2.2.1. Organización del tiempo de trabajo**

Como se ha hecho referencia anteriormente, los trabajadores del Grupo RACE están acogidos a convenios colectivos que, según la entidad del Grupo a la que pertenecen, tienen asignados los tiempos de trabajo correspondientes a su puesto y centro de trabajo, con las pausas y descansos previstos en la normativa.

##### **6.2.2.2. Número de horas de absentismo**

Durante el ejercicio 2023, el número total de horas de absentismo fue de 79.742 horas, lo que supone un 6,65% respecto al total de horas trabajadas, mientras que en 2022, el número total de horas de absentismo fue de 96.677 (un 7,32% respecto al total de horas trabajadas), y en 2021 fue de 74.896 horas (un 5,98% respecto al total de horas trabajadas).

##### **6.2.2.3. Medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de ambos progenitores**

Con el fin de conciliar la vida laboral y familiar, el Grupo RACE ha implementado un horario flexible que se establece de la siguiente forma: entrada entre las 8 y 9 de la mañana y salida entre las 17 y 18 horas. Del mismo modo, se facilita la reducción y adaptación de la jornada a las necesidades de los empleados.

#### **6.2.3. Salud y seguridad**

El Grupo es consciente de la importancia de implantar una política de seguridad vial en el entorno de los trabajadores, cuyo objetivo sea el de minimizar los riesgos de sufrir un accidente de tráfico, ya sean en misión y/o in itinere.

#### **6.2.4. Relaciones sociales**

Del total de los 692 empleados del RACE a 31 de diciembre de 2023 un 92,05% de los mismos (91,2% en 2022, 92% en 2021 y 90% en 2020) están cubiertos en los acuerdos de negociación colectiva de las diferentes sociedades. Asimismo, la representación sindical de los trabajadores en el Grupo RACE se encuentra articulada en diversos órganos de representación, que se eligen en base a elecciones sindicales.

El diálogo social se encuentra diferenciado en dos canales. En el caso de entidades no mercantiles del Grupo (únicamente tiene esta condición el Real Automóvil Club de España), la interlocución con la representación de los trabajadores en este canal está organizada con el comité de empresa y del delegado de personal del "Circuito de Madrid Jarama-RACE". Para el caso de las sociedades mercantiles (las restantes sociedades dependientes del RACE que se identifican en el apartado "1. Naturaleza, alcance y cobertura" anterior), la interlocución se realiza con los sindicatos más representativos con presencia en los órganos unitarios y el Comité Intercentros de las entidades mercantiles.

En lo que al campo de la seguridad y salud laboral se refiere, los trabajadores se encuentran representados en distintos comités de seguridad y salud laboral, formados por los delegados de prevención de cada empresa. Adicionalmente, está constituido un comité de seguridad y salud a nivel Grupo como interlocutor colectivo con la empresa en esta materia.

#### **6.2.5. Formación**

La formación de los empleados del Grupo es una inversión permanente, dedicando recursos a la capacitación de los empleados todos los años. Así, en 2023 se destinaron 21.816 horas, frente a las 17.760 horas en 2022 y 10.904 horas en 2021, a la formación del personal nuevo de asistencia, fundamental para épocas de mayor índice de llamadas, como a personal más experto, con el fin de ampliar y mejorar sus capacidades profesionales.

Por categorías, durante el ejercicio 2023, los directivos recibieron un total de 121 horas de formación, los managers 328 horas, los gerentes 815 horas, los ejecutivos 2.027 horas, los técnicos 4.081 horas y el resto de las categorías, 14.445 horas, sumando en total todas ellas 21.816 horas.

#### **6.2.6. Accesibilidad**

En lo que al Circuito de Madrid Jarama - RACE se refiere, cabe destacar que la totalidad de las actuaciones ejecutadas dentro del marco del Plan Jarama 2021 (construcción Edificios I-II-III, nuevos boxes, nuevo Karting, Edificio de Cafetería y adecuaciones del entorno del Paddock y las Pistas) y la reciente renovación del área de vestuarios y duchas, han contemplado la implantación tanto de medidas de accesibilidad como espacios de aparcamiento reservado.

Respecto a las oficinas centrales, el edificio principal está adaptado con diferentes medidas de accesibilidad, como plazas de aparcamiento destinadas a personas con discapacidad física, una rampa de acceso al edificio, rampas en zonas interiores y baños adaptados para el acceso en sillas de ruedas.

#### **6.2.7. Igualdad**

El Grupo RACE cuenta con un Plan de Igualdad desde el año 2009 en la empresa RACE Asistencia, S.A.U. (la única entidad del Grupo con más de 250 trabajadores), que hace extensible en su aplicación al resto de las entidades del Grupo. Con dicho plan se pretende garantizar la igualdad real y efectiva de oportunidades entre hombres y mujeres y sus áreas de actuación son:

- Selección, promoción y desarrollo profesional igualitario.
- Formación sin distinción de género.
- Medidas de conciliación.
- Ordenación del tiempo de trabajo
- Medidas específicas en prevención del acoso sexual.

## **7. INFORMACIÓN SOBRE EL RESPETO DE LOS DERECHOS HUMANOS**

Dado el tipo de actividades que lleva a cabo el Grupo RACE, y por la localización de sus intereses, no tiene relaciones laborales ni comerciales con países en los que puedan existir políticas contrarias a los derechos humanos. Asimismo, en el Mapa de Riesgos se ha contemplado la posibilidad de ocurrencia de riesgos como la trata de seres humanos, la prostitución, explotación sexual y trata de menores, determinándose que se tratan de riesgos improbables.

El Grupo RACE tiene un compromiso con el respeto y promoción de los derechos humanos en el desarrollo de su actividad profesional, proyectándose este compromiso en todos los empleados. Esto pone de manifiesto en diversas prácticas, como la libertad de asociación y negociación colectiva de los trabajadores, condiciones de trabajo justas, rechazo al trabajo forzoso y obligatorio y búsqueda de las mejores prácticas en el campo de la salud y seguridad laboral, entre otras.

## **8. INFORMACIÓN RELATIVA A LA LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO**

### **8.1. Política de la compañía**

El Grupo RACE tiene aprobado y comunicado convenientemente un Código Ético del Grupo RACE que define conductas inadecuadas y prohibidas e indica cómo debe actuar un empleado cuando se encuentra ante las mismas. El citado código incluye mención a posibles sanciones a imponer a empleados que no actúen de la forma esperada. También introduce la figura del “buzón de denuncias”, en el que cualquier empleado podrá denunciar si tiene conocimiento de la comisión de algún delito por parte de alguna persona vinculada al grupo de una u otra manera. Durante 2023 no ha existido denuncia alguna.

Asimismo, el Grupo, en su modelo de prevención de delitos penales, realiza un análisis de aquellos delitos que podrían ser de aplicación teniendo en cuenta sus diferentes actividades. Este modelo de prevención de delitos cuenta con el correspondiente Mapa de Riesgos penales y un plan de acción cuyo cumplimiento deberá reportarse a los órganos de administración de las distintas entidades del Grupo.

### **8.2. Gestión de la lucha contra la corrupción y el soborno**

El Código Ético del Grupo RACE establece también una serie de conductas y comportamientos esperados por parte de los empleados que guardan relación directa con la corrupción y el soborno. En el mismo, se prohíbe aceptar, ofrecer, prometer o entregar algo de valor (incluyendo bienes, servicios, prestaciones, favores, o, entre otras, promesas de empleo) para influir en cualquier acto o decisión de un funcionario o autoridad pública, o para obtener cualquier otra ventaja indebida, o para obtener o conservar un negocio, o simplemente por razón de su cargo. Cualquier regalo o invitación a un funcionario o autoridad pública debe ser previamente autorizado por el responsable directo o el Responsable de Verificación del Cumplimiento.

Asimismo, las relaciones con funcionarios o autoridades públicas se llevan a cabo únicamente por miembros de la Dirección o del Consejo Directivo del Real Automóvil Club de España o, en su caso, por personas designadas por estos para evitar que una falta de conocimiento o experiencia desemboque en la comisión de un delito. En particular, el Código Ético del Grupo RACE señala que las personas que tengan relación con la Administración Pública deben ser designadas por su responsable para actuar en nombre del Grupo. En este sentido, todos los acuerdos de colaboración y concesiones realizadas por el personal asignado con la Administración Pública deben suscribirse por escrito y recoger todos los términos acordados.

En su compromiso con la lucha contra la corrupción y el soborno existen otras medidas establecidas como:

- Implantación del proceso de presupuestación y de contratación de proveedores.
- Existencia de un protocolo de justificación, reporte y reembolso de gastos de empleados.
- Todos los empleados tienen la obligación de rechazar y comunicar al responsable directo o al Responsable de Verificación del Cumplimiento cualquier solicitud de algo de valor de un funcionario o autoridad pública.

Asimismo, el Código Ético señala que los administradores, directivos y empleados cumplirán con todos los procedimientos de control interno establecidos por el Grupo para garantizar una correcta contabilización de las transacciones y su adecuado reflejo en la información financiera que se publique.

Durante el ejercicio 2023, el Real Automóvil Club de España ha realizado aportaciones en concepto de donación a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro por importe de 241.373,75 euros, frente a 223.948,85 euros de 2022, y 288.000 euros de 2021.

## **9. INFORMACIÓN SOBRE LA SOCIEDAD**

### **9.1. Política del Grupo**

El Grupo RACE cuenta con protocolos, procedimientos, guías y códigos relativos al impacto social como puede ser el Código de Conducta, el Código Ético del Grupo RACE y el modelo de prevención de riesgos penales. Dichos procedimientos están a disposición de todos los trabajadores y responsables oportunos. A través del cumplimiento de los mismos, el Grupo RACE busca la generación de un impacto positivo en la sociedad.

### **9.2. Gestión y desempeño del Grupo**

#### **9.2.1. Compromisos del Grupo con el desarrollo sostenible**

##### **9.2.1.1. Impacto de la actividad del Grupo en el empleo, el desarrollo local, las poblaciones locales y el territorio**

Si algo identifica al Circuito de Madrid Jarama - RACE, son sus oficiales (comisarios técnicos, cronometradores, secretarios, directores de carrera, etc.) cuya dedicación, pasión y profesionalidad hacen que cada carrera, cada prueba y cada evento se celebre en las mejores condiciones de seguridad contribuyendo, decididamente, al éxito de las actividades en pista. En su condición de aficionado a los deportes del motor, los voluntarios que colaboran con el "Circuito de Madrid Jarama - RACE" lo hacen al amparo de la Ley 45/2015 de Voluntariado (BOE de 15/10/2015).

Tanto es así que el Circuito de Madrid Jarama - RACE ha creado escuela y desarrolla una importante labor de formación para todos aquellos aficionados al automovilismo y motociclismo que desean vivir su pasión por el deporte del motor desde dentro de la organización. Por su contrastada experiencia, prestigio profesional y solvencia técnica, los oficiales del "Circuito de Madrid Jarama - RACE" intervienen y participan, no sólo en los eventos que tienen lugar en nuestra instalación, sino en numerosas pruebas del calendario nacional e internacional. El conjunto de comisarios que colaboran con el Circuito integra a personas con discapacidad física e intelectual y es claro ejemplo de la decidida voluntad inclusiva del Grupo RACE.

Además, el compromiso solidario del Grupo RACE también se ha visto reflejado en numerosos eventos celebrados en el Circuito que, como resulta siendo habitual desde hace más de 25 años, han contado con la colaboración de muchos de estos comisarios, cronometradores y comisarios técnicos.

#### **9.2.1.2. Relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades de diálogo con estos**

Aunque la mayoría de los asuntos relacionados con la movilidad y la seguridad vial se trabajan ya desde la Fundación RACE, durante el ejercicio 2023, algunas actividades y acciones relacionadas con estos asuntos se llevaron a cabo desde el RACE.

##### **CENTRO CIFAL MADRID RACE**

El Instituto de las Naciones Unidas para la Formación Profesional y la Investigación – UNITAR impulsa la Movilidad y Seguridad Vial a través de la formación y del desarrollo de programas de trabajo con otras instituciones nacionales e internacionales. La capacitación de profesionales y líderes es una de las herramientas clave para desarrollar estrategias que consigan reducir la siniestralidad y las víctimas en carretera, un reto que recoge el ODS 3.6, el ODS 11.2 y el ODS 17 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible establecidos por Naciones Unidas.

Con el fin de impulsar este compromiso, en 2017 se creó CIFAL Madrid, único centro de formación en Seguridad Vial de las Naciones Unidas a nivel mundial, gestionado por el RACE y UNITAR, a través del cual se pretende promover el entrenamiento de profesionales, la concienciación y la creación de una red de expertos en esta materia.

Con este objetivo, el de promover la capacitación de profesionales mediante diferentes acciones formativas, CIFAL Madrid RACE ha impulsado acciones en línea con las propuestas marcadas por Naciones Unidas, apoyando las iniciativas de otros centros CIFAL, desarrollando herramientas online para la capacitación en seguridad vial, buscando llegar a profesionales y líderes que fomenten un cambio en la sociedad

Dentro de las acciones realizadas bajo el paraguas de CIFAL, se han realizado 44 acciones formativas y de divulgación con más 4.172 beneficiarios.

CIFAL Madrid RACE también ofrece un programa de 10 horas de formación e-learning de prevención de riesgos viales, dirigido a usuarios y técnicos, y disponible en español e inglés que permite obtener un diploma de formación en seguridad vial con el aval de CIFAL Madrid RACE y Naciones Unidas. (<https://www.cifalmadrid.org/formacion/e-learning/>).

##### **ALIANZA ESPAÑOLA DE SEGURIDAD VIAL INFANTIL (AESVI)**

A lo largo de 2023, el RACE colaboró en la organización de diversas acciones de concienciación con la Alianza Española de Seguridad Vial Infantil, AESVI, asociación en la que regenta su presidencia, en la difusión de mensajes, como que la educación vial se imparta al cien por cien dentro del curriculum educativo, o en la participación en diversos grupos de trabajo para proponer medidas que ayuden a reducir la siniestralidad infantil.

## **ACCIONES DE INVESTIGACIÓN**

Durante el pasado ejercicio, desde el RACE colaboramos en estudios internacionales como es el realizado por nuestros socios de la FIA del ADAC y el OAMTC, para analizar la seguridad vial infantil dentro del vehículo a través de la evaluación un cierto grupo de sillas de retención infantil homologadas que existen en el mercado. De esta manera, el RACE participa en los dos estudios que se realizan a lo largo del año (mayo y octubre).

La difusión de estos estudios permite situar al RACE como un referente en la seguridad vial infantil y un órgano de consulta para todas aquellas familias que necesitan resolver sus dudas a la hora de adquirir un Sistema de retención Infantil, así como el uso de estos.

El éxito de esta actividad y de la reputación del RACE en este campo queda reflejado en el tráfico generado en la web al publicar los resultados de cada uno de los estudios y de las consultas al apartado del comparador de sillas diseñado para esta actividad.

Otro de los estudios en los que el RACE trabaja cada año es el informe EURORAP, sobre el índice de riesgo en la Red de Carreteras españolas. En este estudio se pone de manifiesto la siniestralidad de la red de carreteras teniendo en cuenta el número de fallecidos y heridos graves que se producen en cada tramo teniendo en cuenta la intensidad media diaria del tráfico.

## **ANÁLISIS Y ESTUDIOS SOBRE INFRAESTRUCTURAS**

En 2023 se han llevado a cabo distintos estudios de seguridad vial analizando las infraestructuras en distintos ámbitos de actuación.

El objetivo de estas evaluaciones ha sido la de llevar a cabo propuestas de mejoras en la seguridad vial en los distintos entornos y para la diversidad de usuarios en estos entornos:

El objetivo de estas evaluaciones ha sido la de llevar a cabo propuestas de mejoras en la seguridad vial en los distintos entornos y para la diversidad de usuarios en los mismos:

Programa de Caminos Escolares Seguros de Coslada, implantando planes de movilidad escolar segura y sostenible de los centros educativos de este municipio. En estos estudios se ha aplicado la metodología Star Rating for Schools (SR4S) en un total de 2 centros con el fin de cumplir con los requisitos del programa de ayudas de la FIA, este programa ha contado con la financiación por parte de FIA FOUNDATION.

Plan de seguridad vial en San Roque, en el Parque Energético de la compañía CEPSA, evaluando las vías de las instalaciones internas y puntos críticos, mediante un análisis de la seguridad vial de las mismas y realizando una propuesta de actuación y mejora en la movilidad y seguridad vial.

Asimismo, se llevaron a cabo estudios sobre la movilidad y seguridad vial de los trabajadores de la empresa Santalucía a sus centros de trabajo en Madrid y en Hospitalet (Barcelona).

### ***Otras actividades con la comunidad local:***

Por otra parte, y por la diversidad de actuaciones el Grupo RACE, se mantiene relación con muchas de las empresas y agrupaciones del sector del motor (ANFAC, Faconauto, Ganvam, etc.). Pero cabe

destacar la relación que el Grupo RACE mantiene con todas las asociaciones y agrupaciones del sector de asistencia, ANEAC-FENEAC (Asociación Nacional de Empresas de Auxilio en Carretera), con la que se mantienen reuniones periódicas a fin de coordinar acciones relativas a seguridad vial dado que esta asociación es miembro permanente del Consejo Superior de Tráfico de la DGT.

#### **9.2.1.3. Acciones de asociación o patrocinio**

El "Circuito de Madrid Jarama - RACE", cumpliendo con sus objetivos de conjugar la vertiente deportiva con la colaborativa, volvió a organizar la carrera de running solidaria Jarama - María de Villota (desde 2019 benéfica) cuyos ingresos en 2023 se destinaron a la Fundación Ana Carolina Díez-Mahou -quienes trabajan para mejorar la calidad de vida de niños con enfermedades neuromusculares genéticas y sus familias- empleando lo recaudado a favor de niños con enfermedades degenerativas neuromusculares mitocondriales. Además, se promovió la "Fórmula 1 Litro", acción que persigue la recogida de leche -más de 2.300 litros en la última edición- para donar al Cottolengo del Padre Alegre, en Algete.

Además, también en 2023, se acogió una nueva edición del evento Cars for Smiles, en favor de niños con hospitalización de larga duración, se destinó parte de la recaudación del Gran Premio de España FIA Europeo de Camiones a la Fundación Apsuria y se organizó, en el mes de junio, la X Cena de Gala 100% benéfica "Legado María de Villota".

Asimismo, el Circuito de Madrid Jarama-RACE fue el lugar de presentación del Plan de Descarbonización de la Real Federación Española de Automovilismo, apoyado por el RACE, y por el que ambas entidades se comprometen, a través de la competición, a promover acciones para la reducción de la huella de carbono. Además de la colaboración del RACE en el Campeonato de España de Energías Alternativas, la apuesta decidida del Circuito de Madrid Jarama-RACE por la consecución de estos objetivos ha sido manifiesta, tanto en lo deportivo como en la celebración de eventos relacionados con la sostenibilidad y la eficiencia energética.

#### **Subcontratación y proveedores**

El procedimiento de gestión de compras y proveedores del Grupo regula todas las actividades desde la petición de ofertas a proveedores, gestión de pedidos y recepción de mercancías, gestión de incidencias relacionadas, pagos, homologación y evaluación de proveedores críticos, hasta la autorización de proveedores de servicios. Dentro del propio proceso de selección se evalúan, además de criterios técnicos y económicos, aspectos como la certificación en sistemas de Calidad y/o Medio Ambiente, basándose en si el proveedor puede evidenciar la Certificación ISO correspondiente. Los proveedores son evaluados anualmente y son informados del control y seguimiento de su desempeño aplicado por la organización.

Si bien el procedimiento es igual para todo el Grupo RACE, cabe destacar la gestión de compras en el área de asistencia, evaluando el impacto medioambiental que puedan tener sus proveedores. El área de asistencia elige, como proveedores, a empresas de reconocida solvencia y demostrada preocupación medioambiental documentada como TUDOR, proveedor de baterías para clientes que cuenta con altos estándares de calidad medioambiental, encontrándose certificado bajo las normas OHSAS 18001 e ISO 14001.

### **9.2.2. Consumidores**

#### **9.2.2.1. Medidas para la salud y seguridad de los consumidores**

El Grupo RACE viene desarrollando desde hace años programas y actividades relacionadas con la seguridad y la formación vial. Aunque es cierto que las cifras de fallecidos por accidente de tráfico han

ido reduciéndose, el número de víctimas registradas durante el año ha llevado al Grupo a intensificar, aún más si cabe, las tareas de investigación, formación y divulgación de posibles alternativas que ayuden a reducir estas cifras. Desde los más pequeños hasta los conductores y peatones senior, el Grupo RACE lleva a cabo planes de actuación para toda la sociedad; con programas sobre sillitas infantiles, auditorías de carreteras, o campañas de concienciación sobre el problema de las distracciones al volante.

Asimismo, las empresas también han sido y son foco de atención para el Grupo RACE. El paulatino incremento de la accidentalidad in itinere y en misión de los trabajadores ha hecho que se ponga también especial atención en la formación en planes de movilidad y seguridad vial en las organizaciones empresariales. Si bien toda la actividad se llevaba a cabo desde el Grupo RACE, actualmente la mayoría de las acciones de formación, concienciación, investigación y divulgación, se realizan desde el área de Movilidad y Seguridad Vial de la Fundación RACE.

A pesar de la dificultad de realizar cursos presenciales en empresas, se ha logrado desarrollar y ejecutar, bien vía telemática o incluso presencial en el Circuito de Madrid Jarama-RACE, planes de movilidad específicos para las necesidades de cada empresa. Entre los objetivos fundamentales se encuentran:

- Minimizar la repercusión económica que dichos accidentes puedan suponer para la empresa.
- Mejorar la satisfacción y productividad del trabajador.
- Reducción de accidentes.

Para ello, se realizan análisis de los desplazamientos de los empleados in itinere y en misión, se realiza una auditoría de conducción e incluso una inspección sobre el estado de mantenimiento de los vehículos.

Pero si la parte teórica es importante, la práctica no lo es menos. Por eso, la "Escuela RACE de Conducción", que desarrolla su actividad principalmente en el "Circuito de Madrid Jarama-RACE" y cuya seña de identidad se basa en la calidad y solvencia técnica de los cursos de conducción que imparte, continúa incorporando nuevas propuestas formativas, de conducción segura y eficiente, proporcionando a empresas e instituciones las claves necesarias para la adecuada formación teórico-práctica en el marco de las políticas de prevención, seguridad, reducción de la siniestralidad y riesgos laborales de cada organización. Su estilo propio, contrastada metodología y profesionalidad son un referente para todo tipo de entidades entre las que se incluyen Unidades de Élite de las distintas Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado para los que la "Escuela RACE de Conducción" diseña cursos de alto nivel y complejidad técnica adaptados a un personal tan cualificado.

También se ha incrementado al demanda de formación por parte de Empresas con distribución de su plantilla dispersa por toda la superficie del territorio nacional. Para ellas, la Escuela RACE de Conducción ha desarrollado planes formativos itinerantes, enviando equipos de formación a otras instalaciones cercanas a los puntos de mayor concentración del personal de la empresa y, también, utilizando la fórmula de Conducción acompañada o tutelada, en caso de que no haya instalaciones disponibles.

En este punto particular cabe destacar las acciones realizadas con carácter internacional, como la formación impartida por un equipo de la Escuela RACE en la República Dominicana para colectivos de conductores de empresa y en estrecha colaboración con el Automóvil Club Dominicano.

En el propio Circuito de Madrid Jarama - RACE, sede de la Escuela RACE y organizado bajo su directa responsabilidad, se acogió la Final Europea del FIA Best Young Driver Contest. Este certamen,

promovido por la Región I de la Federación Internacional del Automóvil, promueve y difunde una conducción responsable y eficaz entre los jóvenes europeos. Participan miles de conductores, con edades comprendidas entre los 18 y 27 años, a través de convocatorias y finales nacionales en cada uno de los países inscritos.

El alcance formativo de la "Escuela RACE de Conducción" no queda circunscrito únicamente a los cursos de conducción sino que, gracias a su reconocimiento y solvencia, sus monitores son considerados como prescriptores de opinión lo que deriva en habituales apariciones en televisiones, radios y medios digitales, en las que se solicita su opinión y demostraciones prácticas en cuestiones tales como la conducción bajo inclemencias del tiempo, sobre nieve, en circunstancias críticas o los consejos sobre un correcto mantenimiento del vehículo.

#### **9.2.2.2. Sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas**

Los socios propietarios pueden presentar quejas, sugerencias o felicitaciones a través del formulario "Buzón de sugerencias" habilitado en la página web del Complejo Deportivo del RACE ([complejodeportivo.race.es](http://complejodeportivo.race.es)), mediante las hojas que se facilitan en los puestos de atención al socio o mediante el "Canal de denuncias" del grupo. Estas quejas se presentan a la Comisión del Complejo Deportivo del RACE donde se estudian y se preparan las respuestas. En 2023 se gestionaron 77 sugerencias de socios a través de dichos canales (98 en 2022 y 126 en 2021).

En lo referente al "Circuito de Madrid Jarama-RACE", el Real Automóvil Club de España guarda registro escrito de todas las reclamaciones de ruido recibidas – tanto del Ayuntamiento como otras – por un periodo mínimo de 24 meses y se compromete a responder a todas las reclamaciones recibidas en las 48 horas siguientes a su recepción.

Por otra parte, existe un Departamento de Atención al Cliente del RACE que se encarga de atender, analizar y resolver aquellas quejas y reclamaciones recibidas por insatisfacción del cliente, ya sea en términos de atributos del producto o del servicio que reciben, sirviendo esta labor para que se puedan llevar a cabo acciones para solucionar los problemas que se van encontrando y mejorar el producto de acuerdo con las preferencias que han mostrado los clientes.

Durante el año 2023, el Departamento de Atención al Cliente del Grupo RACE tramitó 13.447 expedientes, de los que 11.087 fueron reclamaciones, cifra superior a la de 2022, en la que gestionó 12.248 expedientes, de los que 10.263 fueron reclamaciones. Las reclamaciones corresponden a las empresas del Grupo, teniéndose en cuenta, a la hora de la gestión y tramitación de las mismas, las coberturas y prestaciones afectadas, la gestión del expediente, así como cualquier factor que haya podido influir en el resultado del servicio y de la insatisfacción generada. Todas las quejas y reclamaciones recibidas por el Grupo RACE durante el ejercicio 2023 fueron admitidas a trámite. El resultado de estas quejas y reclamaciones tramitadas ha sido en un 50,10% favorables para el Grupo RACE y en un 47,79% favorables para el reclamante y el resto, 2,11% otro tipo de solicitudes.

Asimismo, UNACSA, Unión de Automóviles Clubs, S.A., compañía de seguros del Grupo, está adherida desde 2018 a la "Guía de Buenas Prácticas de Resolución Interna de Reclamaciones" de UNESPA adquiriendo de este modo el compromiso de resolución de reclamaciones en un plazo máximo de un mes, unificando de este modo los plazos de resolución para todas las empresas del grupo, cumpliendo los compromisos de calidad adquiridos con nuestros clientes y socios.

## 10. HECHOS POSTERIORES

A principios de 2024, y con carácter previo a la fecha de cierre del ejercicio y hasta la fecha de formulación del Estado de Información No Financiera, se ha revisado el contenido del Código Ético del RACE, de cara a actualizar y hacer más comprensible su contenido, así como para dar publicidad al nuevo Canal de Denuncias implantado por la Compañía.

Este nuevo Código Ético, ha de presidir y orientar el comportamiento de los empleados del Grupo RACE, independientemente de la posición que ocupen y de las funciones que realicen, en el desarrollo de su actividad profesional y en sus relaciones con terceros, especialmente cuando éstas puedan revertir sobre la imagen de la institución en la que prestan sus servicios. Enviando mensajes aún más claros y transparentes que permitan conocer la forma en la que el RACE informa cómo se debe actuar ante determinadas situaciones que se puedan producir en el que hacer del día a día de cada uno de los obligados.

Así mismo, introduce el "Canal de denuncia" incorporado por la compañía en el 2023 donde se facilitarán las denuncias no sólo de empleados sino de cualquier stakeholders puede trasladar informaciones y/o denuncias sobre infracciones o posibles infracciones, cometidas en el contexto profesional.

El Canal de Denuncias cumple con todos los requerimientos establecidos en la Directiva 2019/1937 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019 y que afecten a los intereses financieros de la UE o incidan en el mercado interior y la Ley 2/2023, de 20 de febrero, reguladora de la protección de las personas que informen sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción. Esta normativa busca en todo momento la confidencialidad y protección de informante y por ello se permiten las comunicaciones de informaciones/denuncias de manera anónima, lo que supone una mayor garantía y protección de los derechos de los distintos intervinientes.



## ÍNDICE DE CONTENIDOS DE LA LEY 11/2018, DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA Y DIVERSIDAD

Contenidos de la Ley 11/2018, de Información No Financiera y Diversidad	Estándar utilizado	Referencia al Informe	
<b>Modelo de Negocio</b>			
Descripción del modelo de negocio del grupo	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Descripción del modelo de negocio.</li> <li>- Presencia geográfica.</li> <li>- Objetivos y estrategias.</li> <li>- Principales factores y tendencias que afectan a la evolución futura.</li> </ul>	GRI 2-1, 2-1, GRI 2-12, GRI 2-23 Capítulo 3	
Principales riesgos	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Principales riesgos e impactos derivados de las actividades del grupo, así como la gestión de los mismos.</li> </ul>	GRI 2-23 Capítulo 4	
<b>Información sobre cuestiones medioambientales</b>			
Políticas	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Enfoque de gestión.</li> </ul>	GRI 2-24 Capítulo 5.1	
General	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Efectos de la actividad de la empresa en el medioambiente, la salud y la seguridad.</li> </ul>	GRI 2-23 Capítulo 5.1	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Procedimientos de evaluación o certificación ambiental.</li> </ul>	GRI 2-23 Capítulo 5.1	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales.</li> </ul>	GRI 2-23 Capítulo 4 y Capítulo 5.1	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aplicación del principio de precaución.</li> </ul>	GRI 2-23 Capítulo 5.1	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Provisiones y garantías para riesgos ambientales.</li> </ul>	GRI 2-23 Capítulo 4	
Contaminación	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Medidas para prevenir la contaminación.</li> </ul>	GRI 305-5 Capítulo 5.1.1.2	
Economía Circular y prevención y gestión de residuos	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Medidas de prevención y gestión de residuos.</li> </ul>	GRI 301-1, GRI 301-2, GRI-301-3, GRI 306-2, GRI 306-3, GRI 306-3, GRI 306-4, GRI 306-5 Capítulo 5.1.1.2	
Uso sostenible de los recursos	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Consumo de agua.</li> </ul>	GRI 303-1, GRI 303-3 Capítulo 5.1.1.2	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Consumo de materias primas.</li> </ul>	GRI 301-1, GRI 3-3 Capítulo 5.1.1.2	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Consumo, directo e indirecto de energía.</li> <li>- Medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética.</li> <li>- Uso de energías renovables.</li> </ul>	GRI 302-1, GRI 302-2, GRI 302-3, GRI 302-4 Capítulo 5.1.1.2	
	Cambio Climático	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI).</li> <li>- Medidas para adaptarse al Cambio Climático.</li> <li>- Objetivos de reducción de emisiones GEI.</li> </ul>	GRI 305-1, GRI 305 Capítulo 5.1.1.2 GRI 305-5, GRI 304-2, GRI 3-3 Capítulo 5.1.1.2 GRI 305-5 Capítulo 5.1.1.2
Protección de la biodiversidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Medidas para preservar o restaurar la biodiversidad.</li> </ul>	GRI 305-5 Capítulo 5.1.1.3	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impactos causados por la actividad.</li> </ul>	GRI 304-1 Capítulo 5.1.1.3	
<b>Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal</b>			
Políticas	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Enfoque de gestión.</li> </ul>	GRI 303-1 Capítulo 6.2	
Empleo	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional.</li> </ul>	GRI 102-7, GRI 102-8, GRI 401-1, GRI 405-1	Capítulo 6.2.1.1 y Capítulo 6.2.1.2
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo.</li> </ul>		Capítulo 6.2.1.1
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Promedio anual de contratos indefinidos, temporales y a tiempo parcial por sexo, edad y clasificación profesional.</li> </ul>		Capítulo 6.2.1.1 y Capítulo 6.2.1.2
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional.</li> </ul>		Capítulo 6.2.1.3
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Remuneraciones medias por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor<sup>4</sup>.</li> </ul>		Capítulo 6.2.1.4
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Brecha Salarial<sup>3</sup>.</li> </ul>	GRI 202-1, GRI 401-2, GRI 405-2	Capítulo 6.2.1.5
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Remuneración de puestos de trabajo iguales o de media de la sociedad.</li> </ul>		Capítulo 6.2.1.6
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Remuneración media de los consejeros y directivos, desagregada por sexo.</li> </ul>		Capítulo 8.2.1.7 y Nota 25 Cuentas Consolidadas de RACE y Sociedades Dependientes.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Medidas de desconexión laboral.</li> </ul>	No aplica	Por el momento no existen medidas de desconexión laboral implantadas.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Empleados con discapacidad.</li> </ul>	GRI 405-1	Durante los ejercicios 2023 y 2022 el Grupo ha tenido empleadas 7 personas con una discapacidad mayor o igual al 33%.

<sup>4</sup> El cálculo se ha realizado sobre la plantilla con contrato indefinido a 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, lo que supone un 94% de la plantilla a cierre.

Contenidos de la Ley 11/2018, de Información No Financiera y Diversidad		Estándar utilizado	Referencia al Informe
Organización del trabajo	- Organización del tiempo de trabajo.	GRI 402-1, GRI 3-3	Capítulo 6.2.2.1
	- Número de horas de absentismo.	GRI 403-9	Capítulo 6.2.2.2
	- Medidas para facilitar la conciliación.	GRI 401-3	Capítulo 6.2.2.3
Salud y seguridad	- Condiciones de salud y seguridad en el trabajo.	GRI 403-9, GRI 403-10	Capítulo 6.2.3
	- Indicadores de siniestralidad.	GRI 403-9	Capítulo 6.2.3
	- Enfermedades profesionales.	GRI 403-10	Capítulo 6.2.3
Relaciones Sociales	- Organización del diálogo social.	GRI 2-16, GRI 404-3	Capítulo 6.2.4
	- Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo.	GRI 2-30	Capítulo 6.2.4
	- Balance de los convenios colectivos, en especial en el campo de la salud y seguridad en el trabajo.	GRI 403-4	Capítulo 6.2.4
Formación	- Políticas de formación.	GRI 404-2	Capítulo 6.2.5
	- Horas de formación por categoría profesional.	GRI 404-1	Capítulo 6.2.5
Accesibilidad	- Accesibilidad universal de las personas con discapacidad.		Capítulo 6.2.6
Igualdad	- Medidas de igualdad entre hombres y mujeres.	GRI 405-1, GRI 406-1, GRI 3-3	Capítulo 6.2.7
	- Planes de igualdad.		
	- Medidas para promover el empleo.		
	- Protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo.		
	- Accesibilidad universal de las personas con discapacidad.		
	- Política contra la discriminación y gestión de la diversidad.		
<b>Información sobre el respeto de los derechos humanos</b>			
Políticas	- Enfoque de gestión.	GRI 207-2	Capítulo 7
Derechos Humanos	- Aplicación de procedimientos de debida diligencia.	GRI 2-23, GRI 2-24, GRI 2-25, GRI 410-1, GRI 411-1	Capítulo 7
	- Medidas de prevención y gestión de los posibles abusos cometidos.		
	- Denuncias por casos de vulneraciones de derechos humanos.		Durante los ejercicios 2023, 2022 y 2021 no se han recibido demandas en materia de acoso laboral ni de vulneración de los derechos humanos.
	- Promoción y cumplimiento de las disposiciones de la OIT.		Capítulo 7
<b>Información relativa a la lucha contra la corrupción y el soborno</b>			
Políticas	- Enfoque de gestión.	GRI 205-2, GRI 205-2	Capítulo 8.1
Corrupción y soborno	- Medidas para prevenir la corrupción y el soborno.	GRI 205-2, GRI 205-2	Capítulo 8.2
	- Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales.		
	- Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro.	GRI 205-2, GRI 203-2, GRI 3-3	Capítulo 8.2
<b>Información sobre la sociedad</b>			
Políticas	- Enfoque de gestión.	GRI 413-1	Capítulo 9.1
Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible	- Impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local.	GRI 413-1, GRI 413-2, GRI 2,6, GRI 2-29, GRI 203-2, GRI 411-1	Capítulo 9.2.1.1
	- Impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y el territorio.		
	- Canal de diálogo con los actores de las comunidades locales.	GRI 411-1	Capítulo 9.2.1.2
	- Acciones de asociación o patrocinio.	GRI 411-1	Capítulo 9.2.1.3
Subcontratación y proveedores	- Inclusión de cuestiones ASG en la política de compras.	GRI 414-2, GRI 308-2, GRI 3-3	Capítulo 9.2.2
	- Consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental.		
	- Sistemas de supervisión y auditorías y resultados de las mismas.		Capítulo 9.2.2
Consumidores	- Medidas para la salud y seguridad de los consumidores.	GRI 416-1	Capítulo 9.2.2.1
	- Sistema de gestión de reclamaciones y quejas recibidas.	GRI 416-2, GRI 417-1	Capítulo 9.2.2.2
Información fiscal	- Beneficios obtenidos por país.	GRI 207-4	El beneficio antes de impuestos consolidado obtenido por el Grupo RACE en el ejercicio 2023, en su totalidad en España ha sido negativo y ha ascendido a (1.036) miles de euros (2.587) miles de euros en los ejercicios 2022.
	- Impuestos sobre beneficios pagados.		El importe de los impuestos sobre beneficios cobrados (pagados) por el Grupo RACE en el ejercicio 2023, en su totalidad en España, ha

Contenidos de la Ley 11/2018, de Información No Financiera y Diversidad	Estándar utilizado	Referencia al Informe
<p>– Subvenciones públicas recibidas.</p>	<p>GRI 201-4</p>	<p>ascendido 910 miles de euros ((891) miles de euros en el ejercicio 2022).</p> <p>El importe consolidado de las subvenciones de capital y de explotación imputadas por el Grupo RACE a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2023 ha ascendido a un total de 48 miles de euros (33 miles de euros en el ejercicio 2022).</p>



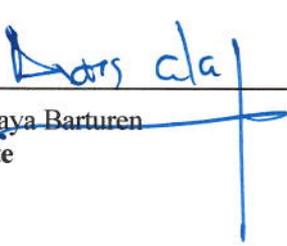
## FORMULACIÓN DEL ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Reunidos los Administradores de **GRUPO EMPRESARIAL RACE, S.L.** con fecha 21 de marzo de 2024, proceden a formular el estado de información no financiera consolidado de Grupo Empresarial Race, S.L. y sus Sociedades Dependientes del ejercicio comprendido entre el 1 de enero de 2023 y el 31 de diciembre de 2023, constituido por el documento anexo que precede a esta diligencia.



---

D. Leopoldo Curbera Calderón  
**Presidente**



---

D. Andrés Celaya Barturen  
**Vicepresidente**



---

D. Jesús Bernabé Barquín  
**Secretario Consejero**



---

D. Gonzalo Arauz de Robles Dávila  
**Vocal**



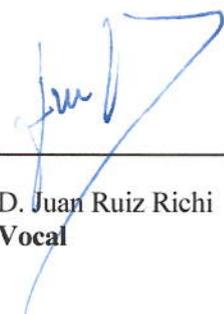
---

D. D. Carlos Hernández Bueno  
**Vocal**



---

D. Eduardo García Sansigre  
**Vocal**



---

D. Juan Ruiz Richi  
**Vocal**



---

D. Luis Peigneux Via  
**Vocal**