

green  
cargo



# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>Introduktion</b>	<b>2</b>	<b>Hållbarhetsrapport</b>	<b>19</b>	Resultaträkning koncernen	65
Förord	3	Allmänna upplysningar ESRS 2	20	Rapport över totalresultatet koncernen	65
Detta är Green Cargo	4	<i>Miljöinformation</i>		Balansräkning koncernen	66
Så skapar vi värde	5	E1. Klimatförändringar	28	Förändringar i eget kapital koncernen	67
Viktiga händelser under året	6	Taxonomirapportering	33	Kassaflödesanalys koncernen	68
Ordförandeord	7	E5. Resursanvändning och cirkulär ekonomi	38	Resultaträkning moderbolaget	69
Vd-ord	8	<i>Samhällsansvar</i>		Rapport över totalresultatet moderbolaget	69
<b>Verksamhet</b>	<b>9</b>	S1. Den egna arbetskraften	41	Balansräkning moderbolaget	70
Marknaden	10	S2. Arbetstagare i värdekedjan	46	Förändringar i eget kapital moderbolaget	71
Våra tjänster	11	<i>Bolagsstyrning</i>		Kassaflödesanalys moderbolaget	72
Nätverk	12	G1. Affärsetik	48	Noter	73
Strategiska målområden	13	Revisorns rapport och yttrande	50	Underskrifter	88
Målområde Säkerhet	14	Femårsöversikt	51	Revisionberättelse	89
Målområde Medarbetare	15	<b>Finansiella rapporter</b>	<b>52</b>	<b>Övrigt</b>	<b>91</b>
Målområde Miljö	16	Förvaltningsberättelse	53	Styrelse	92
Målområde Kund & Kvalitet	17	Risker och riskhantering	55	Ledning	93
Målområde Finans	18	Bolagsstyrningsrapport	57	Ordlista	94
				Adresser	95

## Finansiell kalender 2026

### Årstämma

30 april 2026

### Delårsrapport Q1

30 april 2026

### Delårsrapport Q2

17 augusti 2026

### Delårsrapport Q3

23 oktober 2026

### Delårsrapport Q4

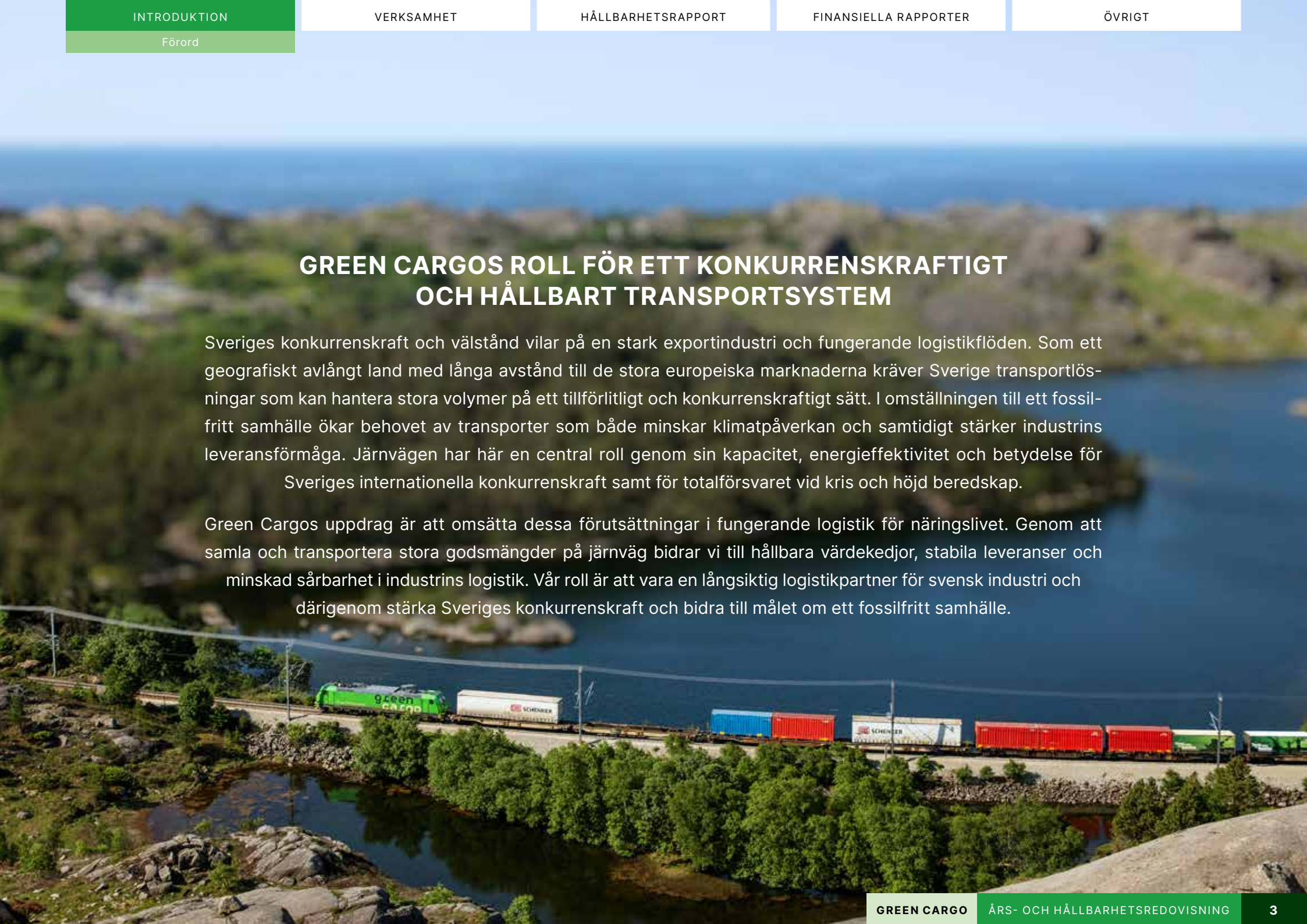
12 februari 2027 (preliminärt)



## GREEN CARGOS ROLL FÖR ETT KONKURRENSKRAFTIGT OCH HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM

Sveriges konkurrenskraft och välbefinnande vilar på en stark exportindustri och fungerande logistikflöden. Som ett geografiskt avlångt land med långa avstånd till de stora europeiska marknaderna kräver Sverige transportlösningar som kan hantera stora volymer på ett tillförlitligt och konkurrenskraftigt sätt. I omställningen till ett fossilfritt samhälle ökar behovet av transporter som både minskar klimatpåverkan och samtidigt stärker industrins leveransförmåga. Järnvägen har här en central roll genom sin kapacitet, energieffektivitet och betydelse för Sveriges internationella konkurrenskraft samt för totalförsvaret vid kris och höjd beredskap.

Green Cargos uppdrag är att omsätta dessa förutsättningar i fungerande logistik för näringslivet. Genom att samla och transportera stora godsmängder på järnväg bidrar vi till hållbara värdekedjor, stabila leveranser och minskad sårbarhet i industrins logistik. Vår roll är att vara en långsiktig logistikpartner för svensk industri och därigenom stärka Sveriges konkurrenskraft och bidra till målet om ett fossilfritt samhälle.



## DETTA ÄR GREEN CARGO

Green Cargo AB är en hållbar samarbetspartner för säkra, effektiva och pålitliga logistiklösningar. Bolaget är en viktig del av det skandinaviska näringslivet. Dygnet runt transporterar vi varor från skogar och gruvor till processindustrins anläggningar samt konsumentvaror till lager och detaljhandel. Green Cargo är en del av det logistiksystem som lägger grunden för Sveriges välstånd och konkurrenskraft.

Varje vardag kör vi 31 miljoner nettotonkilometer och ersätter därmed cirka 9 000 lastbilstransporter på vägnätet. I vårt nätverk trafikerar vi cirka 200 platser i Sverige, Norge och Danmark och når genom samarbetspartners hela Europa. Under 2025 uppgick vårt transportarbete till 8,6 miljarder nettotonkilometer.

98 procent av vårt transportarbete sker med eltåg, vilket ger en mycket låg klimatpåverkan per transporterad godsvikt. För våra kunder innebär detta leveranser med låga utsläpp,

hög energieffektivitet och minskat beroende av vägtransporter, samtidigt som våra lösningar bidrar till tryggare vägar och ett mer robust transportsystem.

Green Cargo ägs till 100 procent av svenska staten och förvaltas av avdelningen för bolag med statligt ägande på Finansdepartementet. Genom att kombinera hållbarhet och leveranssäkerhet med konkurrenskraftiga logistiklösningar är vi en långsiktig partner i omställningen till ett fossilfritt transportsystem.



Cirka **200** destinationer i Skandinavien

Närmare **1 000** destinationer i Europa

## SÅ SKAPAR VI VÄRDE – VÅR AFFÄRSMODELL

### VAD VI GÖR

Green Cargo är en hållbar samarbetspartner som erbjuder svensk industri säkra, effektiva och tillförlitliga logistiklösningar med lågt klimatavtryck från och inom Skandinavien samt till och från Europa. Bolaget är en viktig del av det logistiksystem som lägger grunden för Sveriges välbefinnande och konsumtion.

### HUR VI GÖR DET

Green Cargo kör 350 godståg varje vardag och tillhandahåller både fast och rörlig kapacitet i vårt nätverk utifrån en stråkbaserad produktionsmodell som möjliggör en robust och tillförlitlig produktion med hög frekvens i nätverket. Våra transporter når 200 platser i Skandinavien och närmare 1 000 i övriga Europa.

### VARFÖR VI GÖR DET

Hållbara transporter är avgörande för stärkt konkurrenskraft och fossilfria värdekedjor och Green Cargo är en viktig spelare för att stärka Sveriges roll som handelsnation. Genom att flytta gods från väg till järnväg minskar vi utsläpp, ökar säkerheten och bygger ett mer hållbart samhälle – idag och för framtiden.

### Vår kompass

#### Vision

Järnvägslogistik i världsklass

#### Affärsidé

Vi utvecklar och levererar effektiv och hållbar järnvägslogistik med Skandinavien som hemmamarknad

#### Värderingar

Vi har koll, vi vågar, vi bryr oss och vi levererar

### Resurser

# 1 600

medarbetare

# 300

lok

# 3 900

vagnar

# 300

kunder

# 1 200

leverantörer

### Vad vi skapar

# 8,6

miljarder nettotonkm i transportarbete

# 9 000

lastbiltransporter ersätts dagligen

# 1,84

gram CO<sub>2</sub>e släpps ut per nettotonkm (jvg)

# 98%

av vårt transportarbete går med fossilfria eltåg

### Vilka vi skapar värde för

Vi både vill och förväntas leva upp till högt ställda krav från många av våra intressenter. Kunder, medarbetare och ägare är våra huvudintressenter men fler aktörer är en del av vår vardag.

#### Kunder

Säkra, effektiva och tillförlitliga logistiklösningar med låga utsläpp.

#### Medarbetare

Säker och attraktiv arbetsplats.

#### Ägare

Agera affärsmässigt, hållbart och föredömligt.

#### Övriga intressenter

Samarbeten utvecklar och förbättrar våra respektive verksamheter, inte minst ur ett hållbarhetsperspektiv.

## VIKTIGA HÄNDELSE R UNDER ÅRET

Under 2025 fortsatte Green Cargo att stärka sina operativa förutsättningar genom förbättrad leveransprecision och ett tydligt fokus på effektiviseringar. Samtidigt kvarstår utmaningar, då den underliggande lönsamheten ännu inte är tillräcklig. Verksamheten påverkas negativt även av yttre faktorer och ett svagt marknadsläge. Detta har medfört att bolaget under året genomfört strukturella kostnadsanpassningar, däribland personalneddragningar, i syfte att stärka den långsiktiga finansiella hållbarheten och konkurrenskraften.

### Perioden januari–december 2025

- Koncernens nettoomsättning för perioden uppgick till 4 019 (4 248) MSEK
- Koncernens rörelseresultat uppgick till –53 (–104) MSEK
- Koncernens organiska rörelseresultat uppgick till –337 (–320) MSEK
- Koncernens resultat efter skatt uppgick till –84 (–193) MSEK
- Koncernens resultat per aktie uppgick till –41,78 (–96,43) SEK
- Green Cargo tecknade nya och förlängda transportavtal till ett totalt kontraktvärde om 878 (1 981) MSEK
- Styrelsen föreslår årsstämman att ingen utdelning skall utgå

### Finansiell översikt

Green Cargo koncernen	2025	2024	2023	2022	2021
Nettoomsättning, MSEK	4 019	4 248	4 168	4 519	4 175
Rörelseresultat, MSEK	–53	–104	–44	104	440
Organiskt resultat, MSEK	–337	–320	–474	–270	232
Rörelsemarginal, %	–1,2	–2,2	–0,9	2,1	9,1
Årets resultat, MSEK	–84	–193	–97	43	400
Kassaflöde från den löpande verksamheten, MSEK	129	66	284	925	492
Avkastning på operativt kapital, %	neg	neg	neg	5,2	20,7
Soliditet, %	12	14	19	21	19
Nettoskuldssättningsgrad (ggr)	4,1	3,1	1,8	1,4	2,5
Medelantal anställda	1 602	1 722	1 799	1 878	1 912
Bruttoinvesteringar MSEK	146	200	173	244	116
Nya transportavtal, kontraktvärde MSEK	878	1 981	1 066	1 331	949

### Förbättrad kvalitet för våra kunder

Punktlighet och regularitet har förbättrats under året som en effekt av det stråkbaserade trafikprogrammet. Trafikupplägget har möjliggjort kortare ledtider, ökad robusthet och effektivare planering, vilket sammantaget har stärkt leveransförmågan.

### Nya transportavtal

Under året tecknade Green Cargo nya och förlängda transportavtal till ett totalt kontraktvärde om 878 (1 981) MSEK. Avtalen avser främst kunder inom fordonsindustrin samt andra industriella kundsegment. Jämförelsetalet för föregående år påverkades av ingående av flera fleråriga avtal inom stålindustrin.

### Förbud mot åkning på fotsteg implementerat

Arbetsmiljöverkets beslut om förbud för åkning på fotsteg utanpå rälsfordon för Green Cargo AB trädde i kraft den 2 juni 2025. Green Cargo vidtog nödvändiga åtgärder för att efterleva förbudet som i god tid har implementerats i hela verksamheten.

### Trafikstörningar i Västernorrland

Under tredje kvartalet drabbades järnvägstrafiken i Västernorrland av kraftig nederbörd och översvämningar, vilket ledde till omfattande störningar och förseningar i tågtrafiken. Händelsen fick en negativ resultatpåverkande effekt genom ett stort antal inställda transporter, ökade kostnader och reducerad leveransprecision.

### Kostnadsanpassningar och personalneddragningar

Green Cargo har under året fattat beslut om fortsatta kostnadsanpassningar, inklusive personalneddragningar. Åtgärderna är en följd av den finansiella utvecklingen och innebär en anpassning av kostnadsbasen till affärens förutsättningar, med målet att stärka bolagets långsiktiga konkurrenskraft.

### Flytt till nytt huvudkontor

Green Cargo flyttade i december till ett nytt huvudkontor. Flytten är en del av bolagets pågående kostnadsbesparingsarbete och innebär lägre lokalkostnader samt en mer ändamålsenlig kontorslösning.

## ETT LÅNGSIKTIGT ANSVAR I ETT FÖRÄNDRAT OMVÄRLDSLÄGE

Järnvägstransporter blir allt viktigare för industri, klimatomställning och samhällsberedskap. Samtidigt präglas marknaden för kommersiell godstrafik av strukturella utmaningar och låg lönsamhet. Under 2025 har styrelse och ledning därför haft fokus på långsiktig riktning, fortsatt förbättringsarbete och dialog med politiker och andra intressenter för att stärka järnvägens förutsättningar.

Järnvägsfraktens roll för svensk industri, handel och klimatomställning har successivt blivit allt tydligare. Under 2025 har denna utveckling blivit mer konkret i takt med att frågor om transporters robusthet, försörjningsberedskap och långsiktig konkurrenskraft fått ökad tyngd i både industriella och samhällsliga sammanhang – inte minst kopplat till samhällets beredskap och totalförsvarsförmåga. Ett fungerande och robust system för godstransporter på järnväg är därmed inte bara en konkurrensfråga för näringslivet, utan också en strategisk samhällsfråga.

Trots denna strategiska betydelse är Green Cargo fortfarande långt från att nå de finansiella mål som ägaren har satt. Situationen är inte ny och ser, med få undantag, likartad ut för stora delar av järnvägsbranschen i Sverige och Europa.

För att skapa lönsamhet krävs, utöver efterfrågan, strukturellt sunda marknadsförutsättningar samt väl fungerande och konkurrenskraftiga företag – med attraktiva erbjudanden och kvalitet i processer till rätt kostnad.

Detta har skapat en ond cirkel. Under lång tid har strukturella förutsättningar gjort det svårt att skapa uthållig lönsamhet i kommersiell järnvägsfrakt. När den ekonomiska bärkraften är svag blir också marknadens signaler svagare, vilket i sin tur försvårar utvecklingen av de arbetssätt och styrformer som krävs för att bygga konkurrenskraftig och lönsam logistikverksamhet.

Styrelse och ledning är fast beslutna att arbeta för nödvändiga förbättringar av Green Cargos förmågor och konkurrenskraft, samtidigt som vi verkar för förändringar i marknadens funktionssätt som ger järnvägen möjlighet att konkurrera på mer likvärdiga villkor med andra trafikslag.

Vi ser tydliga framsteg i det interna förbättringsarbetet men har fortfarande betydande förmågeförflyttningar att genomföra. Under året har bolaget genomfört förändringar för att stärka operativ stabilitet, tydliggöra prioriteringar och bättre möta kundernas behov. Dessa åtgärder är nödvändiga för att järnvägen ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ i praktiken och för att Green Cargo långsiktigt ska kunna fullgöra sitt uppdrag.

Vad gäller marknadsförutsättningarna kvarstår strukturella hinder. Kapacitetsbrist, ett eftersatt underhåll och konkurrensvillkor som missgynnar järnvägen har återkommande identifierats som centrala utmaningar. Samtidigt har förståelsen för dessa frågor ökat. Beslutet att förlänga och höja miljökompensationen är ett steg i rätt riktning och ett uttryck för en bredare insikt om järnvägens villkor, även om de grundläggande problemen därmed inte är lösta.

Under året har Green Cargo också lämnat remissvar på förslaget till nationell plan för transportinfrastruktur. I remissvaren presenterar bolaget konkreta åtgärder som kan ge stor effekt på kort tid till relativt begränsade kostnader. Förslagen bygger på en objektiv och faktabaserad metod för att identifiera de delar av järnvägssystemet där kapacitetsbristen har störst påverkan på godsflöden och samhällsnytta. Genom att kombinera analys med genomförbara åtgärder bidrar Green Cargo till mer träffsäkra prioriteringar i utvecklingen av den nationella infrastrukturen. Miljökompensationen är i detta sammanhang ett adekvat instrument för att tidsmässigt överbrygga strukturella obalanser, men den ersätter inte behovet av långsiktiga förbättringar i järnvägssystemets kapacitet, underhåll och konkurrensvillkor.



” Ett fungerande och robust system för godstransporter på järnväg är inte bara en konkurrensfråga för näringslivet, utan också en strategisk samhällsfråga.

Hållbarhet är inte ett separat område, utan en integrerad del av bolagets uppdrag och styrning. Green Cargo bidrar till minskad klimatpåverkan genom järnvägsbaserade transporter med hög energieffektivitet och låga utsläpp. Hållbarhetsarbetet omfattar samtidigt socialt ansvarstagande och ansvarsfull bolagsstyrning. Styrelsen fastställer inriktningen och följer upp arbetet för att säkerställa att hållbarhetsfrågorna är integrerade i styrningen och bidrar till långsiktigt hållbart värdeskapande.

Jag vill understryka att Green Cargo har en viktig roll att spela i utvecklingen av ett mer hållbart, konkurrenskraftigt och robust transportsystem. Förutsättningarna är krävande och lösningarna kräver uthållighet, samverkan och tydliga prioriteringar.

Stockholm i mars 2026

**Andreas Regnell**, styrelseordförade, Green Cargo AB

## STÄRKT LEVERANSFÖRMÅGA OCH KONKURRENSKRAFT – MED TYDLIGT FOKUS PÅ EKONOMISK BALANS

Årets finansiella utfall visar tydligt att ekonomisk balans ännu inte är uppnådd. Samtidigt har vi under 2025 stärkt vår konkurrenskraft genom förbättrad leveransförmåga till våra kunder med ökad punktlighet, högre regularitet och förbättrad trafiksäkerhet. Framstegen är betydande, men det står också klart att ytterligare arbete krävs för att skapa långsiktig ekonomisk stabilitet.

För helåret uppgick koncernens nettoomsättning till 4 019 MSEK (4 248) och rörelseresultatet till –53 MSEK (–104). Det organiska rörelseresultatet uppgick till –337 MSEK (–320). Genomförda effektiviseringar och kostnadsanpassningar har stärkt kostnadskontrollen, men kostnadsnivån är för hög i relation till intäkterna. Årets finansiella utveckling visar att ytterligare strukturella åtgärder krävs.

Delar av svensk basindustri hade under 2025 svag efterfrågan på sina produkter, vilket lett till minskat behov av transporter och press på det underliggande resultatet. Marknadsläget har varit avvaktande inom flera kundsegment och prisbilden fortsatt konkurrensutsatt.

De långsiktiga drivkrafterna för järnvägsbaserade transporter kvarstår. Industrins behov av hållbara, robusta och kapacitetsstarka logistiklösningar talar fortsatt för järnvägen, även i ett mer osäkert marknadsläge.

Övergången till ett stråkbaserat produktionsupplägg är den mest genomgripande förändringen inom Green Cargo på många år. Den har skapat ett mer robust och förutsägbart nätverk. Punktligheten uppgick till 91,7 procent (88,6) och regulariteten till 96,0 procent (93,9), vilket ger tydlig nytta för våra kunder i form av ökad förutsägbarhet och stabilare logistikkedjor.

Säkerhetsutvecklingen är särskilt betydelsefull. Trafiksäkerhetsindex uppgick till 95,9 (95,1), vilket är det högsta utfallet i bolagets historia. Olyckskostnaderna minskade kraftigt under

2025 jämfört med föregående år. Denna utveckling vittnar om att systematiskt säkerhetsarbete ger effekt. Kunddialoger visar att hög säkerhet är ett tydligt konkurrensattribut. En stabil och säker produktion är en förutsättning för långsiktiga relationer och stärker Green Cargos position på marknaden.

Under året har omfattande kostnadsanpassningar genomförts, inklusive personalneddragningar inom både administrativa och operativa funktioner. Åtgärderna har varit nödvändiga för att anpassa kostnadsbasen till intäktsnivån och stärka bolagets finansiella handlingsutrymme.

I januari 2026 har beslut fattats om ytterligare ett kostnadsbesparingsprogram. Programmet är en direkt följd av årets utfall och syftar till att skapa förutsättningar för långsiktigt hållbar lönsamhet.

Sammantaget har 2025 inneburit viktiga steg i omställningen av Green Cargo. Den operativa stabiliteten är starkare och leveransförmågan tydligare. Det ger bättre förutsättningar att möta kundernas krav och vinna nya affärer.

För att de operativa förbättringarna fullt ut ska omsättas i hållbar lönsamhet krävs fortsatt kostnadskontroll, ökat försäljningsfokus och konsekvent genomförande i hela verksamheten. Med en stabilare plattform riktas fokus framåt mot ökad försäljning och lönsam tillväxt.

Jag vill rikta ett tydligt tack till Green Cargos medarbetare för det ansvarstagande och den professionalism som visats under



”

Vi har tagit viktiga steg i omställningen – nu ska förbättrad leveransförmåga fullt ut omsättas i ekonomisk balans.

ett år präglad av omfattande förändringar. Genomförandet av omställningen och förbättringen av leveransförmågan är ett resultat av ett gemensamt arbete i hela organisationen.

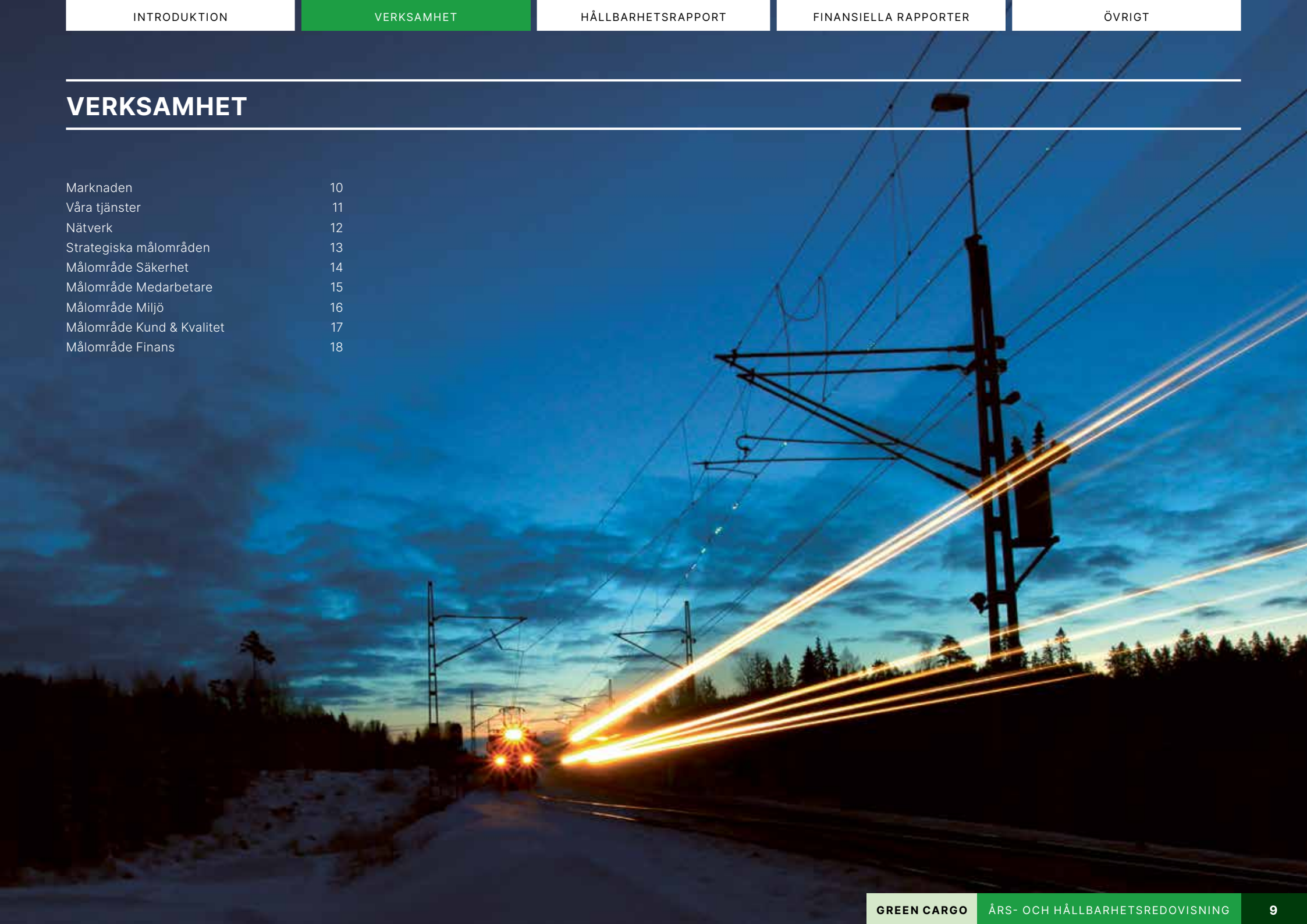
Jag vill även tacka våra kunder för fortsatt förtroende och långsiktigt samarbete. Tillsammans har vi stärkt bolagets konkurrenskraft och lagt grunden för nästa fas i utvecklingen.

Stockholm i mars 2026

**Henrik Dahlin**, vd, Green Cargo

# VERKSAMHET

Marknaden	10
Våra tjänster	11
Nätverk	12
Strategiska målområden	13
Målområde Säkerhet	14
Målområde Medarbetare	15
Målområde Miljö	16
Målområde Kund & Kvalitet	17
Målområde Finans	18



## VÅRT MARKNADSERBJUDANDE

Green Cargo är Sveriges största järnvägsoperatör för godstransporter och servar kunder inom flera industrisektorer med stora, regelbundna transportvolym. Basindustrin – främst skogs-, stål-, kemi- och pappersindustrin – utgör kärnan, kompletterad av energi-, verkstads- och fordonsindustrin. Stora volymer via hamnar och Öresundsbron kräver effektiva landtransporter där Green Cargo har en stark position. I takt med en ökande efterfrågan på intermodala container- och trailertransporter erbjuder bolaget kapacitetsstarka, punktliga och effektiva logistiklösningar.

Den för Sverige stora och investeringstunga basindustrin inom stål, kemi och skog skapar behov av långsiktiga, komplexa och varierande godstransporter mellan industrier, både nationellt och internationellt, via direkta järnvägsförbindelser och via sjöfarten. Godset består exempelvis av malm, stål, järnskrot och färdiga produkter till fordonsindustrin. Det inkluderar även kemikalier som väteperoxid och svavelprodukter samt skogsprodukter såsom timmer, massaved, flis, biobränsle, cellulosa, pappersmassa, papper, returpapper och sågade trävaror. Fast transportkapacitet är grundläggande och kundunika logistik-

lösningar, som kan integreras i kundens produktionsprocesser, är av stor vikt. Flera av dessa industrier har internationella transportbehov med järnväg som löses genom Green Cargos direktlinjer (läs mer på sidan 12) i kombination med samarbeten med strategiskt viktiga partners på kontinenten.

God kvalitet och hög säkerhet är viktiga komponenter inom alla segment och inte minst vid transport av kemikalier och farligt gods. Vi utför även specialtransporter, där viktiga framgångsfaktorer är god samverkan med kunden, kompetens, spårkännedom och kontakter med Trafikverket gällande tillståndshantering.

Inom kundsegment som fordonsindustri, avfall, byggsektor och totalförsvaret måste transportlösningen anpassas efter kundens unika behov. Där flexibel kapacitet är en nyckelfaktor tar vi fram skräddarsydda lösningar för transport till och från järnvägens omlastningsnoder i hamnar och terminaler. Hög leveransprecision, goda ledtider och nära samarbete med kunden är avgörande för att anpassa den specifika logistiklösningen till behoven av såväl inrikestransporter som import- och exportflöden.



## KUNDANPASSADE OCH HÅLLBARA LOGISTIKLÖSNINGAR – FÖR SVENSK BASINDUSTRI OCH SVENSKT NÄRINGS LIV

Olika steg i en logistikkedja kräver olika trafikslag och nyckeln till hållbar och klimatsmart logistik ligger i samverkan mellan dessa. Transporter på järnväg bör alltid väljas när så är möjligt och att koppla ihop järnväg med andra trafikslag, när det behövs, är en oslagbar kombination.

Green Cargo erbjuder effektiva och hållbara logistiklösningar anpassade till kundens behov. Vi säkerställer att godset levereras till rätt plats, vid rätt tidpunkt och i rätt skick. Med vårt utbredda nationella och internationella nätverk löser vi kundens logistikbehov från A till B på ett konkurrenskraftigt sätt, oavsett godstyp. Green Cargo tillhandahåller både fast – i form av stora och långsiktigt volymsäkrade åtaganden – och rörlig transportkapacitet beroende på kundens behov av tjänst.

För transportköpare med stora transportvolymerna utformar Green Cargo unika lösningar för fast avtalad kapacitet, i regelbundna flöden mellan fasta destinationer. Även effektiva vagn- och lastbärlösningar är viktiga parametrar i ett sådant logistikupplägg. Tillsammans med våra kunder skapar vi unika lösningar för en optimerad logistikkedja som ofta integreras in i våra kunders produktionsprocesser.

Green Cargo erbjuder fasta leveranstider i frekventa tågavgångar, med hög precision, stor transportkapacitet, tillgänglighet och pålitlighet. Rörlig transportkapacitet passar verksamheter som behöver såväl regelbundna som enstaka godstransporter. Vi transporterar en eller flera tågvagnar med fasta leveranstider för alla typer av gods. Möjlighet för dörr till dörr-lösning finns oavsett om kunden har behov av att lasta en eller flera vagnar. För de kunder som har behov, erbjuder vi intermodala transportlösningar som kombinerar tåg med lastbil eller sjöfart. Genom att smidigt samordna de olika trafikslagen säkerställer vi effektiva och hållbara transporter av intermodala enheter som trailers, växelflak och containers.

Våra intermodala lösningar är det optimala valet för företag som saknar direktanslutning till järnväg men som ändå vill dra nytta av järnvägens kapacitet, säkerhet och klimatsmarta

fördelar. Den fördelaktiga kombinationen av antal förare som krävs relaterat till transporterad vikt, volym och sträcka gör även tågtransporter överlägsna renodlade lastbilstransporter. Med flexibla transportvägar och hög precision möjliggör vi punktliga leveranser – hela vägen fram till dörren.

När alla delar samverkar skapas klimatsmarta och effektiva transporter och Green Cargo blir därmed en viktig och integrerad del av kundens totala distributionskedja.



## ETT NATIONELLT OCH INTERNATIONELLT TRANSPORTNÄTVERK

För att möta kundernas krav på pålitliga, flexibla och effektiva transporter är Green Cargos produktionsnätverk utformat för att stödja våra kunders godsflöden med hög leveransprecision och långsiktig konkurrenskraft. Tillsammans med europeiska partners erbjuder vi logistiklösningar som omfattar allt från enstaka vagnar, trailers och containrar till hela kundanpassade tåg.

Som en del i arbetet med att erbjuda mer konkurrenskraftiga transportupplägg har Green Cargo utvecklat ett nationellt stråkbaserat nätverk med syfte att bättre kunna möta upp våra kunders behov av kortare ledtider, fler avgångar, ökad leveranssäkerhet och förbättrad punktlighet. I nätverket trafikerar vi med fasta avgångar olika taxepunkter, såväl inrikes som utrikes, inklusive hamnar och terminaler i Skandinavien.

Det stråkbaserade nätverket innebär en planering där tågen byggs smartare och med en reducerad andel tidskrävande moment under transporten. Med kortare, stabilare och mer förutsägbara leveranstider samt tätare avgångar i områden med regelbundet transportbehov, kan vi erbjuda mer pålitliga, robusta och effektiva logistiklösningar. Genom konsolidering av orter möjliggörs en effektivare trafik och en hög tågfyllnad på hela sträckan. På så sätt får vi snabbare ledtider, bättre vagnstyrning och snabbare hantering på de bangårdar som trafikeras.

Transporterna koncentreras till huvudstråk där våra vagnar ges bättre förutsättningar att ingå i vagnsblock med färre stopp

på rangerbangårdar. Det ger snabbare och mer robusta transporter och möjliggör tätare avgångsintervall samt högre frekvens.

Green Cargo anpassar löpande nätverket utifrån marknadens efterfrågan. Helheten skapar förutsättningar för ökad omloppshastighet för godsvagnar och lastbärare. Vi analyserar löpande förutsättningarna att optimera tidtabellerna för att minska stillestånd och onödiga kostnader som orsakas av den stora belastningen på järnvägssystemet. Våra tåg körs enligt fasta tidtabeller. Genom frekventa och stora volymer kan vi erbjuda konkurrenskraftiga logistiklösningar och samtidigt öka effektiviteten för kundens transporter.

Vårt unika nätverk i Sverige är sammanlänkat inom Skandinavien och med övriga Europa genom direktlinjer via Danmark eller färjeförbindelser mellan Trelleborg och Rostock. För att tillgodose transportbehovet på den europeiska marknaden samarbetar Green Cargo med andra europeiska järnvägsföretag.



### ITALY DIRECT

Logistiklösning mellan Sverige och Italien i våra egna direkttåg. Tågen tar konventionella vagnar, i fast tidtabell från Malmö till Treviso i norra Italien, två till tre gånger i veckan T/R.

### EUROPE CONNECT

Logistiklösning mellan Skandinavien och sydöstra Europa. Green Cargos egna tåg körs i fast tidtabell tre gånger i veckan T/R mellan Malmö och Rheinkamp. Destinationer runtom i Europa når vi sedan via partners.

## STRATEGISKA MÅLOMRÅDEN – FÖR HÅLLBART VÄRDESKAPANDE

Hållbart värdeskapande är en naturlig och integrerad del i vår verksamhet och i bolagets affärsmodell. Green Cargo styrs för att utvecklas i enlighet med uppsatta mål för verksamheten och företagets vision om järnvägslogistik i världsklass.

En ansvarsfull styrning och relevant uppföljning är av yttersta vikt för att vi ska veta att vi är på rätt väg i vår strategiska prioritering. Våra fem målområden: Säkerhet, Medarbetare, Miljö, Kund & Kvalitet samt Finans hjälper oss att styra och leda verksamheten i enlighet med vår strategi- och affärsplan men också i enlighet med de krav och förväntningar som kunder, ägare, medarbetare och andra intressenter ställer på oss. Genom fokuserat arbete inom våra respektive målområden skapar vi förutsättningar för en effektiv, stabil och lönsam verksamhet.

### En verksamhet med hållbarhet i fokus

Green Cargo styr och leder bolaget utifrån våra fem målområden med stöd av ett balanserat styrkort som vi kallar Måltavlan. På så sätt säkerställer vi att de strategiska målområdena genomsyrar hela vår verksamhet. Av de samlade målen har bolaget fastslagit långsiktiga målsättningar för samtliga av dessa. Basår är, där det är relevant, 2019 och alla mål ska vara uppfyllda till 2035 om inget annat anges. Läs mer om utfall och aktiviteter under 2025 samt prioriteringar under 2026 för respektive målområde på sidorna 14–18.

Målområde	Måltal*	Utfall 2025	Mål 2025	Utfall 2024	Mål 2030	Mål 2035
<b>Säkerhet</b>	Trafiksäkerhetsindex, koncern	95,9	95,9	95,1	96,5	98,0
<b>Medarbetare</b>	Sjukfrånvaro, %	3,9	4,3	4,1	4,0	4,0
	Engagemangsindex (årsvärde)	77	75	73	80	82
	Ledarskapsindex (årsvärde)	76	74	72	80	85
	Andel kvinnor, % (ackumulerat)	22	23	22	25	30
<b>Miljö</b>	Gram CO <sub>2</sub> e/nettotonkm, järnväg	1,84	1,66	1,81	1,50	1,00
	kWh/nettotonkm, järnväg med eldrift	0,035	0,034	0,035	0,033	0,030
<b>Kund &amp; kvalitet</b>	Kundnöjdhet, utvalda kunder, skala 1–5 (ackumulerat)	3,24	3,50	3,13	4,00	4,25
	Punktlighet till kund, lastad vagn till kund inom utlovad timme, %	91,7	92,0	88,6	95,0	96,0
	Regularitet, andel avvecklade av totala tåg (utrullad plan), %	96,0	95,0	93,9	97,0	98,0
<b>Finans****</b>	Rörelseresultat i MSEK (ackumulerat)	–35	**	–97	**	**
	Nettoomsättning, MSEK (ackumulerat)	3 806	**	4 019	**	**
	Avkastning på operativt kapital, koncernen, % (ackumulerat)***	neg	**	neg	**	**
	Nettoskuldsättningsgrad, koncernen, ggr***	4,1	**	3,1	**	**

\* Redovisade värden avser moderbolaget om inget annat anges.

\*\* Green Cargo lämnar inte denna upplysning i delårsrapporterna.

\*\*\* Ekonomiska mål utgörs av krav på att avkastningen på operativt kapital ska uppgå till minst 10 procent över en konjunkturcykel. Nettoskuldsättningsgraden ska ligga mellan 0,6 och 0,9 och ordinarie utdelning ska uppgå till hälften av årets vinst efter skatt under förutsättning att nettoskuldsättningsgraden efter utdelning hamnar inom målintervall.

\*\*\*\* Bolaget följer även upp produktivitetsrelaterade måltal på nivå 1 som bedöms som konkurrenskänslig information och därför inte redovisas i årsredovisningen.

## MÅLOMRÅDE SÄKERHET



Vårt säkerhetsarbete syftar till, utöver att uppfylla kraven från europeisk och nationell lagstiftning, att förhindra alla typer av olyckor gällande Green Cargos hela verksamhet. Det viktigaste och överordnade säkerhetsmålet för Green Cargo är att alla medarbetare ska komma hem utan att ha skadats på arbetet.

Säkerhet prioriteras högt på Green Cargo. Verksamheten uppfyller de säkerhetskrav som finns och det kontinuerliga arbetet handlar om ständiga förbättringar och ett riskreducerande proaktivt arbete för att minimera negativa konsekvenser. Säkerhetsarbetet lägger grunden för en tryggare arbetsmiljö, bättre kvalitet, lägre kostnader och minskad negativ miljöpåverkan.

### Aktiviteter under 2025

Året har präglats av målmedvetet arbete för att minska risker för personalen genom nya arbetsmetoder och avveckling av åkning på järnvägsfordonens fotsteg. Säkerhetskulturen har stärkts genom dialoger, uppföljning av verksamheten samt införande och förstärkning av skyddsregler.

### Kommentar

Målområdet Säkerhet har utvecklats positivt under året och måltalet Trafiksäkerhetsindex har uppnått det uppsatta målet för helåret om 95,9 (95,1). Trots en ökning av urspårningar under sommarmånaderna har antalet trafiksäkerhetsrelaterade olyckor minskat i relation till transportvolymerna. Detta visar att våra insatser ger effekt.

### Fokusområden 2026

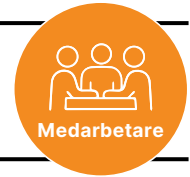
- Uppföljning av regelefterlevnad
- Vidareutveckling och förstärkning av säkerhetsregler och arbetsmiljöbarriärer
- Säkerhetskulturförhöjande åtgärder i nära samverkan med verksamheten

### Måttal för området Trafiksäkerhetsindex

Trafiksäkerhetsindex är ett volymrelaterat mått på hur säker vår verksamhet är. Ett värde på 100 innebär att inga olyckor inträffat. Indexet påverkas både av interna faktorer, såsom säkerhetskultur, utbildning och beteenden, samt av externa faktorer som väder, infrastruktur och andra aktörer i järnvägssystemet.



## MÅLOMRÅDE MEDARBETARE



Green Cargos medarbetare är vår viktigaste tillgång. Genom erfarenhet, kompetens och engagemang bidrar de till bolagets utveckling och konkurrenskraft. Vi strävar efter att vara en attraktiv arbetsgivare med en säker och utvecklande arbetsmiljö.

Målområdet Medarbetare syftar till att säkerställa engagemang, rätt kompetens och goda förutsättningar för prestation, så att vi kan leverera på vårt kunderbudande. En hög säkerhetsmedvetenhet är centralt för en bra arbetsmiljö och bidrar till välmående medarbetare och låg sjukfrånvaro. Green Cargo bedriver ett systematiskt arbetsmiljöarbete med regelbundna riskanalyser, dialoger och medarbetarundersökningar.

Ett tydligt och coachande ledarskap främjar engagemang och samarbete. Engagerade medarbetare driver effektivitet och kvalitet, och en jämställd arbetsplats stärker dynamik och innovationsförmåga. Tillsammans skapar dessa faktorer förutsättningar för Green Cargos långsiktiga framgång.

### Aktiviteter under 2025

Under året har vi stärkt arbetsmiljö och ledarskap genom flera initiativ. Ett exempel är att samtliga chefer med personalansvar har genomgått en tre dagar lång ledarutveckling med fokus på att leda sig själv, leda andra och leda Green Cargo. Dessutom har vi, baserat på en omfattande medarbetarenkät bland lokförare och bangårdsmedarbetare, förhandlat fram förbättringar i arbetsvillkor gällande schemalagningen för bangårdspersonal. Vi har även utökat våra slumpvisa alkohol- och drogtester även för personalgrupp tjänstemän.

### Kommentar

Målområdet Medarbetare har haft en positiv utveckling under året. Genom satsningar på arbetsvillkor, arbetsmiljö och ledarskap har vi skapat bättre förutsättningar för engagemang och

hälsa. Resultatet syns i våra nyckeltal. Sjukfrånvaron minskade till 3,9% (4,1%) och vi nådde målet om 4,3%. Engagemangsindex ökade till 77 (73) och Ledarskapsindex till 76 (72), båda överträffar årets mål. Andelen kvinnor uppgick till 22% (22%).

### Fokusområden 2026

- Sänka korttidssjukfrånvaron ytterligare
- Införa bättre scheman för flertalet anställda på bangård och fortsätta utveckla förbättrade arbetsvillkor gällande schemalagning även för lokförare



### Måttal för området

#### Sjukfrånvaro

Friska medarbetare som trivs bra presterar och utvecklas. Att vara en hållbar arbetsgivare är en lönsamhetsfråga.

#### Engagemangsindex

Engagerade medarbetare är förutsättning för Green Cargos effektivitet, kvalitet och tillväxt.

#### Ledarskapsindex

Ett närvarande, coachande och tydligt ledarskap, med ledare som uppmuntrar till samarbeten och skapar förutsättningar för prestation leder till engagerade medarbetare.

#### Andelen kvinnor i Green Cargo

En jämställd arbetsplats skapar dynamik och stärker Green Cargo. Andelen kvinnor i både produktion och administration har ökat de senaste åren.

## MÅLOMRÅDE MILJÖ



Transporters miljöpåverkan blir en allt viktigare faktor i svenska företags val av logistiklösning. Green Cargo erbjuder redan idag energieffektiva godstransporter med låg klimatpåverkan. 98 procent av vårt transportarbete sker med eldrivna lok som använder el från fossilfria källor.

Vårt viktigaste bidrag till klimatomställningen och ett hållbart värdeskapande är att möjliggöra en överflyttning av gods från mer miljöbelastande transportslag till järnväg – på ett effektivt, klimatsmart och lönsamt sätt. Trots vår redan goda miljöprestanda strävar vi efter att minska den påverkan vi har, i linje med förväntningar från ägare, kunder och samhället i stort.

### Aktiviteter under 2025

Nytt nationellt stråkbaserat nätverk för att bättre möta kundernas behov. Den nya nätverksstrukturen innebar färre orter men bättre konsolidering, vilket förväntas innebära högre tågfullnad, snabbare hantering och pålitligare leveranser. Det nya nätverket förväntas ge positiva effekter på miljöprestandan.

För de transporter där diesellok används, till exempel vid växling i vissa terminaler eller på oelektrifierade sträckor, erbjuder vi ett alternativ med HVO100 som minskar koldioxidutsläppen.

### Kommentar

Målområdet Miljö har haft en negativ utveckling under året. Koldioxidutsläppen uppgick till 1,84 gram CO<sub>2</sub>e/nettonkm, något sämre än föregående år och vi når inte årsmålet om 1,66 gram CO<sub>2</sub>e/nettonkm. Energiförbrukningen i eldriven trafik landade på 0,035 kWh/nettonkm, i nivå med föregående år men vi når inte årsmålet om 0,034 kWh/nettonkm. Flera faktorer påverkar utfallet på våra miljömål. Energiförbrukningen har ökat som en följd av att vi på grund av låg tillgänglighet nyttjat våra moderna lok (MB/RE/BR) i mindre omfattning än normalt. En lägre tågfullnad samt ökat nyttjande av våra diesellok tillsammans med en lägre andel HVO under året påverkar också utfallet negativt.

### Fokusområden 2026

- Implementera fossilfritt bränsle i fler kundupplägg och minska tomgångskörning för lägre utsläpp
- Säkerställa hög tillgänglighet för våra mest dragstarka och elåtermatande lok

- Öka tågfullnaden genom försäljning av transporter i nätverket och en effektiv planering av resurser lokalt
- Säkerställa en balanserad plan för att lok och vagnar ska vara rätt positionerade



### Måttal för området

#### Gram CO<sub>2</sub>e/nettonkm (järnvägstrafik)

Minimala utsläpp av växthusgaser från eldriven tågtrafik utgör ett viktigt konkurrensmedel gentemot andra transportslag. De utsläpp som orsakas av Green Cargos verksamhet härrör i huvudsak från egen trafik driven av diesellok.

#### kWh/nettonkm (järnvägstrafik med eldrift)

Energieffektivitet är en viktig parameter eftersom energi är en begränsad resurs. Förbättrad energieffektivitet möjliggör för minskad energiproduktion med fossila bränslen och för fler att använda förnyelsebar eller fossilfri el.

## MÅLOMRÅDE KUND & KVALITET



God service och hög kvalitet i allt vi levererar är avgörande för nöjda och lojala kunder, vilket i sin tur stärker bolagets långsiktiga lönsamhet och skapar förutsättningar för nya affärer. Målområdet Kund & Kvalitet syftar till att säkerställa att vi uppfyller – och strävar efter att överträffa – kundernas förväntningar på oss som logistikpartner.

För våra kunder är tillförlitlighet med punktlighet och regularitet grundläggande faktorer. Samtidigt finns förväntningar på hög kvalitet även inom andra områden, såsom proaktiv service och kundkommunikation, inte minst vid trafikstörningar, samt en ökad digitalisering av kundgränssnittet.

### Aktiviteter under 2025

Vid tidtabellskiftet inför 2025 införde vi ett nytt produktionsanpassat stråkbaserat nätverk, utformat för att bättre möta kundernas behov av kortare ledtider, fler avgångar, mindre störningskänslighet och högre punktlighet. I samband med den strategiska förändringen till stråkbaserad produktionsplan har vi även effektiviserat vår resursplanering med löpande uppföljning var tredje månad samt en utökad uppföljning av kvalitetsutfall på vagnsnivå.

### Kommentar

Målområde Kund & Kvalitet har haft en positiv utveckling under året. Kundnöjdheten ökade något till 3,24 (3,13), vilket dock är under årsmålet om 3,50. Trenden visar att våra kvalitetssatningar ger effekt. Kundnöjdheten gällande vår punktlighet och förmåga att hantera trafikstörningar har ökat, även om önskemål om mer proaktiv kommunikation kvarstår.

Bolagets långsiktiga arbete för att förbättra förutsägbarheten och kvaliteten inom punktlighet ger tydliga resultat. Förutom förbättrad punktlighet, som uppgick till 91,7% (88,6%), följer vår trend även regularitetsutfallet som för helåret blev 96,0% (93,9%). Punktligheten ligger strax under årsmålet om 92% medan regulariteten överträffar årsmålet om 95%. Förbättringarna är ett resultat av strategiska beslut inför produktionsplanen och en bättre balans i personalresurser, vilket har stärkt förutsägbarheten och kvaliteten i leveransen.

### Fokusområden 2026

- Fortsatt fokus på punktlighet och regularitet genom löpande finjusteringar av produktionsplanen och resurstillgången
- En uppgradering av bolagets produktionssystem

- Fördjupad förståelse för kundbehov med fokus på att stärka kundupplevelsen inom kommunikation och digitala delar av kundresan, som till exempel förbättrad spårbarhet av gods.



### Måttal för området

#### **Kundnöjdhet, utvalda kunder (skala 1–5)**

Vi agerar i en konkurrensutsatt bransch med låga marginaler. Våra kunder har alternativ, men vi ska vara kundens förstahandsval. Vi ska leverera god service och hög kvalitet i våra tjänster och eftersträva långsiktigt partnerskap som skapar värde för båda parter.

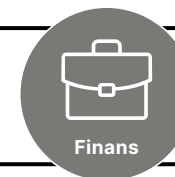
#### **Punktlighet till kund, lastade vagnar, %**

För att Green Cargo ska vara ett attraktivt val som leverantör av transporttjänster är det avgörande att våra kunder kan lita på att deras vagnar levereras med hög punktlighet.

#### **Regularitet, andel avvecklade av totala tåg (utrullad plan), %**

Att vi följer våra åtaganden i den fastställda tågplanen är av stor betydelse för att säkerställa att vi lever upp till vårt kundlöfte samt förutsättningar för att personal och lokomlopp bibehålls.

# MÅLOMRÅDE FINANS



För Green Cargo handlar hållbarhet om ett helhetsperspektiv på ansvarsfullt företagande. En långsiktigt hållbar verksamhet bygger på balans mellan ekonomiskt, miljömässigt och socialt ansvar. Fortsatt effektivisering är en förutsättning för långsiktig lönsamhet, samtidigt som tillräcklig lönsamhet krävs för att möjliggöra utveckling och framtida investeringar.

Det finansiella utfallet under 2025 når inte bolagets interna mål. Nettoomsättningen sjönk till 4 019 (4 248) MSEK samtidigt som rörelseresultatet uppgick till –53 (–104). Även det organiska rörelseresultatet är i nivå med 2024, –337 (–320) MSEK.

Green Cargos finansiella mål för koncernen är en avkastning om minst 10 procent på operativt kapital, räknat över en konjunkturcykel. Avkastningen på operativt kapital 2025 var negativ. Nettoskuldskattningsgraden som ska ligga mellan 0,6 och 0,9 uppgick per den 31 december 2025 till 4,1 (3,1). Ordinarie utdelning ska uppgå till hälften av årets vinst efter skatt under förutsättning att nettoskuldskattningsgraden efter utdelning hamnar inom målintervallet.

## Aktiviteter under 2025

Under 2025 har ett större transformationsprogram bedrivits med syfte att effektivisera bolagets verksamhet. Transformationsprogrammet har omfattat alla delar av verksamheten och resulterat i såväl optimeringar i den lokala produktionen som bolagsövergripande förändringar kopplat till bland annat den stråkbaserade produktionen och administrativa effektiviseringar. Transformationsprogrammet har bidragit med att anpassa kostnaderna utifrån den lägre godsvolymen vilket bland annat har inneburit att antalet anställda minskat.

En del av aktiviteterna som planerades under 2025 kommer att genomföras först under 2026 medan andra åtgärder som genomfördes under 2025 når full effekt under 2026.

## Fokusområden 2026

- Fortsätta effektiviseringsarbetet
- Fylla befintligt nätverk med volymer
- Framgångsrikt genomföra en förmågeförflyttning, kopplat till bland annat IT-system



### Måttal för området

#### Rörelseresultat

Green Cargos långsiktiga värdeskapande är bara möjligt om vi har ett positivt rörelseresultat som möter ägarens mål.

#### Avkastning på operativt kapital

Ett mål är att Green Cargos operativa kapital ska uppgå till minst 10 procent över en konjunkturcykel.

#### Nettoskuldskattningsgrad

Green Cargos nettoskuldskattningsgrad ska ligga mellan 0,6 och 0,9 är ett ägarmål.

#### Nettoomsättning

I tillägg till de tre finansiella målen har Green Cargo ett mål avseende nettoomsättning, vilket bedöms som konkurrens-känslig information och därför inte kommuniceras externt.

# HÅLLBARHETSRAPPORT

<b>Allmänna upplysningar ESRS 2</b>	20
<b>Miljöinformation</b>	
E1. Klimatförändringarna	28
Taxonomirapportering	33
E5. Resursanvändning och cirkulär ekonomi	38
<b>Samhällsansvar</b>	
S1. Den egna arbetskraften	41
S2. Arbetstagare i värdekedjan	46
<b>Bolagsstyrning</b>	
G1. Affärsetik	48



# ESRS 2 ALLMÄNNA UPPLYSNINGAR

## Grund för utarbetandet

### GRUND FÖR UTARBETANDET AV HÅLLBARHETSRAPPORTEN

Green Cargo har upprättat en hållbarhetsrapport som uppfyller samtliga obligatoriska upplysningar enligt Årsredovisningslagen (1995:1554) i dess lydelse före 1 juli 2024. Utöver detta har rapporten utformats med inspiration från EU:s direktiv om företagens hållbarhetsrapportering (CSRD) och dess rapporteringsstandarder, ESRS. Tabellen nedan visar hur kraven enligt Årsredovisningslagen återspeglas i rapporten.

Den lagstadgade hållbarhetsrapporten enligt Årsredovisningslagen samt utvalda ESRS-upplysningar har genomgått en översiktlig granskning av bolagets valda revisor. Se revisorns rapport över översiktlig granskning på sidan 50. Statens ägarpolicy 2025 är styrande för bolagets hållbarhetsrapportering och innebär att de regler i årsredovisningslagen som gäller för publika aktiebolag vars aktier är upptagna till handel på en reglerad marknad i Sverige också ska gälla för statligt ägda

bolag. Green Cargo avviker i år från ägarpolicyen i den meningen att hållbarhetsrapporteringen inte sker fullt ut i enlighet med vad som gäller för noterade bolag. Green Cargo har dock påbörjat övergången genom att frivilligt inkludera utvalda ESRS-upplysningar och avser att successivt övergå till full tillämpning av CSRD/ESRS i enlighet med tillämplig lagstiftning.

Liksom den finansiella rapporteringen omfattar redovisningen Green Cargos samtliga bolag; Green Cargo AB samt de tre helägda svenska dotterbolagen TGOJ Trafik Aktiebolag, Green Cargo Fastigheter AB och Nordisk Transport Rail Aktiebolag.

Hållbarhetsrapporten täcker vår uppströms och nedströms värdekedja och de relaterade inverknings, risker och möjligheter som har identifierats och bedöms i den dubbla väsentlighetsanalysen. Berörda policyer, åtgärder och mål sträcker sig till vår värdekedja, om inte annat anges. För en mer detaljerad beskrivning av Green Cargos värdekedja, se sidan 23.

Green Cargo har inkluderat jämförelsetal för de datapunkter där jämförelsen med tidigare år inte påverkas av de nya

ESRS-kraven. Jämförelsetal för datapunkter där tidigare data inte har rapporterats, eller som i enlighet med ESRS behöver rapporteras på ett annat sätt och därmed skulle kräva en omräkning av tidigare rapporterade data, har uteslutits.

### UPPLYSNINGAR OM INFASNINGSMÖJLIGHETER

Green Cargo redovisar samtliga ämnen som har bedömts ha väsentliga inverknings, risker, eller möjligheter.

#### Granskning

Den information som har markerats med förstöringsglas har översiktligt granskats av bolagets valda revisor. Den lagstadgade hållbarhetsrapporten framgår av tabellen på denna sida. Revisorn lämnar ett yttrande över den lagstadgade rapporten.

#### Redovisningsprinciper

Uppgifterna i de tabeller som är markerade med ett förstöringsglas följer kraven i ESRS E1-5 och E1-6 samt i ESRS S1-6, S1-8, S1-9, S1-14 och S1-17.

## Index för Green Cargos hållbarhetsrapport enligt Årsredovisningslagen





Område	Beskrivning	Policy	Resultat av policyn	Väsentliga risker inkl. Resultat- hantering av dessa indikatorer
Affärsmodell	Sid 5, 22	–	–	–
Övergripande		Statens ägarpolicy 2025 samt vårt ledningssystem är styrande på ett övergripande sätt och anges därför inte i tabellen. Gällande lagstiftning per område är också styrande.		
Miljö	Sid 26, 28–40	Miljöpolicy, sid 29, 39 Intern uppförandekod, sid 42 Green Cargos uppförandekod för leverantörer, sid 47	Strukturerat miljö- och klimatarbete Tredjepartrevisioner Intern revision	Sid 26, 28–40 Sid 30–32, 36–37, 40
Sociala förhållanden och personal	Sid 26, 41–45	Arbetsmiljöpolicy, sid 42 Säkerhetspolicy, sid 42 Visselblåsarpolicy, sid 42, 47 Intern uppförandekod, sid 42	Strukturerat arbetsmiljö- och säkerhetsarbete Utvecklingssamtal Medarbetarundersökning Visselblåsarfunktion	Sid 26, 41–45 Sid 43–45, 49
Mänskliga rättigheter	Sid 26, 41–47	Visselblåsarpolicy, sid 42, 47 Intern uppförandekod, sid 42 Green Cargos uppförandekod för leverantörer, sid 47	Inköpsprocess med hållbarhetsutvärdering Medarbetarundersökning Visselblåsarfunktion	Sid 26, 46–47 Sid 43–45, 47, 49
Motverkande av korruption	Sid 49	Visselblåsarpolicy, sid 42, 47 Intern uppförandekod, sid 42 Konkurrenspolicy, sid 49 Green Cargos uppförandekod för leverantörer, sid 47	Inköpsprocess med hållbarhetsutvärdering Hållbarhetsrevisioner Visselblåsarfunktion	Sid 46–47 Sid 49

## Styrning

### FÖRVALTNINGS-, LEDNINGS- OCH TILLSYNS-ORGANENS ROLL I HÅLLBARHETSARBETET

Green Cargo ägs till 100 procent av svenska staten och förvaltas av Finansdepartementet. I syfte att åstadkomma en aktiv och professionell förvaltning av bolagen finns en särskild organisation, Avdelningen för bolag med statligt ägande inom Finansdepartementet. Förvaltningsorganisationen driver den aktiva ägarförvaltningen genom rekrytering och nominering av styrelseledamöter, ägardialoger och löpande uppföljning av bolagen, samt beredning av förslag till styrelsearvoden och andra bolagsstämmbeslut. Anställda vid förvaltningsorganisationen ingår som huvudregel i bolagens styrelser.

Styrelsens sammansättning och mångfald, samt roller och ansvar beskrivs i detalj i bolagsstyrningsrapporten, sidorna 59–62. Nedan följer en sammanställning av organens roller avseende hållbarhetsrelaterade frågor.

Roll	Bolagsstyrning
Kontroll	 Styrelse Revisionsutskottet
Ansvar	 Koncernledning
Implementering på bolagsnivå	 Finans- och hållbarhetsdirektör Experter på hållbarhet
Implementering lokalt	 Verksamhetschefer Medarbetare

### Styrelsens ansvar

Green Cargos styrelse har det yttersta ansvaret för kontroll av hållbarhetsarbetet. Det är styrelsens ansvar att bedöma och slutligt godkänna bolagets dubbla väsentlighetsanalys och att besluta om bolagets övergripande hållbarhetsinriktning. Styrelsen beslutar och godkänner den övergripande strategin.

Strategin omsätts i en treårig affärsplan som sätter riktningen för de aktiviteter som krävs för genomförandet. Styrelsen godkänner även relevanta policyer vilka genomlysas varje år enligt gällande plan för styrelsens årliga arbete. Bolagets internkontrollarbete är en integrerad del i verksamheten och följs löpande upp med styrelsen. Ett arbete med att förstärka kontroller kopplade till hållbarhetsrapporteringen kommer utvecklas under 2026. Mer om internkontroll finns på sidorna 62–64.

Styrelsen säkerställer att de områden som fastställts utifrån den dubbla väsentlighetsanalysen följs upp och integreras i bolagets verksamhetsplanering. De identifierade inverkningarna, riskerna och möjligheterna beaktas årligen.

### Styrelsesammansättning

Styrelsemedlemmar	2025
Andelen oberoende styrelsemedlemmar	100%
Andelen män	57%
Andelen kvinnor	43%

I Green Cargos styrelse ingår två ordinarie arbetstagarrepresentanter samt två suppleanter och en adjungerad arbetstagarrepresentant.

### Revisionsutskottets roll

Styrelsens revisionsutskott har till uppgift att bereda styrelsens arbete genom att kvalitetssäkra Green Cargos interna och externa rapportering, inklusive hållbarhetsrapportering så att den ger en rättvisande bild av Green Cargos finansiella och icke-finansiella ställning samt lämna rekommendationer och förslag för att säkerställa rapporteringens tillförlitlighet.

Arbetet i revisionsutskottet syftar även till att säkerställa att Green Cargo etablerar och upprätthåller effektiva rutiner för riskhantering och intern kontroll vad gäller koncernens finansiella rapportering och hållbarhetsrapportering. Revisionsutskottet övervakar löpande framdriften av hållbarhetsrapporteringen genom revisionsutskottets möten.

### Koncernledningens roll

Koncernledningen ansvarar, på uppdrag av styrelsen, för att omsätta de väsentliga hållbarhetsfrågorna som identifieras i den dubbla väsentlighetsanalysen i konkreta mål och aktiviteter samt följa upp dessa. I arbetet ingår att göra avvägningar mellan finansiella, operativa och hållbarhetsrelaterade aspekter för att säkerställa väl avvägda beslut och långsiktigt värdeskapande.

Green Cargos finans- och hållbarhetsdirektör har ansvar att säkerställa att hållbarhetsfrågor omhändertas på ett föredömligt sätt. Finans- och hållbarhetsavdelningen ansvarar för att samordna arbetet med att inverkingar, risker och möjligheter identifieras, åtgärdas och följs upp och att en extern hållbarhetsrapport upprättas. Respektive chef inom verksamheten ansvarar för att inom sitt område prioritera, besluta och genomföra åtgärder. Koncernledningens funktioner ansvarar för att bolagets väsentliga inverkingar, risker och möjligheter målsätts och åtgärdas. Se mer under respektive tematiskt område.

De områden som fastställts utifrån den dubbla väsentlighetsanalysen följs upp och integreras i bolagets verksamhetsplanering. Mål kopplade till identifierad inverkan, risker och möjligheter följs upp genom vår ledningsprocess. Ett centralt forum är Business Review (BR) för respektive funktion där respektive avdelningsdirektör, vd och Finans- och hållbarhetsdirektör deltar. I BR följer ledningen regelbundet upp verksamhetsplaner, finansiellt resultat och relevanta KPI:er samt status på åtgärder för att stänga identifierade gap och hantera risker och möjligheter. Forumet inkluderar även dialog om resurser, kompetens och tvärfunktionella frågor samt spridning av goda exempel. Detta säkerställer att väsentliga frågor integreras i styrningen och att framdriften mot mål sker i linje med den dubbla väsentlighetsanalysen.

### Green Cargos dubbla väsentlighetsanalys

Följande ämnen har bedömts vara väsentliga

E1  
Klimatförändringar

E5  
Resursanvändning och cirkulär ekonomi

S1  
Den egna arbetskraften

S2  
Arbetstagare i värdekedjan

Följande ämnen har bedömts vara icke väsentliga

E2  
Föreningar

E3  
Vatten och marina resurser

E4  
Biologisk mångfald och ekosystem

S3  
Påverkade samhällen

S4  
Konsumenter och slutanvändare

G1  
Affärsetik

## Kompetens och expertis

Det är Green Cargos ägare, svenska staten genom Regeringskansliet, som nominerar styrelseledamöter och har det yttersta ansvaret för att säkra kompetensen i styrelsen.

För att stärka kompetensen kring hållbarhet i bolagets styrelse och ledningsgrupp anordnade Green Cargo under 2025 en utbildning med fokus på CSRD och vad lagstiftningen innebär. Vid samma tillfälle presenterades de inverknings, risker och möjligheter som den dubbla väsentlighetsanalysen har resulterat i.

Styrelse och företagets ledning har tillgång till hållbarhetsexpertis genom Green Cargos centrala hållbarhetsfunktioner. I styrelsen ingår arbetstagarrepresentanter, vilka bidrar med kompetens och inblick från Green Cargos dagliga verksamhet, speciellt med avseende på medarbetarperspektiv. Som statligt ägt bolag har Green Cargo tillgång till Hållbarhetsnätverket för statliga bolag samt Nätverket för Hållbart Näringsliv. Green Cargo har därutöver tillgång till revisorer avseende hållbarhetsrelaterade frågor.

På uppdrag av styrelse utvärderar revisionsutskottet löpande att kompetens och expertis finns tillgängligt för att övervaka strategier och andra åtgärder inom området.

## INTEGRATION AV HÅLLBARHETSRELATERADE RESULTAT I INCITAMENTSSYSTEM

Green Cargo erbjuder inga incitamentssystem kopplade till hållbarhetsfrågor till ledamöter i förvaltnings-, lednings- eller tillsynsorgan. I enlighet med ägarens riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare har ingen rörlig lön getts till ledande befattningshavare.

## RISKHANTERING OCH INTERN KONTROLL ÖVER HÅLLBARHETSRAPPORTERING

Ett arbete med att förstärka och harmonisera riskbedömning och interna kontroller över hållbarhetsrapporteringen har påbörjats och omfattar delar av bolagets hållbarhetsmål. Detta kommer fortsatt att vara ett prioriterat fokusområde de kommande åren.

## FÖRKLARING OM TILLBÖRLIG AKTSAMHET

Green Cargos process för tillbörlig aktsamhet (due diligence) börjar med policyer och åtaganden, där exempelvis Green Cargos interna uppförandekod och uppförandekod för leverantörer och samarbetspartners är centrala. Utbildning om innehållet i

Green Cargos interna uppförandekod ges för samtliga medarbetare och nyanställda.

Hållbarhetsområden kartläggs, bedöms och prioriteras i den dubbla väsentlighetsanalysen. Genomförandet av aktiviteter sker i verksamheten och följs upp av Green Cargos hållbarhetsfunktioner.

Centrala delar i tillbörlig aktsamhet	Punkter i hållbarhetsrapporten
a) Att bygga in tillbörlig aktsamhet i styrning, strategi och affärsmodell	ESRS 2, Förvaltnings-, lednings- och tillsynsorganens roll i hållbarhetsarbetet ESRS 2, Strategi, affärsmodell och värdekedja
b) Att samarbeta med påverkade intressenter i alla huvudstegen i tillbörlig aktsamhet	ESRS 2, Intressenters intressen och synpunkter ESRS 2, Beskrivning av processen för att identifiera och bedöma väsentliga inverknings, risker och möjligheter samt väsentlig information som ska rapporteras
c) Att identifiera och bedöma negativa konsekvenser	ESRS 2, Beskrivning av processen för att identifiera och bedöma väsentliga inverknings, risker och möjligheter samt väsentlig information som ska rapporteras
d) Att vidta åtgärder för att behandla dessa negativa konsekvenser	ESRS E1, Åtgärder och resurser avseende klimatförändringar ESRS E5, Åtgärder och resurser avseende resursanvändning och cirkulär ekonomi ESRS S1, Åtgärder och resurser avseende den egna arbetskraften ESRS S2, Åtgärder och resurser avseende arbetstagare i värdekedjan
e) Att följa upp hur ändamålsenliga dessa insatser är och kommunicera det	ESRS E1, Mått och mål ESRS E5, Mått och mål ESRS S1, Mått och mål ESRS S2, Mått och mål

## Strategi

### STRATEGI, AFFÄRSMODELL OCH VÄRDEKEDJA

#### Strategi och affärsmodell

Järnvägstransporter utgör basen för Green Cargos verksamhet och erbjuder näringslivet transportlösningar till nära 200 orter i Sverige, Norge och Danmark. Genom samarbeten med internationella partners når vi hela Europa. Kunder finns inom basindustrin, där skog, stål och papper dominerar. Även kemi, energi, verkstads- och fordonsindustri samt containerflöden står för betydande volymer.

Varje vardag kör Green Cargo 31 miljoner nettotonkilometer och ersätter därmed 9 000 lastbilstransporter i vägnätet. Bolaget tillhandahåller både fast och rörlig kapacitet i nätverket

utifrån en stråkbaserad produktionsmodell. I transporten ingår ofta även åtaganden för växling, forsling och eventuellt lyft. Vårt fokus är transporter som börjar och/eller slutar i Sverige och vi tar ansvar för kundens hela transport i egen regi eller med tjänster köpta av annan leverantör – på järnväg eller i den mån det behövs med annat transportslag.

Hållbart värdeskapande är en integrerad del av vår affärsmodell, strategiska plan och bolagsstyrning. I den strategiska planen är hållbart värdeskapande integrerat i relevanta delar av den strategiska målbilden.

- Det enskilt viktigaste bidraget till hållbar utveckling är att bedriva verksamheten så att så stor del som möjligt av godstransporter som idag görs på väg eller med båt flyttar över till järnväg. Vi arbetar aktivt för att minska vårt eget klimatavtryck.
- Genom stärkt kontroll över underhållskapacitet, materialförsörjning och uppföljning säkerställer vi att våra fordon används och underhålls effektivt. Detta ökar tillgänglighet och kostnadseffektivitet, samtidigt som vi minimerar både materialförbrukning och avfall samt vår klimatpåverkan från fordonsunderhåll.
- Det viktigaste och överordnade säkerhetsmålet för Green Cargo är att alla medarbetare ska komma hem utan att ha skadats på arbetet.
- Vi skapar en trygg och inkluderande arbetsplats där alla behandlas med respekt och lika värde. Genom kompetensutveckling, tydliga karriärvägar och ett aktivt arbete för en säker och drogfri arbetsmiljö stärker vi både engagemang och mångfald.
- Green Cargo har leverantörer och partners inom ett antal olika områden. Bolagets ambition om att vidareutvecklas ställer krav på att inkludera hållbarhet i processer för inköp samt uppföljning av leverantörer som säkerställer att de efterlever våra krav inom miljö, socialt ansvar och ansvarsfullt företagande.

Green Cargo styr och leder verksamheten utifrån ett balanserat styrkort med fem målområden, vilket möjliggör en helhetssyn på bolagets utveckling bortom enbart finansiella resultat. Styrkortet utgör grunden för bolagets strategi- och affärsplan och omfattar långsiktiga målsättningar fastställda av styrelsen. De områden som fastställs utifrån den dubbla väsentlighetsanalysen omfattas inte alltid av särskilda hållbarhetsmål, utan hanteras och integreras i den löpande verksamheten, både på kort och lång sikt.

## Värdekedja



## Värdekedja

För att järnvägstransporter, som utgör basen för Green Cargos verksamhet, ska fungera krävs samverkan med många aktörer. Green Cargo har strategiska partnerskap med leverantörer i hela värdekedjan för att kunna erbjuda en helhetslösning till våra kunder. Många tjänster som Green Cargo genomför i egen verksamhet är också tjänster som köps in för att säkerställa leverans till kund.

## Upströms

Råvaror förädlas uppströms i Green Cargos värdekedja, främst i form av produkter som nyttjas för underhåll av lok och vagnar, samt produktion av el och diesel för drift av Green Cargos tåg. En av Green Cargos viktigaste leverantörer och

samarbetspartner i Sverige är Trafikverket, som äger och förvaltar merparten av den svenska järnvägsinfrastrukturen. Green Cargo samverkar strategiskt med Trafikverket kring tidtabeller och underhållsåtgärder på järnvägen, liksom operativt kring det aktuella trafikläget. Strategiska samarbetspartners i form av underhålls-entreprenörer säkerställer att Green Cargos lok och vagnar servas och repareras utifrån behov och gällande underhållsplaner.

## Egen verksamhet

Green Cargos medarbetare planerar och organiserar transporter, vilket innebär att schemalägga tågvägningar och ankomster, planera rutter och lastning av godset, samt att hantera logistiken för att säkerställa effektivitet och punktlighet

i leveranserna. Green Cargos medarbetare utför växling och transport av gods från avsändarplatsen till slutdestination och säkerställer att godset kommer fram i tid. För att hålla tåg och infrastruktur i gott skick krävs kontinuerlig reparation och underhåll och Green Cargo har därför egna verkstäder som utför dessa tjänster. Att hantera relationer med kunder är viktigt för Green Cargos affär. Det innefattar att hantera kundförfrågningar, tillhandahålla support och service samt att arbeta för att upprätthålla långsiktiga affärsrelationer.

## Nedströms

Järnvägsfordon som Green Cargo inte själva nyttjar hyrs ut till andra aktörer på järnvägen.

## INTRESSENTERS INTRESSEN OCH SYNPUNKTER

Dialogen med våra intressenter är en viktig del av vår strategi och affärsmodell och hjälper oss att utveckla och förbättra verksamheten. Med våra tre primära huvudintressenter; kunder, medarbetare och våra ägare förs en regelbunden dialog kring för båda parter väsentliga frågor. Dialog med flertalet av våra övriga intressentgrupper sker inom ramen för vår dagliga verksamhet. Utifrån detta görs en årlig översyn av intressentgrupper, dialog, nyckelfrågor samt krav och förväntningar och uppdateras vid behov.

Information om intressenters krav och förväntningar och vilka nyckelfrågor intressenterna har presenteras i tabellen.

I arbetet med att identifiera Green Cargos positiva och negativa inverkan på människa och miljö samt Green Cargos finansiella risker och möjligheter med koppling till mänskliga och miljö har interna sakkunniga även fått representera relevanta intressenters perspektiv. Green Cargos förvaltnings-, lednings- och kontrollorgan har informerats om synpunkterna i samband med genomgångar av den dubbla väsentlighetsanalysen i respektive forum.

Intressentgrupp	Krav och förväntningar	Nyckelfrågor
Kund	Höga krav på tillförlitliga (punktlighet, regularitet och störningsinformation) järnvägstransporter.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tillförlitlighet i tjänst</li> <li>Klimatpåverkan av transporter</li> <li>Energiprestanda i erbjudandet</li> <li>Kostnadseffektivitet</li> </ul>
Medarbetare	Höga krav på en säker och trygg arbetsplats med goda utvecklingsmöjligheter, stabil och långsiktig arbetsgivare med goda anställningsvillkor.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trygg och säker arbetsmiljö</li> <li>Ansvarsfullt och etiskt företagande</li> <li>Balans mellan arbete och fritid</li> <li>Finansiell situation</li> <li>Goda arbetsvillkor</li> </ul>
Ägare	Hållbart värdeskapande ska genomsyra allt från beslut till planering, investeringar, inköp och rekryteringar. Därtill har ägaren finansiella och icke-finansiella mål för bolaget.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Miljö- och klimathänsyn</li> <li>Mänskliga rättigheter</li> <li>Arbetsvillkor</li> <li>Anti-korruption</li> <li>Affärsetik</li> <li>Lönsamhet</li> </ul>
Leverantörer och samarbetspartners	Dialog och samverkan för att bidra till ett hållbart samarbete genom högt ställda krav inom miljö, arbetsmiljö, kvalitet tillsammans med en god affärsetik.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Säkerhet, kvalitet och tillförlitlighet</li> <li>Ansvarsfulla inköp, hållbar affärsetik, tydliga och relevanta upphandlingsvillkor</li> </ul>
Myndigheter	Förebygga risker som verksamheten kan ge upphov till och förhindra alla typer av olyckor och tillbud. Säkerställa att vi efterlever de lagar, förordningar och andra krav som vi ska följa.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Säkerhet, kvalitet och tillförlitlighet</li> <li>Rättvisa och konkurrenskraftiga förutsättningar för transportbranschen</li> <li>Lagkrav</li> <li>Myndighetsbeslut</li> </ul>
Ideella organisationer	Ansvarsfullt företagande och att bidra med expertis inom olika områden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kvalitet och tillförlitlighet inom järnvägssektorn</li> <li>Järnvägens varumärke</li> <li>Rättvisa och konkurrenskraftiga förutsättningar för transportbranschen</li> </ul>
Banker och finansärer	Hållbar affärsetik och ansvarsfullt företagande samt krav på en långsiktigt stabil verksamhet med lönsamhet och avkastning i enlighet med mål.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hållbara finanser</li> <li>Hållbarhetslänkade lån</li> <li>Grön finansiering</li> <li>Klimatprestanda</li> <li>Mångfald och jämställdhet</li> </ul>
Samhälle	En stabil och trygg samhällsaktör, en attraktiv arbetsgivare samt agera ansvarsfullt genom trovärdig och transparent kommunikation vid förändringar.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ansvarsfullt företagande</li> <li>Transparent information</li> </ul>
"Naturen"	God miljö-, energi- och klimatprestanda både i egen verksamhet och i värdekedjan.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Krav på hållbara leverantörskedjor, främst klimat</li> <li>Förbättrad fordonsprestanda</li> <li>Effektiv planering för resursminskning</li> <li>Relevanta mål för uppföljning av förbättrad miljö- och klimatprestanda</li> </ul>

\* Naturen är en tyst intressent som representerats av internt sakkunniga inom Green Cargo.

## INVERKNINGAR, RISKER OCH MÖJLIGHETER OCH DERAS FÖRHÅLLANDE TILL STRATEGI AFFÄRSMODELL OCH FINANSIELLA EFFEKTER

Hållbart värdeskapande är sedan länge en integrerad del i vår verksamhet och i bolagets affärsmodell. Green Cargo styrs för att utvecklas i enlighet med uppsatta mål för verksamheten.

Bolagets affärsmodell bygger på att leverera effektiva och hållbara logistiklösningar med järnvägen som bas. För att långsiktigt säkerställa konkurrenskraft, lönsamhet och klimatnytta utvecklar vi verksamheten utifrån våra mest väsentliga inverknings, risker och möjligheter. Vi är affärsmässiga, har en god affäretik och ett systematiskt riskbaserat regelefterlevnadsarbete och vi lever upp till ägarens krav på ansvarsfullt företagande och hållbart värdeskapande.

Säkerhet är vår främsta prioritet. Vi prioriterar även en trygg, inkluderande och utvecklande arbetsmiljö där alla medarbetare behandlas med respekt och lika värde. Genom kompetensutveckling och ett systematiskt arbetsmiljöarbete stärker vi engagemang, säkerhet och mångfald, vilket är avgörande för att uppnå våra strategiska mål.

Ett centralt fokus är att öka tillgängligheten och kostnadseffektiviteten i fordonsunderhållet genom stärkt styrning, bättre resursutnyttjande och minskat fordonsbehov – vilket både bidrar till lägre klimatpåverkan och en mer robust drift.

I leverantörsledet arbetar vi med att utveckla due diligence-processen för att identifiera, förebygga och hantera risker kopplade till mänskliga rättigheter, arbetsvillkor och miljöpåverkan.

Samtliga ovan nämnda områden hanteras genom fastställda policyer, mål och handlingsplaner inom miljö, arbetsmiljö, mångfald och ansvarsfullt företagande, som regelbundet följs upp i verksamhetsstyrningen och ligger till grund för strategiska beslut. Under respektive tematiskt område beskrivs detta närmare.

## BESKRIVNING AV PROCESSEN FÖR ATT IDENTIFIERA OCH BEDÖMA VÄSENTLIGA EFFEKTER, RISKER OCH MÖJLIGHETER SAMT VÄSENTLIG INFORMATION SOM SKA RAPPORTERAS

### Den dubbla väsentlighetsanalysens omfattning

Green Cargo har genomfört en dubbel väsentlighetsanalys under 2024/2025 i enlighet med EU:s rapporteringsdirektiv CSRD och dess standard ESRS 1.

Syftet har varit att identifiera och prioritera de hållbarhetsfrågor som är mest relevanta för verksamheten och berörda intressenter både ur ett finansiellt och ett konsekventiellt hållbarhetsperspektiv.

Analysen omfattar Green Cargos samtliga bolag, på en bolagsövergripande nivå. Analysen fokuserar inte på specifika verksamheter, affärsförbindelser, geografiska områden eller andra faktorer som ger upphov till förhöjd risk för negativa konsekvenser.

Analysen inkluderar både det som företaget orsakar eller bidrar till och det som är direkt kopplat till företagets verksamhet, dess produkter och tjänster genom affärsrelationer. Affärsrelationerna omfattar företagets värdekedja både uppströms och nedströms. Information om affärsrelationernas påverkan har i stor utsträckning inte varit tillgänglig, varför en heltäckande analys av uppströms och nedströms aktiviteter inte har varit möjlig. När information om uppströms och nedströms påverkan har saknats har identifiering av inverknings inte varit möjlig och ämnet har lämnats utanför bedömningen av inverkan, risker och möjligheter.

Green Cargo har använt den information om värdekedjan som finns tillgänglig internt. Arbetet behöver utvecklas för att tillhandahålla nödvändig information om värdekedjan.

Analysen genomfördes enligt följande:

- Framtagande av bruttolista med ämnen kopplade till miljö, sociala faktorer och bolagsstyrning
- Identifiering av inverknings, risker och möjligheter
- Bedömning av inverknings, risker och möjligheter
- Validering
- Beslut

### Framtagande av bruttolista

Hållbarhetsfrågor som analyserades i den dubbla väsentlighetsanalysen identifierades på grundval av den lista över ämnen som presenteras i ESRS 1 (AR16), inkluderat samtliga underämnen och delunderämnen. Hänsyn har även tagits till företagsspecifika ämnen.

En genomgång har gjorts av samtliga underämnen och delunderämnen i AR16. De ämnen som ansågs vara relevanta för bedömning av väsentlighet är sådana där Green Cargo antingen kan ha en påverkan på människa och miljö eller som kan påverka Green Cargo finansiellt. Genomgången gjordes i dialog med interna sakkunniga.

### Identifiering av inverknings, risker och möjligheter

Green Cargos positiva och negativa inverknings på människa och miljö samt Green Cargos finansiella risker och möjligheter med koppling till människa och miljö har identifierats genom dialog med interna sakkunniga som även har fått representera relevanta intressenters perspektiv. Med utgångspunkt i respektive ESRS inklusive underämnen och delunderämnen har en dialog förts med sakkunniga huruvida Green Cargo har en påverkan på ämnet och var i värdekedjan påverkan sker.

Vid identifieringen av inverknings, risker och möjligheter har hänsyn tagits till om påverkan;

- är faktisk, potentiell, positiv eller negativ
- sker i den egna verksamheten, uppströms eller nedströms i värdekedjan
- sker med kortsiktiga (<1 år), medellånga (1–5 år) eller långa (>5 år) tidshorisonter.



Analysen har även baserats på en genomgång av rapporter och studier med koppling till transportsektorn.

Som utgångspunkt för identifiering av finansiella risker har Green Cargos övergripande riskhanteringsprocess använts. De redan identifierade riskerna kompletterades med risker och möjligheter som framkommit i dialog med sakkunniga.

#### Bedömning av inverkans väsentlighet

För de inverkningsområden som identifierades att ha en påverkan på människa och miljö gjordes en bedömning av inverkans väsentlighet. Bedömningen gjordes i samverkan med interna sakkunniga som även har representerat intressenternas perspektiv.

Var och en av de identifierade inverkningsområdena har bedömts separat. Bedömningen har gjorts utan hänsyn tagen till eventuella mitigerande åtgärder och kontroller. Bedömningen gjordes utifrån en kombination av allvarlighetsgrad (skala, omfattning, återställbarhet) och sannolikhet, med undantag för effekter relaterade till mänskliga rättigheter där sannolikhet inte togs i beaktande i händelse av potentiella negativa effekter för mänskliga rättigheter. För samtliga bedömningsfaktorer (skala, omfattning, återställbarhet och sannolikhet) har en skala från ett till fem

använts. Bedömningskriterierna består av både kvalitativa och kvantitativa kriterier. Därefter sattes ett tröskelvärde som säkerställer att frågor som har stor eller mycket stor inverkan på människa och miljö inkluderas och gör det möjligt att fokusera på de frågor som är mest relevanta utan att inkludera för många frågor och därmed riskera att urvattna fokus.

#### Bedömning av riskers och möjligheters väsentlighet

För de risker och möjligheter som identifierades ha en påverkan på Green Cargos finansiella ställning och resultat, gjordes en bedömning av riskens och möjlighetens väsentlighet. Som utgångspunkt för bedömning av finansiella risker har Green Cargos övergripande riskhantering använts.

Riskerna och möjligheternas väsentlighet bedöms enligt kriterierna sannolikhet och konsekvens om risken/möjligheten inträffar. Var och en av de identifierade riskerna och möjligheterna har bedömts separat. De identifierade riskerna och möjligheterna bedömdes kvantitativt, genom analys av potentiell kostnadsökning eller intäktsminskning, eller kvalitativt, genom bedömningar av sakkunniga som även representerade intressenters perspektiv. För sannolikhet och konsekvens har

en skala från ett till fem använts. Bedömningskriterierna för sannolikhet och konsekvens och prioriteringarna av hållbarhetsrelaterade risker är desamma som används i Green Cargos övergripande riskhanteringsprocess. Bedömningskriterier för möjligheter har arbetats fram i samverkan med internkontrollspecialist för att spegla bedömningskriterierna för risker.

Risk-/möjlighetsvärde har beräknats genom att multiplicera värdet för sannolikhet (skala ett till fem) med värdet för konsekvens (skala ett till fem). Ju högre värde desto högre risk/möjlighet. Ett tröskelvärde (15) har därefter satts för vilka risker och möjligheter som har bedömts vara väsentliga.

#### Färdigställande, godkännande och förändringar

Green Cargos dubbla väsentlighetsanalys har validerats i projektets styrgrupp och revisionsutskott samt beslutats av koncernledning och styrelse.

Med anledning av att det är första året som vi genomför en dubbel väsentlighetsanalys i enlighet med ESRS 1 finns det inga förändringar att rapportera.

## VÄSENTLIGA INVERKNINGAR, RISKER OCH MÖJLIGHETER SAMT UPPLYSNINGSKRAV SOM INGÅR I HÅLLBARHETSRAPPORTEN

Den dubbla väsentlighetsanalysen resulterade, på aggregerad nivå, i fyra ämnen som har bedömts vara väsentliga; Arbetstagare i värdekedjan (S2), Klimatförändringar (E1), Resursanvändning och cirkulär ekonomi (E5) samt Den egna arbetskraften (S1).

En beskrivning av Green Cargos inverkningar samt de väsentliga risker och möjligheter, med angivande av relaterade ämnen återfinns i tabellen nedan. Informationen återges på aggregerad nivå. Samtliga identifierade väsentliga inverkningar, risker och möjligheter har tidsmässigt bedömts vara inom kort horisont, det vill säga inom ramen för vår rapporteringsperiod (<1 år).

## POLICYER, ÅTGÄRDER, MÅTT OCH MÅL

Samtliga policyer som antagits för att hantera inverkningar, risker och möjligheter kopplade till våra väsentliga hållbarhetsfrågor redovisas i de tematiska avsnitten i hållbarhetsrapporten. Policyerna är integrerade i vårt certifierade ledningssystem och efterlevnaden följs upp via interna- och externa revisioner. Resultaten från revisionerna rapporteras till ledningen och används som underlag för förbättringsåtgärder. De tematiska avsnitten omfattar även de åtgärder som vidtagits eller planerar att vidtas.

Berörda delar av verksamheten definierar mått och mål för inverkningar, risker och möjligheter som identifierats i väsentlighetsbedömningen. Detta sker inom ramen för etablerade processer som affärsplaneprocessen och fastställande av verksamhetsplan.

Väsentligt ämne	Typ	Beskrivning	Faktisk eller potentiell	Förekomst i värdekedjan			Sid
				Uppströms	Egen verksamhet	Nedströms	
<b>E1 Klimatförändringar</b> – Anpassning till klimatförändringar	▼	Risk för negativ finansiell påverkan till följd av klimatrelaterade problem i infrastruktur, produktion och framkomlighet.	–	●	●		28–32
<b>E1 Klimatförändringar</b> – Begränsning av klimatförändringar	▼	Risk för produktionsstopp och informationsförlust vid cyberattacker som stör tågproduktionen och därmed vår förmåga att bidra till att begränsa klimatförändringar.	–	●	●		28–32
<b>E1 Klimatförändringar</b> – Begränsning av klimatförändringar	▼	Risk för försämrade konkurrensvillkor inom godstransport som minskar samhällets omställningsförmåga.	–	●	●		28–32
<b>E1 Klimatförändringar</b> – Begränsning av klimatförändringar	▲	Sveriges och EUs klimatmål om minskade utsläpp från transporter möjliggör en överflyttning av gods från lastbil till järnväg.	–		●		28–32
<b>E1 Klimatförändringar</b> – Begränsning av klimatförändringar	+	Våra transporttjänster möjliggör för andra företag att hålla sina växthusgasutsläpp från transporter nere.	Faktisk		●		28–32
<b>E1 Klimatförändringar</b> – Begränsning av klimatförändringar	—	Direkt och indirekt klimatpåverkan genom utsläpp av växthusgaser.	Faktisk	●	●		28–32
<b>E1 Klimatförändringar</b> – Energi	—	Vi är en stor energianvändare i vårt transportarbete.	Faktisk		●		28–32
<b>Klimatförändringar</b> – Eget ämne: Punktlighet, regularitet och relevant störningsinformation	—	Låg målpåfyllelse inom målområde Kund & Kvalitet minskar kunders förtroende och därmed vårt bidrag till klimatomställningen.	Potentiell	●	●		28–32
<b>E5 Resursanvändning och cirkulär ekonomi</b> – Resursinflöde inklusive resursanvändning	—	Förbrukning av material vid fordonsreparation, -underhåll och komponentupp- arbetning samt vid anskaffning av järnvägsfordon.	Faktisk	●			38–40
<b>E5 Resursanvändning och cirkulär ekonomi</b> – Resursinflöde inklusive resursanvändning	—	Avfall genereras vid fordonsreparation, -underhåll och komponentupp- arbetning samt vid skrotning av järnvägsfordon.	Faktisk	●			38–40
<b>S1 Den egna arbetskraften</b> – Arbetsvillkor	▼	Risk för höga kostnader pga hög personalomsättning.	–		●		41–45
<b>S1 Den egna arbetskraften</b> – Arbetsvillkor	—	Arbetsförhållanden som leder till missnöje och sjukskrivning bland medarbetare.	Faktisk		●		41–45
<b>S1 Den egna arbetskraften</b> – Arbetsvillkor	—	Medarbetare i produktion verkar i en farlig arbetsmiljö med risk för allvarliga olyckor för både egen del och för medtrafikanter.	Faktisk		●		41–45
<b>S1 Den egna arbetskraften</b> – Likabehandling och lika möjligheter för alla	—	Arbetsförhållanden som diskriminering, trakasserier och ojämsställdhet leder till sjukdom eller missnöje bland medarbetare	Faktisk		●		41–45
<b>S2 Arbetstagare i värdekedjan</b>	—	Bristfällig due diligence-process kan leda till att risker för mänskliga rättigheter i leverantörsledet inte uppdagas och hanteras.	Potentiell	●			46–47

▼ Risk ▲ Möjlighet + Positiv inverkan — Negativ inverkan

## Upplysningskrav som omfattas av Green Cargos hållbarhetsrapport

### Innehållsindex

Tematisk		Sidan
ESRS	Titel	
ESRS 2	Grund för utarbetandet av hållbarhetsrapporten	20
ESRS 2	Upplysningar om infasningsmöjligheter	20
ESRS 2	Förvaltnings-, lednings- och tillsynsorganens roll	21
ESRS 2	Integration av hållbarhetsrelaterade resultat i incitamentssystem	22
ESRS 2	Förklaring om tillbörlig aktsamhet	22
ESRS 2	Riskhantering och intern kontroll över hållbarhetsrapportering	22
ESRS 2	Strategi, affärsmodell och värdekedja	22
ESRS 2	Intressenters intressen och synpunkter	23
ESRS 2	Inverkningar, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi, affärsmodell och finansiella effekter	24
ESRS 2	Beskrivning av processen för att identifiera och bedöma väsentliga effekter, risker och möjligheter samt väsentlig information som ska rapporteras	24–25
ESRS 2	Väsentliga effekter, risker och möjligheter samt upplysningskrav som ingår i hållbarhetsrapporten	26
ESRS 2	Policyer, åtgärder, mått och mål	26
ESRS E1	Omställningsplan för begränsning av klimatförändringarna	29
ESRS E1	Klimatrelaterade risker och scenarioanalys	29
ESRS E1	Resiliens i förhållande till klimatförändringar	29
ESRS E1	Policyer för klimatförändringar	29
ESRS E1	Åtgärder och resurser med avseende på klimatförändringar	29–30
ESRS E1	Mål avseende klimatförändringar	30
ESRS E1	Energianvändning och energimix	30
ESRS E1	Bruttoväxthusgasutsläpp inom scope 1, 2, 3 och totala växthusgasutsläpp	31–32

Tematisk		Sidan
ESRS	Titel	
ESRS E5	Policyer för resursanvändning och cirkulär ekonomi	39
ESRS E5	Åtgärder och resurser avseende resursanvändning och cirkulär ekonomi	39
ESRS 5	Mål avseende resursanvändning och cirkulär ekonomi	40
ESRS E5	Resursinflöden	40
ESRS E5	Resursutflöden inklusive avfall	40
ESRS S1	Policyer för den egna arbetskraften	42
ESRS S1	Samverkan med egen personal och arbetstagarrepresentanter, förekomst av kanaler för egen personal att framföra synpunkter eller behov samt åtgärder för att avhjälpa dessa.	43
ESRS S1	Åtgärder och resurser avseende den egna arbetskraften	43
ESRS S1	Mål avseende den egna arbetskraften	43
ESRS S1	Uppgifter om företagets anställda	44
ESRS S1	Kollektivavtalstäckning och social dialog	44
ESRS S1	Mångfaldsindikatorer	45
ESRS S1	Tillräckliga löner	45
ESRS S1	Mått för arbetsmiljö	45
ESRS S1	Incidenter, anmälningar och allvarliga konsekvenser relaterade till mänskliga rättigheter	45
ESRS S2	Policyer för arbetstagare i värdekedjan	47
ESRS S2	Samarbete med arbetstagare i värdekedjan, förekomsten av kanaler för arbetstagare i värdekedjan att framföra synpunkter eller behov samt åtgärder för att avhjälpa dessa.	47
ESRS S2	Åtgärder och resurser avseende arbetstagare i värdekedjan	47
ESRS S2	Mål avseende arbetstagare i värdekedjan	47
ESRS G1	Affärsetik	48

## ESRS E1 KLIMATFÖRÄNDRINGAR

Järnvägstransporter utgör en energieffektiv och kapacitetsstark logistiklösning med låg klimatpåverkan jämfört med alternativa transportslag. Mot bakgrund av ökade krav på utsläppsminskningar och klimatanpassning spelar Green Cargo en central roll i att tillhandahålla logistiklösningar som stödjer omställningen till ett mer klimatanpassat transportsystem och bidrar till Sveriges funktion som handelsnation.

Inom ramen för den dubbla väsentlighetsanalysen har risker, möjligheter samt positiva och negativa inverkningskopplade till klimatförändringar identifierats. Bland annat kan klimatrelaterade störningar i infrastruktur och produktion samt verksamhetens energi- och utsläppspåverkan medföra negativa finansiella och operativa effekter. Samtidigt innebär nationella och europeiska klimatmål möjligheter genom ökad överflyttning av gods från väg till järnväg, där bolagets transporttjänster bidrar till minskade utsläpp i samhället.

### Policyer som styr området

- Miljöpolicy
- Green Cargos uppförandekod
- Green Cargos uppförandekod för leverantörer och samarbetspartners

### Ansvarig funktion

- Finans- och hållbarhetsdirektör

### Identifierade inverknings, risker och möjligheter

Anpassning till klimatförändringar	▼	Risk för negativ finansiell påverkan till följd av klimatrelaterade problem i infrastruktur, produktion och framkomlighet.
Begränsning av klimatförändringar	▼	Risk för produktionsstopp och informationsförlust vid cyberattacker som stör tågproduktionen och därmed vår förmåga att bidra till att begränsa klimatförändringar.
Begränsning av klimatförändringar	▼	Risk för försämrade konkurrensvillkor inom godstransporter på järnväg som minskar samhällets omställningsförmåga.
Begränsning av klimatförändringar	▲	Sveriges och EUs klimatmål om minskade utsläpp från transporter möjliggör en överflyttning av gods från lastbil till järnväg.
Begränsning av klimatförändringar	+	Våra transporttjänster möjliggör för andra företag att hålla sina växthusgasutsläpp från transporter nere.
Begränsning av klimatförändringar	—	Direkt och indirekt klimatpåverkan genom utsläpp av växthusgaser.
Energi	—	Vi är en stor energianvändare i vårt transportarbete.
Eget ämne: Punktlighet, regularitet och relevant störningsinformation	—	Låg måluppfyllelse inom målområde Kund & Kvalitet minskar kunders förtroende och därmed vårt bidrag till klimatomställningen.

▼ Risk ▲ Möjlighet + Positiv inverkan — Negativ inverkan

## Strategi

### OMSTÄLLNINGSPÅN FÖR BEGRÄNSNING AV KLIMATFÖRÄNDRINGARNA

Green Cargo arbetar med att begränsa klimatförändringarna genom att effektivisera transporterna. Genom att erbjuda fossilfria drivmedel, planera för energieffektivitet i transportarbetet och utveckla dialogen gällande klimatkrav i leverantörsledet kommer vi i högre grad bidra till omställningen mot ett mer hållbart transportsystem.

Vi samlar in och analyserar klimatdata för att identifiera var insatser ger störst effekt, och använder dessa insikter för att minska utsläppen från våra transporter och anläggningar. Detta arbete utgör en viktig grund för att kunna prioritera effektiva åtgärder och kommer att ligga till grund för den omställningsplan som Green Cargo planerar att utveckla under 2026. Under 2025 har bolaget bedrivit ett arbete med att vidareutveckla klimatrapporteringen till att identifiera och kvantifiera utsläpp inom områden som ligger utanför den egna verksamheten (Scope 3).

Green Cargo målsätter, mäter och följer gram CO<sub>2</sub>e/nettonkm (jvg) samt kWh/nettonkm (jvg med eldrift) i måltavlan på nivå 1 inom Målområde Miljö. Mål för Scope 3 kommer att utvecklas under kommande år. Mer om måltavlan och Målområde Miljö kan du läsa på sidorna 13 och 16.

### KLIMATRELATERADE RISKER OCH SCENARIOANALYS

Godstrafik på järnväg är beroende av en tillförlitlig och resurseffektiv produktion med attraktiva tåglägen. För att uppnå detta krävs en infrastruktur som är både kapacitetsstark och tillgänglig. I takt med att klimatförändringarna tilltar ökar frekvensen av väder- och naturrelaterade händelser som påverkar järnvägstrafiken negativt, och utvecklingen väntas fortsätta. För att minska sårbarheten och säkerställa robusta transportflöden behöver redundans byggas in i järnvägsnätet, så att trafiken kan ledas om vid störningar.

Green Cargo har genomfört en klimatrelaterad scenarioanalys för att identifiera hur klimatförändringar kan påverka verksamheten på kort, medellång och lång sikt. Analysen omfattar både fysiska risker – såsom översvämningar, ras och värmeböljor etc i enlighet med bilaga A till den delegerade klimatakten i Taxonomiförordningen – och övergångsrisker kopplade till nya regelverk, krav från marknaden och eventuell teknologisk utveckling. Metoden bygger på IPCC-scenarier och inkluderar

externa rapporters bedömningar av särskilt utsatta geografiska områden.

De klimatscenarier som Green Cargo beaktat i analysen utgår både från högt utsläppsscenario för fysiska risker och ett 1,5°C-scenario. Vi har även beaktat både nationellt och internationellt perspektiv men i dagsläget har vi avgränsat analysen till den egna verksamheten och leverantörer uppströms med direkt koppling till tågdriften; främst underhållsleverantörer och infrastrukturförvaltare.

Regulatoriska risker och möjligheter som Green Cargo kan träffas av uppstår främst till följd av skärpta klimatkrav från EU och svenska myndigheter men också de kundkrav som ställs utifrån minskad klimatpåverkan från transportsektorn.

Resultaten av analysen kan användas i dialog med infrastrukturförvaltare för att stärka robustheten i infrastrukturen, utveckla interna beredskapsplaner och integrera klimatrisker i strategisk planering och riskhantering. Green Cargo gör årligen en översyn av sin analys utifrån förändringar av verksamheten och nyttillkommen data/prognoser.

### RESILIENS I FÖRHÅLLANDE TILL KLIMATFÖRÄNDRINGAR

De flesta risker som bolaget har identifierat avser skador på infrastruktur och ligger utanför vår direkta kontroll. Det beror på att Trafikverket, i egenskap av infrastrukturförvaltare, ansvarar för större delen av järnvägsinfrastrukturen i Sverige samt för att planera och genomföra åtgärder för klimatanpassning. Det i sin tur innebär att vi i dagsläget har begränsade möjligheter att förebygga att dessa risker inträffar. Däremot behöver Green Cargo i hög grad hantera konsekvenserna när de uppstår, exempelvis vid trafikstopp som orsakas av att en bana helt eller delvis stängs till följd av klimatrelaterade negativa händelser. Detta medför både operativa utmaningar och ekonomiska kostnader. I relation till alla eventuella varningar för extremväder krävs en särskilt hög beredskap för olika trafikpåverkande händelser och framtagna störningsplaner. Detta sker i kontinuerlig dialog med infrastrukturförvaltare.

Green Cargo har redan en etablerad operativ beredskap och kontinuitetsplaner för att hantera störningar, men den ökande frekvensen och omfattningen av klimatrelaterade händelser ställer krav på ytterligare förstärkning av dessa strukturer. Riskbilden är dynamisk och analysen behöver uppdateras regelbundet utifrån ny forskning, politiska beslut och förändrade omvärldsförutsättningar.

## Styrning av inverknings, risker och möjligheter

### POLICYER FÖR KLIMATFÖRÄNDRINGAR

Green Cargos miljöarbete styrs i första hand av miljöbalkens krav, men också av vårt certifierade miljöledningssystem enligt ISO 14001:2015.

Miljöpolicyen anger de övergripande principerna för hur vi hanterar vår påverkan på miljön, med särskilt fokus på våra väsentliga miljöaspekter. Syftet med både policyen och miljöledningssystemet är att förebygga, minska och vid behov avhjälpa negativ miljöpåverkan. Under året har inga väsentliga förändringar gjorts i policyen.

Under 2026 planerar vi att uppdatera miljöpolicyen för att den i ännu högre grad ska spegla de inverkningsrisker och möjligheter som identifierats i vår väsentlighetsanalys. På så sätt säkerställer vi att policyen både bidrar till att begränsa vår klimatpåverkan och stödjer vårt arbete med att anpassa verksamheten till ett förändrat klimat. Miljöpolicyen fastställs årligen av styrelsen och gäller för hela Green Cargos verksamhet.

Miljöpolicyen är offentligt tillgänglig, medan miljöledningssystemet och tillhörande instruktioner utgör interna styrdokument.

I nuläget omfattar miljöpolicyen inte bolagets uppströms- eller nedströmsaktiviteter i värdekedjan, men målsättningen är att se över även detta. Green Cargos uppförandekod för leverantörer och samarbetspartners föreskriver dock att leverantörer och samarbetspartners ska arbeta systematiskt med miljö- och klimatförändringar i sin verksamhet.

### ÅTGÄRDER OCH RESURSER MED AVSEENDE PÅ KLIMATFÖRÄNDRINGAR

En viktig del i arbetet med att minska utsläpp är att successivt öka användningen av fossilfria bränslen i fler kundupplägg. Genom en mer effektiv planering ökas lokproduktiviteten både lokalt och på längre sträckor. Det i sin tur kan minska tomgångskörning och onödiga positionskörningar – tomkörning utan gods – med diesellok. Denna typ av styrning och uppföljning bidrar till minskad dieselförbrukning och lägre utsläpp.

Ytterligare effektiviseringar uppnås genom att tillvarata de möjligheter som nya bromstalstabeller medger. Genom att tillåta en högre snitthastighet för godstrafik i förhållande till övrig trafik minskas energiförbrukning pga. färre stopp. Green Cargo verkar även för att minska antalet stopp genom samverkan med Trafikverkets trafikplanering och trafikledning. Det genererar ett mer stabilt trafikflöde och reducerad energian-

vändning. Därtill optimeras bangårdsarbetet genom tidigare hantering av vagnsblock i flödet, vilket minskar växlingsarbete och därmed användningen av dieseldrivna lok.

Kapacitetsutnyttjandet optimeras genom en kontinuerlig anpassning av tågfullnaden, och att säkerställa en hög andel lok med högre dragkraft tas i drift inom produktionsnätverket för att stärka transporteffektiviteten.

Framgent kommer även systemlösningar för EcoDriving och förarstöd att utvärderas och implementeras för att ytterligare förbättra körbeteende och energianvändning.

## Mått och mål

### MÅL AVSEENDE KLIMATFÖRÄNDRINGAR

Green Cargos ambition är att anpassa vår egen verksamhet så att vi i än högre grad kan bidra till att begränsa den globala uppvärmningen. I nuläget baseras våra utsläppsmålsättningar på vårt eget transportarbete som utgår från en stegvis minskning av utsläpp. I ett första steg behöver det bidraget fokusera på egen verksamhet (Scope 1 och Scope 2). Parallellt arbetar vi för att successivt inkludera utsläpp i värdekedjan (Scope 3), i takt med att tillgången till leverantörsspecifika data förbättras. Mål kommer att utvecklas under kommande år, se även avsnittet om omställningsplan sid 29.



Green Cargos viktigaste bidrag till en hållbar utveckling för samhället är att driva verksamheten så att en större andel av godstransporterna flyttas från mer miljöbelastande transportslag till ett transportslag med betydligt lägre klimatpåverkan. När vår verksamhet växer kan de totala utsläppen från våra egna transporter öka, men samtidigt bidrar varje nytt transportuppdrag till en betydande minskning av utsläpp i hela transportsystemet.

Mål	Basvärde	Målvärde	Utfall 2025
Gram CO <sub>2</sub> e/nettotonkm (jvg)	2,42 år 2022	1,79, år 2026 1,74, år 2027 1,69, år 2028 1,55, år 2030 1,50, år 2035	1,84
kWh/nettotonkm (jvg m eldrift)	0,037 år 2019	0,034, år 2026 0,034, år 2027 0,034, år 2028 0,033, år 2030 0,033, år 2035	0,035

### ENERGIANVÄNDNING OCH ENERGIMIX

Green Cargo använder betydande mängder el till driften av tåg. Energiförbrukning styrs i hög utsträckning av väderlek, topografi, antal stopp, godsslag samt hastighet. Övrig energiförbrukning kommer från områden som verksamhetsbilar, fjärrvärme, el i fastighet samt kyla.

Uppgifter om Green Cargos energiförbrukning för eldrift av lok hämtas från elmätare på respektive lok som jämförs mot fakturor från infrastrukturförvaltarens system. För de lok som inte har mätare, eller inte haft fungerande mätning, beräknas elförbrukning utifrån infrastrukturförvaltarens schabloner. Green Cargo har i sitt el-baspris valt ursprungsgarantier motsvarande fossilfri elproduktion. De kunder som fortsatt önskar köpa ursprungsgarantier för förnybar elproduktion har möjlighet att göra det.

Bränsleförbrukning (diesel och HVO100) hämtas från respektive tankanläggning. I bränsleförbrukningen ingår Green Cargos totala förbrukning inklusive rangering, transport av tomvagnar, körning till och från verkstad osv. El respektive fjärrvärme för fastigheter kommer från fakturor/leverantörens system. Energiförbrukning kopplat till verksamhetsbilar kommer från faktisk bränsleförbrukning.

Energianvändning och energimix, MWh	2025
Bränsleförbrukning från kol och kolprodukter	n/a
Bränsleförbrukning från råolja och petroleumprodukter (diesel)	43 217
Bränsleförbrukning från naturgas,	n/a
Bränsleförbrukning från andra fossila källor,	n/a
Förbrukning av inköpt eller förvärvat elektricitet, värme, ånga eller kylning från fossila källor.	15 997
<b>Total energianvändning från fossila källor</b>	<b>59 214</b>
<b>Total energianvändning från kärnenergikällor</b>	<b>301 788</b>
Bränsleförbrukning från förnybara energikällor (HVO)	1 391
Förbrukning av inköpt eller förvärvat el, värme, ånga och kyla från förnybara källor	2 833
Förbrukning av egenproducerad förnybar icke-bränsleenergi	n/a
<b>Total energiförbrukning från förnybara källor</b>	<b>4 225</b>
<b>Total energiförbrukning</b>	<b>365 227</b>
Andel fossila källor	16%
Andel från kärnenergikällor	83%
Andel förnybara källor	1%

Energiintensitet per nettointäkt, MWh/MSEK	2025
Energiintensitet per nettointäkt	91
Nettointäkter från verksamheter i sektorer med hög klimatpåverkan, MSEK	4 019

Green Cargos verksamhet återfinns inom sektorn med hög klimatpåverkan enligt definitionen i kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/1288. Nettointäkter från verksamheter i sektorer med hög klimatpåverkan är densamma som bolagets nettoomsättning, sidan 65.

## BRUTTOVÄXTHUSGASUTSLÄPP INOM SCOPE 1, 2, 3 OCH TOTALA VÄXTHUSGASUTSLÄPP

Växthusgaser är beräknade i enlighet med GHG-protokollet (Greenhouse Gas Protocol). Utsläpp är redovisade som koldioxid-ekvivalenter (CO<sub>2</sub>e). Utsläppen redovisas enligt kontrollansatsen "operationell kontroll" (operational control approach). Det innebär att utsläpp som Green Cargo har operationell kontroll över rapporteras i Scope 1 och 2.

### Scope 1

Av de direkta utsläppen av växthusgaser (Scope 1) härrör 98 procent av dessa från köpta energibränslen, dvs dieselbränsle som driver våra diesellok. I dieselförbrukningen ingår Green Cargos totala dieselförbrukning inklusive rangering, transport av tomvagnar, körning till och från verkstad osv. Diesel kan vara MK1-diesel (utan inblandning av biodrivmedel) eller HVO100 och förbrukningen för respektive bränsletyp rapporteras separat. Green Cargo använder bränsleleverantörens emissionsfaktorer för CO<sub>2</sub>e som källa för både diesel MK1 samt HVO 100.

Green Cargo har litet läckage av köldmedia. Reparation och påfyllnad av köldmedia hanteras av auktoriserade leverantörer. Leverantörerna rapporterar in påfylld mängd köldmedia och mängden CO<sub>2</sub>e beräknas med hjälp av respektive köldmedels GWP-värde.

Utsläpp kopplat till verksamhetsbilar kommer från faktisk årlig bränsleförbrukning. Källa för utsläpp kommer från Naturvårdsverkets klimatverktyg.

### Scope 2

Av de indirekta utsläppen av växthusgaser (Scope 2 – marknadsbaserat) härrör dessa från det transportarbete som utförs med eldrift i Sverige, Norge och Danmark samt el och fjärrvärme för fastigheter. Cirka 95 procent av vår totala energiförbrukning härrör till vårt eget transportarbete. Green Cargo köper fossilfri el som bas (i huvudsak kärnkraft) i Sverige.

Detta upphandlas av Trafikverket via så kallade ursprungsgarantier. För de kunder som önskar kan de beställa förnybar el som tillval (i huvudsak från vatten- och vindkraft). Även detta upphandlas då av Trafikverket via ursprungsgarantier. För norsk trafik köps vattenkraft medan i Danmark används nordisk elmix. Elen köps via respektive infrastrukturförvaltare. För fastigheter och fjärrvärme saknas information om vilket energislag som används. Vi gör därför en konservativ bedömning och baserar beräkningar på svensk elmix.

Green Cargo följer standarden ISO 14083 *Kvantifiering och rapportering av transportkedjors växthusgasutsläpp* som medger användning av så kallad marknadsbaserad metod för att avgöra vilken elmix som ska ligga till grund för beräkningarna. Den marknadsbaserade metoden beräknar utsläpp utifrån de specifika energikällor som aktivt valts. Emissionsfaktorerna baseras på EPD:er från Vattenfall. I enlighet med GHG-protokollet redovisas även platsbaserad metod. För beräkning av detta används emissionsfaktor för elmix i respektive land. Emissionsfaktorn hämtas från Boverkets klimatdatabas (Sverige), Norges vassdrags- och energidirektorat, NVE (Norge) samt Energimarknadsinspektionen (Danmark).

### Scope 3

Alla andra indirekta utsläpp (Scope 3) sker i Green Cargos värdekedja. Utsläppen beräknas med hjälp av två metoder i) utgiftsbaserad metod och ii) aktivitetsbaserad metod. Beräkningar enligt den utgiftsbaserade metoden har inflationsjusterats när så varit relevant. Mer information om varje kategori finns nedan.

Kategori 1 – Inköpta varor och tjänster beräknas med hjälp av en kombination av utgiftsbaserade och aktivitetsbaserade metoder. Omfattar inköp av exempelvis fordonsunderhåll, arbetskläder, it-och konsulttjänster.

Kategori 2 – Kapitalvaror beräknas med hjälp av utgiftsbaserad metod. Omfattar anskaffning av nya fordon och uppgrade-

ring av befintliga järnvägsfordon. För nya fordon ska utsläppen enligt GHG-protokollet rapporteras det år som Green Cargo tar över ägandet, inga leveranser av nya fordon ägde rum 2025. Investeringar i begagnade kapitalvaror ger inte upphov till rapporterade utsläpp i kategori 2, eftersom tillverkningsutsläppen redan har uppstått vid ursprunglig produktion. Endast utsläpp kopplade till eventuella större renoveringar eller uppgraderingar inkluderas.

Kategori 3 – Bränsle och energirelaterade verksamheter beräknas med hjälp av utsläppsfaktorer i tidigare led från energiproduktion.

Kategori 4 – Transport i tidigare led beräknas med aktivitetsbaserad och utgiftsbaserad metod. Kategorin omfattar inköpta transporttjänster och det transportarbete som utförs via dotterbolaget NTR (speditionsbolag) samt inköpta lyft och terminaltjänster.

Kategori 5 – Avfall beräknas med aktivitetsbaserad metod.

Kategori 6 – Tjänsteresor beräknas med hjälp av en kombination av utgiftsbaserade och aktivitetsbaserade metoder.

Kategori 7 – Anställdas pendling baseras på resor till och från arbetet för bolagets medarbetare. För beräkningen av pendlingsresor skapas årligen en pendlingsenkät.

Kategori 13 – Kategorin omfattar vagnar som Green Cargo hyr ut och som körs av en extern aktör. Baseras på aktivitetsbaserad metod.

I rapporteringen för 2025 har Scope 3-kategorierna 3.8–3.12 samt 3.14–3.15 exkluderats. 3.8 inkluderas i vårt eget transportarbete, Scope 1 och 2. Övriga kategorier omfattar bland annat bearbetning, användning och sluthantering av sålda produkter samt franchising. Bolagets kärnverksamhet består av logistik-tjänster, där dessa kategorier inte är relevanta.

Totalt har 14% av utsläppen i Scope 3 beräknats med primärdata.

### Växthusgasutsläpp inom Scope 1, 2, 3 och totalt, tCO<sub>2</sub>e (om inte annat anges)

	Retroaktivt				År för delmål och mål			
	Basår	2025	2024	Förändring %	2025	2030	(2050)	Årligt mål i %/Basår
<b>Scope 1 Växthusgasutsläpp</b>								
Bruttoväxthusgasutsläpp Scope 1 (tCO <sub>2</sub> e)	-	11 338	-	-	-	-	-	-
Procentandel Scope 1 – växthusgasutsläpp från reglerade utsläppshandelsystem (%)	-	0,1	-	-	-	-	-	-
<b>Scope 2 Växthusgasutsläpp</b>								
Platsbaserade bruttoväxthusgasutsläpp inom Scope 2 (tCO <sub>2</sub> e)	-	1 263	-	-	-	-	-	-
Marknadsbaserade bruttoväxthusgasutsläpp Scope 2 (tCO <sub>2</sub> e)	-	3 569	-	-	-	-	-	-
<b>Betydande växthusgasutsläpp inom Scope 3</b>								
Totala indirekta bruttoutsläpp Scope 3 (tCO <sub>2</sub> e)	-	58 850	-	-	-	-	-	-
1 Inköpta varor och tjänster	-	31 761	-	-	-	-	-	-
2 Kapitalvaror	-	4 962	-	-	-	-	-	-
3 Bränsle- och energirelaterade verksamheter (ingår inte i Scope 1 eller Scope 2)	-	4 863	-	-	-	-	-	-
4 Transport och distribution i tidigare led	-	9 334	-	-	-	-	-	-
5 Avfall genererat i verksamheten	-	5 841	-	-	-	-	-	-
6 Tjänsteresor	-	1 453	-	-	-	-	-	-
7 Anställdas pendling	-	552	-	-	-	-	-	-
8 Tillgångar som leasas i tidigare led	-	n/a	-	-	-	-	-	-
9 Transport i senare led	-	n/a	-	-	-	-	-	-
10 Bearbetning av sålda produkter	-	n/a	-	-	-	-	-	-
11 Användning av sålda produkter	-	n/a	-	-	-	-	-	-
12 Slutbehandling av sålda produkter	-	n/a	-	-	-	-	-	-
13 Tillgångar som leasas i senare led	-	84	-	-	-	-	-	-
14 Franchiseavtal	-	n/a	-	-	-	-	-	-
15 Investeringar	-	n/a	-	-	-	-	-	-
<b>Totala utsläpp av växthusgaser</b>								
Totala utsläpp av växthusgaser (platsbaserade) (tCO <sub>2</sub> e)	-	71 451	-	-	-	-	-	-
Totala utsläpp av växthusgaser (marknadsbaserade) (tCO <sub>2</sub> e)	-	73 757	-	-	-	-	-	-

Tabellen över växthusgasutsläpp inkluderar inte retroaktiv information eftersom historiska data inte finns tillgängliga. Tabellen inkluderar inte heller information om delmål och mål, eftersom sådana inte antagits.

### Biogena utsläpp från förbränning eller biologisk nedbrytning av biomassa separerat från Scope 1, 2, 3, tBioCO<sub>2</sub>e

**Totala biogena utsläpp**

**2025**

**908**

Vi har beräknat och särredovisat biogena utsläpp i de fall där tillräckligt detaljerad och kvalitetssäkrad data har varit tillgänglig. Vi arbetar successivt med att förbättra datakvalitet, för att möjliggöra en mer fullständig och konsistent rapportering av biogena utsläpp.

### Växthusgasintensitet baserade på nettoomsättning

**2025**

Totala utsläpp av växthusgaser (platsbaserade) per nettointäkt (ton CO <sub>2</sub> e/MSEK)	18
Totala utsläpp av växthusgaser (marknadsbaserade) per nettointäkt (ton CO <sub>2</sub> e/MSEK)	18
Nettoomsättning (MSEK)	4 019

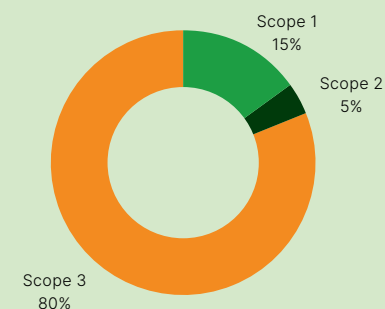
Växthusgasintensiteten beräknas som totala årliga utsläpp av växthusgaser dividerat med Green Cargos nettoomsättning. Det ger jämförbara mått och gör det möjligt att följa utvecklingen över tid i förhållande till verksamhetens affär.

### Företagsspecifika mått

**2025**

Totala växthusgasutsläpp ( eget transportarbete), ton CO <sub>2</sub> e	15 807
Växthusgasintensitet, g CO <sub>2</sub> e/nettotonkm (jvg)	1,84
Energiintensitet (jvg med eldrift), kWh/nettotonkm	0,035
Transportarbete, producerade nettotonkm, miljarder	8,6
Punktlighet till kund, lastad vagn till kund inom utlovad timme, %	91,7
Regularitet, andel avvecklade av totala tåg (utrullad plan), %	96

### Fördelning av växthusgasutsläpp per utsläppskategori (marknadsbaserade)



Green Cargos totala växthusgasutsläpp som omfattar Scope 1, Scope 2 (marknadsbaserat) och Scope 3 uppgick under 2025 till 73 757 ton CO<sub>2</sub>e.

Inom Scope 1 härrör 98 procent från köpta energibränslen (diesel) som används i vårt transportarbete. Inom Scope 2 står det transportarbete som utförs med eldrift i Sverige, Norge och Danmark för 95 procent av dessa utsläpp. Inom Scope 3 kommer den största andelen av utsläppen (43 procent) från inköpta varor och tjänster, där underhåll, inklusive material, av våra järnvägsfordon står för merparten av utsläppen.

## Redovisning i enlighet med EU:s taxonomiförordning

EU:s taxonomiförordning syftar till att inrätta ett gemensamt klassificeringssystem som definierar när en ekonomisk verksamhet bedöms vara hållbar, det vill säga förenlig med EU:s taxonomiförordning. Taxonomin är ett verktyg för att nå EU:s klimatmål och målsättningarna i EU:s gröna tillväxtstrategi, den gröna given. Green Cargo omfattas inte av upplysningskraven för taxonomirapportering för verksamhetsåret 2025, men väljer att frivilligt rapportera enligt taxonomiförordningens krav.

För verksamhetsåret 2025 har Green Cargo bedömt sin verksamhet i enlighet med EU:s taxonomiförordning (EU) 2020/852 och den delegerade klimatakten (EU) 2021/2139. Vi har tillämpat de uppdaterade rapporteringskraven enligt den delegerade rättsakten som antogs av EU-kommissionen i juli 2025.

Verksamhetsåret 2025 har merparten av Green Cargos omsättning, kapitalutgifter och driftsutgifter bedömts omfattas av taxonomin samt vara förenlig med taxonomin.

KPI	Totalt MSEK		Andel som omfattas %		Andel som är förenlig %		Andel som inte bedömts % (icke väsentlig)	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Omsättning	4 019	4 248	86	88	79	76	3	n/a
Kapitalutgifter (CapEx)	328	455	88	96	65	69	1	n/a
Driftsutgifter (OpEx)	628	718	93	94	73	75	1	n/a

### Förändringar jämfört med tidigare redovisningsperiod

Med anledning av att Green Cargo valt att tillämpa de uppdaterade rapporteringskraven för verksamhetsåret 2025 har förändringar gjorts i rapporteringen.

Den reviderade förordningen inför en väsentlighetströskel som innebär att icke-väsentliga ekonomiska aktiviteter (under 10 procent av respektive omsättnings-, CapEx- och OpEx-KPI) inte behöver bedömas för omfattning eller förenlighet. För Green Cargo innebär det att vi i årets redovisning inte bedömer omfattning och förenlighet för de tidigare redovisade ekonomiska aktiviteterna 3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik, 6.5 Transport med motorcyklar, personbilar och lätta nyttofordon samt 6.6 Tjänster avseende vägtransporter av gods.

Taxonomitabellerna har uppdaterats i enlighet med det nya regelverket och tabellen avseende kärnkraft och fossilgas har tagits bort.



### Verksamheter som omfattas av taxonomiförordningen

Information om vilka aktiviteter Green Cargo utför har införskaffats i dialog med verksamheten. De identifierade aktiviteterna har jämförts mot de delegerade akterna för EU-taxonomins samtliga sex miljömål för att bedöma vilka av aktiviteterna som omfattas.

De aktiviteter som Green Cargo omfattas av, återfinns inom miljömålet begränsning av klimatförändringar. Inga investeringar som väsentligt kan bidra till att minska Green Cargos sårbarhet för anpassning av klimatförändringar har gjorts, varför målet anpassning till klimatförändringarna inte bedöms vara relevant. Inga aktiviteter som omfattas av övriga miljömål har identifierats. Någon risk för dubbelräkning på grund av flera miljömål finns därmed inte.

Följande aktiviteter har identifierats vara väsentliga, där deras andel av omsättning, kapitalutgifter eller driftsutgifter överstiger tio procent i enlighet med taxonomins väsentlighetströskel.

Aktivitet	Kommentar
6.2 Järnvägstransporter godstrafik	Företagets kundkontrakt består i huvudsak av intäkter från godstransporter i allt väsentligt utförda med egna eller hyrda lok och vagnar.
7.7 Förvärv och ägande av byggnader	Green Cargo hyr lokaler (kontorslokaler, lokstall/verkstäder och övernattningslokaler).

Green Cargos dotterbolag Nordic Transport Rail AB (NTR), bedriver speditionsverksamhet och har i sin helhet bedömts att inte omfattas av taxonomin.

### Verksamheter som är förenliga med taxonomiförordningen

För att en ekonomisk aktivitet ska vara miljömässigt hållbar, dvs förenlig med taxonomiförordningen ska den:

- Bidra väsentligt till minst ett av förordningens sex definierade miljömål.
- Inte orsaka betydande skada på övriga miljömål.
- Bedrivas i överensstämmelse med de minimiskyddsåtgärder som fastställs i förordningen.

Aktivitet 6.2 Järnvägstransporter godstrafik har bedömt delvis vara förenlig med taxonomin. För aktivitet 7.7 Förvärv och ägande av byggnader har vi inte med säkerhet kunna utvärdera aktivitetens förenlighet med varför aktiviteten bedöms inte vara förenlig.

### Väsentligt bidrag till miljömålet begränsning av klimatförändringar

Lok och vagnar som har noll direkta koldioxidutsläpp i form av avgaser och inte är avsedda för transport av fossila bränslen bidrar väsentligt till begränsning av klimatförändringar. Green Cargo har bedömt att aktiviteter som kan härledas till transport med ellok och som inte har transporterat fossila bränslen bidrar till begränsning av klimatförändringarna.

### Kriterier att inte orsaka betydande skada på övriga miljömål

#### Anpassning till klimatförändringar

Green Cargo har genomfört en klimatrelaterad scenarioanalys baserad på IPCC-scenarier och externa bedömningar. Analysen omfattar fysiska risker såsom exempelvis översvämningar, ras och värmeböljor enligt bilaga A till den delegerade klimatakten samt övergångsrisiker kopplade till regelverk och marknadskrav. Fokus ligger på den egna verksamheten och leverantörer med direkt koppling till tågdriften.

Godstrafik på järnväg är beroende av en robust och kapacitetsstark infrastruktur. Klimatförändringar ökar risken för väderrelaterade störningar (till exempel översvämningar, ras, värmeböljor), vilket kräver redundans i järnvägsnätet för att säkerställa omledningsmöjligheter. Green Cargo har etablerade kontinuitetsplaner men förstärker dessa i takt med ökande klimatrelaterade händelser.

Mer information om hur Green Cargo arbetar med anpassning till klimatförändringar finns under ESRS E1 Klimatförändringar, sidan 29.

#### Hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser

Den delegerade klimatakten innehåller inga tekniska granskningskriterier avseende aktivitet 6.2 Järnvägstransporter godstrafik.

#### Övergång till cirkulär ekonomi

Green Cargo arbetar för att förlänga livscykeln på lok och vagnar genom kontinuerligt underhåll, reparation och upp-

arbetning av komponenter. Vår prioritet är att förebygga och minimera avfall genom återanvändning och reparation innan vi överväger återvinning. Avfall hanteras i enlighet med avfallshierarkin – förebygga, återanvända, återvinna och slutligen bortskaffa – samt gällande lagkrav.

Våra strategiska underhållsleverantörer har undertecknat Green Cargos uppförandekod, som ställer krav på systematiskt miljöarbete för att minimera negativ påverkan, inklusive att aktivt minska avfall. De flesta leverantörer är verksamma i Sverige och omfattas av Avfallsdirektivet och Miljöbalken, där avfallshierarkin är grundprincipen. Genom vårt revisionsprogram genomför vi stickprovskontroller för att säkerställa att leverantörerna uppfyller avtalskrav och vår uppförandekod.

Mer information om hur Green Cargo arbetar med övergång till en cirkulär ekonomi finns under ESRS E5 Resursanvändning och cirkulär ekonomi, sidorna 38–40.

#### Förebyggande och bekämpning av föroreningar

Framdrivningsmotorer för järnvägslok och framdrivningsmotorer för tågvagnar ska efterleva de utsläppsgränser som anges i bilaga II till förordning (EU) 2016/1628. Green Cargos egen fordonsflotta består av ellok och diesellok och inhyrda lok är ellok. Endast transporter med ellok är förenliga med taxonomin och samtliga ellok klarar de utsläppsgränser som anges i bilagan.

#### Skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem

Den delegerade klimatakten innehåller inga tekniska granskningskriterier avseende aktivitet 6.2 Järnvägstransporter godstrafik.

Green Cargo bedömer att kraven gällande kriteriet, att inte orsaka betydande skada på övriga miljömål, har uppfyllts.

#### Minimiskyddsåtgärder

Med minimiskyddsåtgärder avses att Green Cargo har processer för att säkerställa att verksamheten bedrivs i linje med FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter och OECD:s riktlinjer för ansvarsfullt företagande i hela värdekedjan. Minimiskyddsåtgärderna syftar till att säkerställa att verksamheter respekterar grundläggande mänskliga rättigheter, arbetstagares rättigheter samt principer om korruptionsbekämpning, beskattning och rättvis konkurrens.

#### Policy och styrande dokument

På Green Cargo har vi en intern uppförandekod som omfattar mänskliga rättigheter, affärsetik och arbetsmiljö. Leverantörer omfattas av vår uppförandekod för leverantörer. Vi har även en konkurrenspolicy, antikorrupsionsregler och formaliserade rutiner för skattehantering.

#### Identifiera och bedöma risker

Under 2024/2025 genomfördes en dubbel väsentlighetsanalys där risker avseende bland annat mänskliga rättigheter, mutor och korruption identifierades och bedömdes. Under 2025 påbörjades även ett arbete för att systematiskt kunna identifiera och bedöma risker i leverantörsledet. Risker kopplade till skatt och konkurrens hanteras inom ramen för koncernens övergripande riskhantering.

#### Förebygga och mildra risker

Vi arbetar för att förebygga korruption och mutor genom tydliga regler för gåvor och representation. Vår visselblåstjänst är öppen för både interna och externa intressenter. Vi erbjuder utbildning i konkurrensfrågor och har formaliserat processer för skattehantering. För leverantörer pågår ett arbete med att säkerställa att uppförandekoden är signerad.

#### Följa upp och övervaka

Uppföljning av efterlevnad görs bland annat genom interna mått och mål samt revisioner av både egen verksamhet och leverantörer.

#### Kommunicera och rapportera

Vi rapporterar vårt arbete med minimiskyddsåtgärder i hållbarhetsrapporten.

Inget bolag inom koncernen har under året varit föremål för fällande domar avseende mänskliga rättigheter, korruption, konkurrenslagstiftning eller skattelagstiftning. Green Cargo bedömer därmed att koncernen uppfyller kraven på minimiskyddsåtgärder.

Mer information om hur Green Cargo säkerställer att verksamheten bedrivs i enlighet med OECD:s riktlinjer för multinationella företag och FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter hänvisas till ESRS S1 Den egna arbetskraften, sidorna 41–45, ERSRS S2 Arbetstagare i värdekedjan, sidorna 46–47 samt ESRS G1 Affärsetik sidorna 48–49.

## KPI:ER OCH REDOVISNINGSPRINCIPER

Utgångspunkt för upprättande av taxonomirapporteringen är Green Cargos koncernredovisning upprättad i enlighet med de av EU godkända International Financial Reporting Standards (IFRS) samt tolkningsuttalanden från IFRS Interpretations Committee, se not 2. Samtliga bedömningar har gjorts utifrån tillgänglig information per den 31 december 2025.

I Green Cargos rapporteringssystem saknas i vissa fall detaljerade uppgifter som erfordras enligt taxonomins rapporteringskrav. I sådana fall har fördelningsnycklar använts.

### Omsättning

Total omsättning är densamma som Green Cargos konsoliderade nettoomsättning, vilken presenteras i resultaträkningen för räkenskapsåret 2025, se sidan 65.

### Omfattas av taxonomin

Den omsättning som har bedömts vara väsentlig och omfattas av taxonomiförordningen är hänförlig till aktivitet 6.2 Järnvägstransport, godstrafik. Intäkter som bedömts inte omfattas av taxonomin är hänförliga till tjänster som utförs utöver ordinarie transporttjänst som exempelvis lyft och uppställning av lastbärare. Inte heller övriga sidointäkter och skadeersättningar inkluderas. Green Cargos dotterbolag NTR bedriver speditorsverksamhet och har i sin helhet bedömts att inte omfattas av taxonomin.

### Förenlig med taxonomin

Green Cargos transporter utförs till 98 procent med ellok och knappt två procent med diesellok. Beräkning av hur stor andel transporter som har framförts med ellok kontra diesellok har gjorts med en fördelningsnyckel utifrån producerade nettotonkilometer uppdelat på elloksdrivna samt dieseldrivna nettotonkilometer multiplicerat med intäkten. Bangårdsarbete som växling utförs till stor del med diesellok. Vi gör ett konservativt antagande att växlingsarbete sker med diesellok till 100 procent, varför intäkter hänförliga till växlingsarbete bedöms att inte vara förenliga med taxonomin.

Green Cargo har ett fåtal kunder som enbart transporterar fossila bränslen. Intäkter från dessa kunder är exkluderade från den omsättning som bedöms vara förenlig med taxonomin.

### Utfall jämfört med föregående år

Andelen av Green Cargos omsättning som är förenlig med taxonomin ökade från 76 procent år 2024 till 79 procent 2025.

Ökningen beror främst på att trafikintäkternas andel av de totala intäkterna har ökat.

### Kapitalutgifter

Kapitalutgifterna består av tillägg till materiella och immateriella anläggningstillgångar före avskrivningar och omvärderingar, inbegripet de som härrör från nedskrivningar, se raden nyanskaffningar not 13 och 14 samt tillkommande nyttjanderätter not 15. I tillkommande nyttjanderätter inkluderas nya och förlängda avtal. Sublease inkluderas inte i kapitalutgifterna. Inga tillägg härrör från rörelseförvärv. Green Cargo har under perioden inte emitterat några miljömässigt hållbara obligationer eller skuldebrev i syfte att finansiera specifika identifierade taxonomianpassade verksamheter varför inga alternativa nyckeltal för kapitalutgifter presenteras.

### Omfattas av taxonomin

De kapitalutgifter som har bedömts vara väsentliga och omfattas av taxonomiförordningen är hänförlig till aktivitet 6.2 Järnvägstransport, godstrafik samt aktivitet 7.7 Förvärv och ägande av byggnader.

Nyanskaffningar av materiella och immateriella tillgångar som lok, komponenter, vagnar samt balanserade utvecklingskostnader för underhållssystem kan hänföras till aktivitet 6.2 Järnvägstransporter godstrafik. Tillkommande nyttjanderätter härrörs till aktivitet 6.2 Järnvägstransport godstrafik genom hyra av lok och vagnar. Tillkommande nyttjanderätter som består av nya eller förlängda hyresavtal för lokaler härrörs till aktivitet 7.7 Förvärv och ägande av byggnader. Tillgångar som

inte omfattas är nyanskaffningar i verksamhetsnära IT-system, som inte är underhållssystem samt tillgångar som bokförs som inventarier. Nyttjanderätter som inte omfattas av taxonomin är arrende, mark och parkering.

### Förenlig med taxonomin

Anskaffningar av ellok samt komponenter till ellok bedöms vara förenliga med taxonomin. Förenlighet för anskaffningar som inte är lok har beräknats utifrån fördelningen av hur stor andel transporter som har framförts med ellok kontra diesellok, se sidan 35, Omsättning.

Anskaffningar av tillgångar som används för transport av fossila bränslen bedöms inte vara förenliga. Övriga tillgångar bedöms utifrån att de går i ordinarie tåg och därmed kan transportera fossil last. För inhyrda lok har en fördelningsnyckel använts baserat på producerade nettotonkilometer för kunder som transporterar fossila bränslen dividerat med totalt antal producerade nettotonkilometer för samtliga kunder. År 2025 har inga transporter av fossilt bränsle genomförts med inhyrda lok. För övriga anskaffningar har en fördelningsnyckel använts baserad på producerade nettotonkilometer för kunder som transporterar fossila bränslen dividerat med totalt antal producerade nettotonkilometer för samtliga kunder.

### Utfall jämfört med föregående år

Andelen av Green Cargos kapitalutgifter som är förenlig med taxonomin minskade från 69 procent år 2024 till 65 procent år 2025. Minskningen beror delvis på minskade anskaffningar i ellok och ökade anskaffningar i diesellok.



**Driftsutgifter**

Driftsutgifter enligt taxonomin består av kostnader för forskning och utveckling, kortsiktiga leasingavtal samt underhåll och reparationer.

**Omfattas av taxonomin**

Green Cargos driftsutgifter som har bedömts vara väsentliga och omfattas av taxonomin avser kortsiktiga leasingavtal (inklusive lågvärdesleasing), underhåll och reparation samt alla andra utgifter som rör det dagliga underhållet av materiella anläggningstillgångar som personalkostnader för verkstadsanställda, förbrukningsmaterial för verkstaden samt IT-kostnader

relaterat till underhåll. Korttidshyror för lokaler bedöms inte som äganderätt och omfattas därmed inte.

**Förenlig med taxonomin**

Driftutgifter som kan hänföras till diesellok bedöms inte vara förenliga med taxonomin. Kostnader som inte kan härledas till diesellok eller ellok har fördelats utifrån av hur stor andel transporter som har framförts med ellok kontra diesellok, se sidan 35, Omsättning.

Kostnader som hänförs till vagnar som används för transport av fossilt bränsle är inte förenliga med taxonomin. När kostnaden inte kan härledas till en specifik last har en fördel-

ningsnyckel använts baserad på producerade nettotonkilometer för kunder som transporterar fossila bränslen dividerat med totalt antal producerade nettotonkilometer för samtliga kunder.

**Utfall jämfört med föregående år**

Andelen av Green Cargos driftskostnader som är förenlig med taxonomin minskade från 75 procent år 2024 till 73 procent år 2025. Minskningen beror främst på att andelen korttidshyror har minskat.

**Andel av omsättning, kapitalutgifter och driftsutgifter som omfattas av taxonomin och är förenliga med taxonomikraven****Budgetår 2025**

Central resultatindikator (1)	Totalt (2)	Andel av verksamheter som omfattas av taxonomin (3)	Verksamheter som är förenliga med taxonomikraven (4)	Andel av verksamheten som är förenlig med taxonomikraven (5)	Uppdelning efter miljömål för verksamheter som är förenliga med taxonomikraven						Andel av möjliggörande verksamhet (12)	Andel av omställningsverksamhet (13)	Icke-bedömda verksamheter som anses vara icke-väsentliga (14)	Verksamheter som är förenliga med taxonomikraven under föregående räkenskapsår (15)	Andel av verksamheter som är förenliga med taxonomikraven under föregående räkenskapsår (16)
					Begränsning av klimatförändringar (6)	Anpassning till klimatförändringar (7)	Vatten (8)	Cirkulär ekonomi (9)	Förroreningar (10)	Biologisk mångfald (11)					
Text	MSEK	%	MSEK	%	%	%	%	%	%	%	%	%	MSEK	%	
Omsättning	4 019	86%	3 177	79%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	3 247	76%
Kapitalutgifter	328	88%	212	65%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	316	69%
Driftsutgifter	628	93%	460	73%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	535	75%

Samtliga belopp är angivna i MSEK. Till följd av avrundningar kan differenser i summeringar förekomma.

**Omsättning som omfattas av taxonomin eller är förenliga med taxonomikraven****Budgetår 2025**

Ekonomiska verksamheter (1)	Kod (2)	Centrala resultatindikatorer som omfattas av taxonomikraven (3)	Centrala resultatindikatorer som är förenliga med taxonomikraven (4)	Centrala resultatindikatorer som är förenliga med taxonomikraven (5)	Miljömål för verksamheter som är förenliga med taxonomikraven						Möjliggörande verksamheter (12)	Omställningsverksamhet (13)	Andel som är förenlig med taxonomikraven av den andel som omfattas av taxonomikraven (14)
					Begränsning av klimatförändringar (6)	Anpassning till klimatförändringar (7)	Vatten (8)	Cirkulär ekonomi (9)	Föröreningar (10)	Biologisk mångfald (11)			
Text		%	MSEK	%	%	%	%	%	%	%	(E i tillämpliga fall)	(T i tillämpliga fall)	%
6.2 Järnvägstransporter godstrafik	CCM 6.2	86%	3 177	79%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	–	–	92%
Summan av förenligheten per mål					100%	0%	0%	0%	0%	0%			
Centrala resultatindikatorer totalt		86%	3 177	79%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	–	–	92%

Samtliga belopp är angivna i MSEK. Till följd av avrundningar kan differenser i summeringar förekomma.

**Kapitalutgifter som omfattas av taxonomin eller är förenliga med taxonomikraven****Budgetår 2025**

Ekonomiska verksamheter (1)	Kod (2)	Centrala resultatindikatorer som omfattas av taxonomikraven (3)	Centrala resultatindikatorer som är förenliga med taxonomikraven (4)	Centrala resultatindikatorer som är förenliga med taxonomikraven (5)	Miljömål för verksamheter som är förenliga med taxonomikraven						Möjliggörande verksamheter (12)	Omställningsverksamhet (13)	Andel som är förenlig med taxonomikraven av den andel som omfattas av taxonomikraven (14)
					Begränsning av klimatförändringar (6)	Anpassning till klimatförändringar (7)	Vatten (8)	Cirkulär ekonomi (9)	Föröreningar (10)	Biologisk mångfald (11)			
Text		%	MSEK	%	%	%	%	%	%	%	(E i tillämpliga fall)	(T i tillämpliga fall)	%
6.2 Järnvägstransporter godstrafik	CCM 6.2	72%	212	65%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	–	–	89%
7.7 Förvärv och ägande av byggnader	CCM 7.7	16%	–	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	–	–	0%
Summan av förenligheten per mål					100%	0%	0%	0%	0%	0%			
Centrala resultatindikatorer totalt		88%	212	65%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	–	–	73%

Samtliga belopp är angivna i MSEK. Till följd av avrundningar kan differenser i summeringar förekomma.

**Driftsutgifter som omfattas av taxonomin eller är förenliga med taxonomikraven****Budgetår 2025**

Ekonomiska verksamheter (1)	Kod (2)	Centrala resultatindikatorer som omfattas av taxonomikraven (3)	Centrala resultatindikatorer som är förenliga med taxonomikraven (4)	Centrala resultatindikatorer som är förenliga med taxonomikraven (5)	Miljömål för verksamheter som är förenliga med taxonomikraven						Möjliggörande verksamheter (12)	Omställningsverksamhet (13)	Andel som är förenlig med taxonomikraven av den andel som omfattas av taxonomikraven (14)
					Begränsning av klimatförändringar (6)	Anpassning till klimatförändringar (7)	Vatten (8)	Cirkulär ekonomi (9)	Föröreningar (10)	Biologisk mångfald (11)			
Text		%	MSEK	%	%	%	%	%	%	%	(E i tillämpliga fall)	(T i tillämpliga fall)	%
6.2 Järnvägstransporter godstrafik	CCM 6.2	93%	460	73%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	–	–	78%
Summan av förenligheten per mål					100%	0%	0%	0%	0%	0%			
Centrala resultatindikatorer totalt		93%	460	73%							–	–	78%

Samtliga belopp är angivna i MSEK. Till följd av avrundningar kan differenser i summeringar förekomma.

## ESRS E5 RESURSANVÄNDNING OCH CIRKULÄR EKONOMI

Effektiv resursanvändning är en central del av vår verksamhet, både inom transport och underhåll. Materialförbrukningen vid fordonsreparationer, underhåll och komponentupparbetning samt vid anskaffning av järnvägsfordon utgör våra mest betydande resursflöden. För att minska behovet av nytt material arbetar vi systematiskt med återanvändning, reparation och upparbetning av komponenter och utrustning.

Avfall uppstår i hela verksamheten, men i störst omfattning i samband med fordonsreparationer, underhåll, komponentupparbetning och vid skrotning av järnvägsfordon. Genom att öka andelen återvunnet material och minska mängden avfall som går till energiåtervinning eller deponi bidrar vi till en mer cirkulär resursanvändning och en minskad miljöpåverkan.

### Policyer som styr området

- Miljöpolicy

### Ansvarig funktion

- Fordon- och fastighetsdirektör

### Identifierade inverningar, risker och möjligheter

Resursinflöde inklusive resursanvändning	■	Förbrukning av material vid fordonsreparation, -underhåll och komponentupparbetning samt vid anskaffning av järnvägsfordon.
Avfall	■	Avfall genereras i alla delar av vår verksamhet men främst vid fordonsreparation, -underhåll och komponentupparbetning samt vid skrotning av järnvägsfordon.

▼ Risk ▲ Möjlighet + Positiv inverkan ■ Negativ inverkan

## Styrning av inverknings, risker och möjligheter POLICYER FÖR RESURSANVÄNDNING OCH CIRKULÄR EKONOMI

Green Cargos miljöledningssystem och miljöpolicy, inklusive tillhörande ramverk, utgör grunden för hur vi styr och utvecklar miljöarbetet i den egna verksamheten. Vårt miljöarbete styrs i första hand av miljöbalkens krav, men också av vårt certifierade miljöledningssystem enligt ISO 14001:2025. Genom systemet åtar vi oss att arbeta systematiskt, målstyrt och förebyggande för att minska vår miljöpåverkan och kontinuerligt förbättra vår miljöprestanda.

Miljöpolicyen fastställer de övergripande principerna för hur vi hanterar vår miljöpåverkan, med fokus på våra väsentliga miljöaspekter. Syftet med policyen och miljöledningssystemet är att förebygga, begränsa och vid behov gottgöra negativ påverkan på miljön. Policyen omfattar bland annat ansvarsfull resursanvändning och minskning av avfallsmängder, i syfte att bidra till en mer cirkulär verksamhet.

Policyen avser vår egen verksamhet. Under året har inga väsentliga förändringar gjorts i policyen, under 2026 planerar vi däremot att uppdatera den så att den i ännu högre grad speglar de identifierade inverkningarna, riskerna och möjligheterna som identifierats i vår dubbla väsentlighetsanalys. Miljöpolicyen fastställs årligen av styrelsen och gäller för hela Green Cargos verksamhet.

## ÅTGÄRDER OCH RESURSER AVSEENDE RESURSANVÄNDNING OCH CIRKULÄR EKONOMI

Green Cargo arbetar långsiktigt med underhållsutveckling genom bland annat utveckling av tillståndsbaserat och prediktivt underhåll. Detta innebär att vi, genom detektorer på både infrastruktur och fordonen kan analysera, planera och utföra underhåll i högre grad innan fordon, komponenter eller material går sönder, vilket på sikt kommer att minska behov av att köpa in nytt material.

Genom att tydligare definiera och kommunicera kvalitetsnivåer avseende status på viss utrustning till våra underhållsleverantörer kommer vi på sikt att kunna minska och ibland förhindra att underhållsleverantörer byter ut visst material och därmed hålla förbrukningen av material nere. Givetvis utan att riskera trafiksäkerhet eller arbetsmiljö.



Green Cargo arbetar aktivt för att minska klimatpåverkan och resursförbrukning kopplat till material och komponenter. Under 2025 köptes cirka 3 000 hjul till järnvägsfordon, vilket motsvarar en betydande mängd stål. Bolaget följer utvecklingen av grönt och återvunnet stål för att bedöma när dessa material kan införas i verksamheten.

Genom deltagande i en hjulpool återanvänds hjul genom svarvning och upparbetning, vilket bidrar till att minska både materialåtgång och klimatpåverkan. Under året återanvändes även komponenter från cirka 450 skrotade vagnar, motsvarande cirka 6 500 ton stål, där användbara delar som ventiler, lastpelare och hjul togs tillvara som reservdelar.

Green Cargo upparbetar också komponenter i största möjliga utsträckning, till exempel genom omlindning och rengöring av motorer. Under 2025 upparbetades komponenter till ett

värde av cirka 20 MSEK. Bolaget rustar också upp och bygger om befintliga vagnar för att förlänga deras livslängd och minska behovet av nytillverkning.

Green Cargo har under 2025 avyttrat lok samt skrotat ut gamla och uttjänta vagnar. Utifrån detta beslut förväntar vi oss en lägre reservdelsförbrukning de kommande åren. För att ytterligare minska resursanvändning och avfall kommer Green Cargo under kommande år att genomföra en genomlysning av avfallshanteringen i verksamheten med fokus på verkstäderna för att öka återvinningen och minska restavfall.

För att stärka det cirkulära arbetet införs kravspecifikationer för cirkulära inköp i interna styrande dokument. Dessa omfattar bland annat återanvändning och upparbetning av komponenter, reservdelar och material, vilket minskar behovet av nytillverkning.

## Mått och mål

MÅL AVSEENDE RESURSANVÄNDNING  
OCH CIRKULÄR EKONOMI

Mål	Basvärde	Målvärde	Utfall
Korrekt avfallshantering i våra fastigheter	Utfall 2025	100%	91%

Mått och mål för resursanvändning och cirkulär ekonomi kommer att utvecklas under kommande år.

## RESURSinFLÖDEN

Green Cargo har en betydande förbrukning av reservdelar som härrör från vår underhållsverksamhet. Investering i nya järnvägsfordon innebär också en direkt resursanvändning. Green Cargo har i dag begränsad systemstödjande förmåga att ta fram den materialdata som krävs. Detta gäller särskilt detaljerad information om viktiga material, deras totala vikt samt andelar av kritiska råvaror, återvunnet innehåll och hållbara biologiska material. Vi kommer under de kommande åren att vidareutveckla våra processer, stärka datainsamlingen och förbättra integreringen mellan inköp, leverantörsled och operativa system för att möjliggöra full rapportering i enlighet med kraven.

## RESURsUTFLÖDEN INKLUSIVE AVFALL

## Avfall

En ansvarsfull hantering av avfall i vår underhållsverksamhet, i specifika projekt och på de platser vi är verksamma på, är avgörande för att vi ska kunna bedriva vår verksamhet.

Lok och vagnar har en lång livscykel och dess komponenter underhålls och upparbetas för att förlänga dem ytterligare. Green Cargo prioriterar att förebygga samt minska avfall genom återanvändning, reparation och komponentuppbyggnad innan vi överväger återvinning. Green Cargo hanterar avfall i enlighet med avfallshierarkin (förebygga, minska, återanvända, återvinna och slutligen bortscaffa) och gällande lagkrav.

Det mesta av avfallet vi producerar kommer från vår underhållsverksamhet. Avfallet består främst av trä, järn- och blandskrot, elmotorer samt spillolja som separeras och återvinns. Även restavfallet utgör en del av det avfall som förbränns. Farligt avfall hanteras på ett säkert sätt och i enlighet med gällande lagkrav. Green Cargo hanterar inget radioaktivt avfall. Av vår totala avfallsvolym produceras en liten del av detta i vår förvaltning. Restavfall står för det mesta av denna avfallsvolym. Vi ser dock att det finns potential för en större källsortering av detta avfall för att öka återvinningen.

Tabellen till höger redogör för de avfallsmängder som genereras i vår underhållsverksamhet.

Total mängd avfall (ton)	2025
<b>Farligt avfall</b>	<b>69</b>
<b>Farligt avfall som avletts från bortscaffande</b>	<b>43</b>
förberedelse för återanvändning	0
materialåtervinning	0
andra återvinningsförfaranden	43
<b>Farligt avfall för bortscaffande</b>	<b>26</b>
förbränning	0
deponi	0
annat bortscaffningsförfarande	26
<b>Icke-farligt avfall</b>	<b>193</b>
<b>Icke-farligt avfall som avletts från bortscaffande</b>	<b>184</b>
förberedelse för återanvändning	0
materialåtervinning	131
andra återvinningsförfaranden	53
<b>Icke-farligt avfall för bortscaffande</b>	<b>9</b>
förbränning	0
deponi	9
annat bortscaffningsförfarande	0
<b>Totala mängden avfall</b>	<b>262</b>

43 ton farligt avfall har rapporterats utan angiven behandlingsmetod och har därför klassificerats under "annat bortscaffningsförfarande". Energiåtervinning, bioenergi och järn (utan behandlingsmetod) har rapporterats som "annat återvinningsförfarande".

## Avfallsmängder, företagsspecifika mått

Andel avfall som återanvänds eller återvinns	87%
--	-----



## ESRS S1 DEN EGNA ARBETSKRAFTEN

På Green Cargo är säkerhet och en god arbetsmiljö grunden för allt vi gör. Vårt mål är att alla anställda varje dag ska komma hem oskadda, och vårt säkerhetsarbete går långt utöver att bara uppfylla lagkrav. Genom ständiga förbättringar, riskanalyser och nära dialoger skapar vi en trygg, utvecklande och inkluderande arbetsplats.

Inom ramen för den dubbla väsentlighetsanalysen har områden kopplade till den egna arbetskraften identifierats. Analysen visar bland annat på vikten av ett systematiskt arbetsmiljöarbete för att säkerställa en trygg och säker arbetsmiljö, medan bristande arbetsförhållanden kan leda till missnöje, sjukskrivningar, diskriminering samt ökade olycksrisker i verksamheten. Vidare har risk för ökade kostnader till följd av hög personalomsättning identifierats.

### Policyer som styr området

- Säkerhetspolicy
- Arbetsmiljöpolicy
- Green Cargos interna uppförandekod
- Visselblåspolicy

### Ansvarig funktion

- Direktör HR och Juridik samt Säkerhetsdirektör

### Identifierade inverknings, risker och möjligheter

Arbetsvillkor	▼	Risk för höga kostnader på grund av hög personalomsättning.
Arbetsvillkor	■	Arbetsförhållanden som leder till missnöje och sjukskrivning bland medarbetare.
Arbetsvillkor	■	Medarbetare i produktion verkar i en farlig arbetsmiljö med risk för allvarliga olyckor för både egen del och för medtrafikanter.
Likabehandling och lika möjligheter för alla	■	Arbetsförhållanden som diskriminering, trakasserier och särbehandling leder till sjukdom eller missnöje bland medarbetare

▼ Risk ▲ Möjlighet + Positiv inverkan ■ Negativ inverkan



## Styrning av inverkningsar, risker och möjligheter

### POLICYER FÖR DEN EGNA ARBETSKRAFTEN

Säkerhet är vår främsta prioritering och våra medarbetare ska alltid göra rätt även när någon inte tittar på. Green Cargo följer gällande arbetsmiljö- och säkerhetslagstiftning vilket återspeglas i våra ramverk. Arbetsgivaren har enligt Arbetsmiljölagen det yttersta ansvaret för det systematiska arbetsmiljöarbetet och arbetstagarens ansvar är att samarbeta och bidra till god arbetsmiljö.

Vi bedriver vårt arbetsmiljö- och säkerhetsarbete på ett systematiskt sätt vilket årligen följs upp i företagets lagefterlevnadskontroll. Vår säkerhetspolicy och arbetsmiljöpolicy är styrande för området.

Vår säkerhetspolicy omfattar områden som riskhantering, krisberedskap, utbildning, tekniskt underhåll och säkerhetskultur. Den är en integrerad del av vår värdegrund och styr hur vi planerar, genomför och utvecklar vår verksamhet. Säkerhetspolicy anger de övergripande principerna för hur vi skyddar våra medarbetare, våra kunders gods och den infrastruktur vi verkar på. Genom ett förebyggande säkerhetsarbete och kontinuerlig förbättring och lärande bidrar vi till en trygg och hållbar transportlösning som uppfyller eller överträffar gällande lagar och myndighetskrav. Säkerhetspolicy finns tillgänglig för samtliga medarbetare på intranätet och är en del av

Green Cargos interna uppförandekod. Alla anställda informeras om policyns innehåll, betydelse och var den finns tillgänglig i samband med sin introduktionsutbildning.

Vår arbetsmiljöpolicy omfattar områden som riskförebyggande arbete, rehabilitering, medarbetarengagemang och kontinuerlig förbättring. Green Cargo ska tillhandahålla en säker och utvecklande arbetsplats där ett proaktivt och systematiskt arbetsmiljöarbete säkerställer att våra medarbetare är trygga, friska och engagerade.

Green Cargos interna uppförandekod tydliggör de principer som styr oss i förhållande till andra medarbetare, kunder, leverantörer, samarbetspartners och samhället i stort. Syftet med uppförandekoden är att utveckla företagets värderingar till en övergripande vägledning. Koden omfattar en rad olika områden så som mobbning och trakasserier, mångfald och likabehandling samt grundläggande mänskliga rättigheter etc. Green Cargo står bakom FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter, ILO:s deklaration om grundläggande principer och rättigheter i arbetslivet och OECD:s riktlinjer för multinationella företag.

Green Cargos Visselblåsarpolicy är också styrande i bolagets arbete för en trygg och etisk arbetsmiljö. Den säkerställer att medarbetare och externa kan rapportera misstänkta oegentligheter eller allvarliga missförhållanden, anonymt, utan risk för

repressalier. Policyerna omfattar bland annat överträdelser av lag, interna riktlinjer eller ageranden som kan skada individer, företaget eller miljön. I det fall det bedöms vara ett reellt visseblåsarärende kan beslut om intern eller extern utredning tas. Antalet ärenden som leder till intern eller extern utredning ska sammanställas löpande och redovisas till Revisionsutskottet.

Samtliga policyer finns tillgängliga i Green Cargos ledningssystem via intranätet eller mobila enheter. Under året har inga väsentliga förändringar gjorts i policyerna. Under 2026 planerar vi att uppdatera dem så att de i ännu högre grad speglar de identifierade inverkningarna, riskerna och möjligheterna som identifierats i vår dubbla väsentlighetsanalys. Policyerna fastställs årligen av styrelsen.

Green Cargo har ett integrerat ledningssystem vilket är vårt gemensamma verktyg för att säkerställa att verksamheten bedrivs enligt fastställda riktlinjer för att uppnå våra mål och att ständigt och systematiskt förbättra vår verksamhet. Systemet är ett stöd för alla medarbetare i deras dagliga arbete och med ledningssystemet som grund kan vi nå våra långsiktiga mål och möta intressenters förväntningar. Vårt ledningssystem säkerställer att verksamheten bedrivs inom fastställda ramar för risktagande och med tillförlitlig intern kontroll så att gällande lagstiftning, tillståndskrav och svensk kod för bolagsstyrning efterlevs. Green Cargos integrerade ledningssystem omfattar ISO 9001, ISO 14001 och ISO 45001.

Green Cargos säkerhetsstyrningssystem är också en del av vårt integrerade ledningssystem. Ett fungerande säkerhetsstyrningssystem är grundläggande för att ha tillstånd att bedriva järnvägstrafik inom EU. Företaget arbetar löpande med att följa upp och övervaka säkerhetsutvecklingen och resultaten ligger till grund för säkerhetshöjande åtgärder. Den långsiktiga satsningen med att påverka säkra beteenden hos medarbetare och chefer är en etablerad och en naturlig del av verksamheten.

Green Cargo har även ett gemensamt säkerhetsintyg utfärdat av ERA (Europeiska unionens järnvägsbyrå). ERA arbetar för ett gemensamt europeiskt järnvägssystem. Med det gemensamma säkerhetsintyget kan Green Cargo fortsätta att bedriva järnvägstrafik till och med 2028. Säkerhetsintyget innefattar trafik i Sverige, Norge och Danmark. Samtliga medarbetare inklusive inhyrd personal omfattas av bolagets integrerade ledningssystem för systematiskt arbetsmiljöarbete inklusive tillhörande policyer.

## SAMVERKAN MED EGEN PERSONAL OCH ARBETSTAGAR-REPRESENTANTER, FÖREKOMST AV KANALER FÖR EGEN PERSONAL ATT FRAMFÖRA SYNPUNKTER ELLER BEHOV SAMT ÅTGÄRDER FÖR ATT AVHJÄLPA DESSA.

Green Cargo har ett samverkansavtal där syftet är att att ta till vara och utveckla de anställdas kompetenser både enskilt och i grupp. För att kunna uppnå detta är det viktigt att ha former för ledning och samverkan, där de anställda är engagerade och aktivt bidrar med sin kunskap och erfarenhet. Det förutsätter att de anställda känner till verksamhetens mål och förutsättningar och att de har möjlighet att påverka och ha inflytande på det egna arbetet.

Samverkan sker genom centrala och regionala möten tillsammans med fackliga representanter, genom arbetsplatsträffar både centralt och lokalt. Företaget genomför även arbetsmiljöforum, riskanalyser och kontinuerligt skyddsarbete tillsammans med medarbetare och skyddsorganisationen inom företaget.

Green Cargo genomför alltid samverkan/förhandlingar tillsammans med fackliga representanter och riskbedömningar med skyddsorganisationen inför större förändringar inom företaget. Företaget har en samverkansstruktur som förhandlingschef ansvarar över och utgår ifrån samverkansavtalet som är skrivet mellan parterna.

Representanter från företagens ledning och andra är regelbundet ute i verksamheten för att träffa medarbetare och åker med på turer för att se, förstå och uppleva hur arbetet fungerar för den stora medarbetargruppen.

Medarbetare har flera möjligheter att rapportera om eventuella oegentligheter: genom visseblåsarkanalerna, till chef, HR eller genom vårt avvikelshanteringssystem. Om vår verksamhet skulle orsaka en eventuell negativ påverkan på mänskliga rättigheter behöver vi kunna ansvara för att hantera eller kompensera den, inom ramen för vad som är lagmässigt och affärsmässigt möjligt. Varje situation kräver en noggrann analys för att säkerställa att gottgörelsen sker på mest lämpliga sätt utifrån omständigheterna. För att undvika att det upprepas ska även analysen identifiera hur den har kunnat uppstå och vi ska vid behov revidera våra processer.

## ÅTGÄRDER OCH RESURSER AVSEENDE DEN EGNA ARBETSKRAFTEN

Under året har flera åtgärder initierats och delvis genomförts för att hantera identifierad inverkan och risker kopplade till området. Dessa insatser är centrala för att minska risker såsom höga kostnader till följd av personalomsättning, arbetsförhållanden som leder till missnöje eller sjukskrivning, samt farliga arbetsmiljöer med risk för allvarliga olyckor.

Ett omfattande schema- och turlägningsprojekt pågår i nära samverkan med arbetsgivarorganisationen. Projektet, som inleddes med förstudier och enkäter under 2024, syftar till att förbättra arbetsmiljön och trivseln för bangårdspersonal och lokförare genom mer förutsägbara arbetstider och ökad möjlighet att planera semester och fritid. Förväntat resultat är exempelvis minskad personalomsättning.

Vidare har beslut fattats om att införa ett nytt löne- och HR-system för att bland annat möta kraven i det kommande lönetransparensdirektivet. Detta kommer att underlätta lönekartläggningar, karriärplanering och successionsplanering, vilket stärker jämställdhets- och likabehandlingsarbetet och motverkar risker kopplade till diskriminering och ojämsamhet.

För att ytterligare förbättra arbetsmiljön har organisationen för skyddsarbete setts över. En ny skyddsorganisation med ökat lokalt ansvar etableras hösten 2025, parallellt med en översyn av samverkansformerna. Tillsammans med en nyinrättad roll, Säkerhets- och arbetsmiljödirektör, från maj 2025, skapas förutsättningar för tätare samarbete mellan säkerhet, HR och skyddsorganisationen, vilket ska säkerställa lokalt förankrade skyddsronder och -kommittéer. Detta är en direkt åtgärd mot risken att medarbetare verkar i en farlig arbetsmiljö med risk för allvarliga olyckor, och stärker företagets säkerhets- och arbetsmiljöpolicyn.

Ledarutveckling har prioriterats under året. Utbildningar för chefer har genomförts med fokus på att leda sig själv, leda andra och leda Green Cargo. Att tydliggöra chefers roll och ansvar fortsätter under 2026. En översyn av värdeord och ledarskapsprinciper planeras också till kommande år med syfte att stärka företagets attraktionskraft men också för att främja rekrytering av fler kvinnor. Dessa insatser bidrar till att mot-

verka arbetsförhållanden som leder till missnöje samt stärker jämställdhetsarbetet.

Det pågår också ett arbete med uppföljning av regelefterlevnad och vidareutveckling av säkerhetsregler och arbetsmiljöbarriärer. Detta är ett led i att även bidra till säkerhetskulturböjande insatser i nära samverkan med verksamheten vilket är avgörande för att minska riskerna för olyckor och skapa en trygg arbetsmiljö.

## Mått och mål

Green Cargo följer upp området genom mål och indikatorer som speglar Green Cargos prioriteringar inom social hållbarhet. Trafiksäkerhetsindex visar hur säker vår verksamhet är och påverkas av både antalet och allvarlighetsgraden av olyckor – ett värde på 100 innebär att ingen olycka inträffat. Friska och engagerade medarbetare som trivs bidrar till kvalitet, effektivitet och tillväxt, och vi ser hållbara medarbetare som en förutsättning för lönsamhet. Ett närvarande och coachande ledarskap som uppmuntrar samarbete och delaktighet stärker engagemanget. Genom att främja jämställdhet och mångfald skapar vi en dynamisk arbetsmiljö som driver Green Cargo framåt.

## MÅL AVSEENDE DEN EGNA ARBETSKRAFTEN

Mål	Utfall 2025	Basvärde*	Målvärde
Trafiksäkerhetsindex	95,9	95,4	95,9
Sjukfrånvaro, %	3,9%	4,1%	4,3%
Engagemangsindex	77	74	75
Ledarskapsindex	76	68	74
Andel kvinnor, %	22%	18%	23%

\* År 2019

## UPPGIFTER OM FÖRETAGETS ANSTÄLLDA

All information om företagets anställda hämtas från Green Cargos HR-system. Med anställd avses fysisk person som har ett anställningsavtal med Green Cargo, oavsett anställningsgrad. Samtliga anställda är baserade i Sverige. I antal anställda inkluderas tillsvidareanställda och provanställda samt anställda med särskild visstidsanställning och vikariat. I antalet tillsvidareanställd inkluderas provanställda. I antal heltidsanställda samt i antal deltidsanställda inkluderas tillsvidareanställda och provanställda. Rapporteringen avseende antal anställda beräknas per sista december, vilket gör att vi undviker snittberäkningar. För att se medelantal anställda för rapporteringsperioden, se sidan 6. Antal anställda redovisas som antal individer (head count). Vissa frågor kräver en snittberäkning och då framgår det av svaret. Behovsanställda (särskilt visstidsanställda) är i huvudsak återanställda pensionärer som utgör en värdefull pool inom yrkesroller (främst lokförare och bangårdspersonal) som är svåra att hitta på den öppna arbetsmarknaden.

Från och med 2025 har vi ändrat definitionen för hur personalomsättning beräknas. Utfallet för 2024 har räknats om för jämförbarhet. Personalomsättningen mäts som; (Antal avgångar under perioden/genomsnittligt antal anställda) x 100. Personalomsättning omfattar det sammanlagda antalet anställda som har avslutat sin anställning frivilligt och antalet som har sagts upp, gått i pension eller avlidit.

Antalet anställda har minskat mellan år 2024 och 2025 på grund av omställningar initierade av företaget, vilket även har medfört en ökad total personalomsättning. Däremot har personalomsättningen på egen begäran minskat. Bland de anställda som lämnade företaget under rapporteringsperioden var 35 procent initierade av företaget. Under rapporteringsåret 2024 var 11 procent initierade av företaget.



Antal anställda fördelat efter avtalstyp (antal personer)	2025			2024		
	Män	Kvinnor	Totalt	Män	Kvinnor	Totalt
Antal anställda	1 408	363	1 771	1 549	382	1 931
Antal tillsvidareanställda	1 225	355	1 580	1 302	366	1 668
Antal tillfälligt anställda	n/a*	n/a*	n/a*	n/a*	n/a*	n/a*
Antal behovsanställda	183	8	191	247	16	262
Antal heltidsanställda	1 225	355	1 580	1 318	367	1 685
Antal deltidsanställda	8	2	10	7	4	11

\* Uppgift saknas

Antal anställda fördelat på kön (antal personer)	2025	2024
Män	1 408	1 549
Kvinnor	363	382
Annat	n/a	n/a
Ej angivet	n/a	n/a
Totalt anställda	1 771	1 931

Personalomsättning	2025	2024
Antal anställda som lämnade företaget under rapporteringsperioden	194	327
Personalomsättning under rapporteringsperioden	12%	18%

## KOLLEKTIVAVTALSTÄCKNING OCH SOCIAL DIALOG

Samtliga anställda inom Green Cargo, med undantag för vd och anställda i beredskapsarbete eller annat arbete anordnat i arbetsmarknadspolitiskt syfte, omfattas av företagets kollektivavtal. Fackliga representanter företräder kollektivet i kollektivavtalsfrågor. Även om kollektivavtalet gäller samtliga anställda, är facklig representation i enskilda ärenden beroende av medlemskap i respektive fackförbund. Eftersom samtliga har möjlighet till företrädare på arbetsplatsen, redovisas 100%. Green Cargo AB har inga anställda utanför EES, varför detta inte rapporteras.

Täckningsgrad	2025		2024	
	Kollektivavtalstäckning Anställda i EES	Social dialog Företrädare på arbetsplatsen	Kollektivavtalstäckning Anställda i EES	Social dialog Företrädare på arbetsplatsen
0–19%	x	x	x	x
20–39%	x	x	x	x
40–59%	x	x	x	x
60–79%	x	x	x	x
80–100%	Sverige	100%	Sverige	100%

## MÅNGFALDSINDIKATORER

Högsta ledningen definieras som bolagets ledningsgrupp. Information om könsfördelning i företagsledningen och information om åldersfördelning hämtas från Green Cargos HR-system. En sammanställning av ledningsgruppen görs en gång per månad där fördelningen ställs samman och där ett snitt kan presenteras per den sista december varje år. Samtliga anställda är baserade i Sverige.

Könsfördelning i företagsledning	2025		2024	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Män	7	64%	7	64%
Kvinnor	4	36%	4	36%
Totalt i företagsledning	11	100%	11	100%

Könsfördelning företagsspecifika mått	2025		2024	
	Andel män	Andel kvinnor	Andel män	Andel kvinnor
Könsfördelning, chefsposition	75%	25%	74%	26%
Könsfördelning, administration	60%	40%	63%	37%
Könsfördelning, bangårdspersonal	84%	16%	84%	16%
Lokförare	85%	15%	85%	15%
Styrelse	57%	43%	57%	43%

Åldersfördelning anställda	2025		2024	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Anställda under 30 år	234	15%	283	16%
Anställda 30–50 år	915	58%	963	56%
Anställda över 50 år	431	27%	685	28%

## TILLRÄCKLIGA LÖNER

Anställda får tillräcklig lön utifrån kollektivavtalade tarifflöner och kollektivavtalade lägstalöner.

## MÅTT FÖR ARBETSMILJÖ

Dödsfall, olycksfall och antal frånvarodagar inhämtas från systemet Synergi där samtliga arbetsplatsolyckor och personskador registreras tillsammans med antalet frånvarodagar. Olycksfallsfrekvensen mäts utifrån antalet personskador med frånvaro som följd. Bolaget har under året inga förekommande fall av ohälsa som finns med i ILO:s förteckning över arbetssjukdomar.

Inga dödsfall till följd av arbetsrelaterade skador eller ohälsa har rapporterats bland övrig personal och medarbetare i värdekedjan som är verksamma vid Green Cargos anläggningar, detta avser anställda och konsulter samt underleverantörer.

### Uppgifter om arbetsmiljö

	2025		2024	
	Anställda	Medarbetare som inte är anställda	Anställda	Medarbetare som inte är anställda
Andelen personer i den egna arbetskraften som omfattas av företagets arbetsmiljösystem på grund av lagkrav och/eller erkända normer eller riktlinjer, %	100%	100%	100%	100%
Antalet dödsfall som har orsakats av arbetsrelaterade skador och arbetsrelaterad ohälsa.	0	0	0	0
Antalet arbetsrelaterade olyckor som måste registreras	36	0	53	0
Olycksfallsfrekvensen av arbetsrelaterade olyckor som måste registreras (LTIF)	14,8	0	13,4	0
När det gäller företagets anställda, antalet fall av dokumenterad arbetsrelaterad ohälsa som är föremål för rättsliga restriktioner för insamling av uppgifter.	0	n/a	2	n/a
När det gäller företagets anställda, antalet förlorade dagar på grund av arbetsrelaterade skador och dödsfall till följd av arbetsrelaterade olyckor, arbetsrelaterad ohälsa och dödsfall till följd av ohälsa. (totalt antal dagar)	216	n/a	352	n/a

## INCIDENTER, ANMÄLNINGAR OCH ALLVARLIGA KONSEKVENSER RELATERADE TILL MÄNSKLIGA RÄTTIGHETER

Medarbetare har flera möjligheter att rapportera om eventuella oegentligheter: genom visseblåsarkanalerna, till chef, HR eller genom vårt avvikelshanteringssystem. Antalet ärenden som leder till intern eller extern utredning ska sammanställas löpande och redovisas.

Antal fall av diskriminering och kränkningar	2025	2024
Det sammanlagda antalet diskrimineringsfall, inklusive trakasserier, som har anmälts under rapporteringsperioden	1	0
Antalet klagomål som lämnas in genom kanaler för personer i företagets egen arbetskraft för att uppmärksamma problem (inklusive klagomålsmekanismer)	11	12
Den sammanlagda mängden böter, viten och ersättningar för de incidenter och klagomål som redovisats ovan	0	0
En avstämning av dessa belopp mot det mest relevanta beloppet som anges i den ekonomiska redovisningen	n/a	n/a
Antalet allvarliga människorättsincidenter med anknytning till företagets anställda under rapporteringsperioden	0	0
Antalet allvarliga människorättsincidenter som rör fall av bristande efterlevnad av FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter, ILO:s deklaration om grundläggande principer och rättigheter i arbetet eller OECD:s riktlinjer för multinationella företag	0	0
Den sammanlagda mängden böter, viten och ersättningar för skador som uppstått i samband med de incidenter som beskrivs ovan	n/a	n/a

## ESRS S2 ARBETSTAGARE I VÄRDEKEDJAN

Som tjänsteproducerande företag är Green Cargo beroende av ett stort antal samarbetspartners – från underhålls- och produktionstjänster till it, fordon och andra stödverksamheter. Ett robust och ansvarsfullt leverantörsarbete är därför en central del av vår verksamhet.

I arbetet med den dubbla väsentlighetsanalysen identifierades det att bolagets supplier due diligence-process behöver vidareutvecklas. Ett stärkt ramverk för leverantörsbedömning är avgörande för att vi ska kunna säkerställa hållbara och ansvarsfulla leverantörsled.

Därför fortsätter vi nu att utveckla och fördjupa våra processer för inköp, uppföljning och riskhantering. Målet är att alla våra leverantörer ska leva upp till höga krav på miljöhänsyn, socialt ansvar och god affärsetik – och därmed bidra till ett mer robust och hållbart värdeskapande i hela kedjan.

### Policyer som styr området

- Inköspolicy
- Green Cargos uppförandekod för leverantörer

### Ansvarig funktion

- Finans- och hållbarhetsdirektör

### Identifierade inverknings, risker och möjligheter

Arbetstagare i värdekedjan	■	Bristfällig due diligence-process kan leda till att risker för mänskliga rättigheter i leverantörsledet inte uppdagas och hanteras.
----------------------------	---	---

▼ Risk ▲ Möjlighet + Positiv inverkan ■ Negativ inverkan

## Styrning av inverknings, risker och möjligheter POLICYER FÖR ARBETSTAGARE I VÄRDEKEDJAN

Green Cargos inköpspolicy och tillhörande ramverk och instruktioner slår fast hur inköp inom Green Cargo ska hanteras. Syftet med policyn är att säkerställa affärsmässighet och kvalitet i inköpsarbetet genom ett koordinerat utförande av inköpsaktiviteter i syfte att uppnå önskat resultat till lägsta möjliga totalkostnad för koncernen vid inköp. Vi strävar efter att skapa en ansvarsfull inköpsprocess som omfattar både miljömässiga och mänskliga aspekter.

Green Cargos uppförandekod för leverantörer utgör grunden för miljömässiga och sociala krav gentemot leverantörer. Den bygger på statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande 2020, FN:s Global Compact, FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter, samt OECD:s riktlinjer för multinationella företag.

Vår uppförandekod för leverantörer möjliggör för oss att föra en dialog kring kraven och därigenom ömsesidigt kunna öka kunskapen kring ansvarsfulla inköp och fördjupa samarbetet inom områden som affärsetik, korruption, mänskliga rättigheter, klimat och miljö. I uppförandekoden beskrivs bland annat vilka krav Green Cargo har vad gäller mänskliga rättigheter. Det innebär bland annat krav på att leverantören ska

- stödja och skydda de internationellt erkända mänskliga rättigheterna både på arbetsplatsen och mer allmänt i hela verksamheten
- motverka trakasserier och diskriminering
- säkerställa rimliga arbetsvillkor i enlighet med tillämpliga lagar och förordningar eller vad som överenskommit i relevanta kollektivavtal
- säkerställa att det inte förekommer någon form av tvångs-, slav- eller straffarbete
- bekämpa alla former av barnarbete och
- tillhandahålla en säker och hälsosam arbetsmiljö.

Uppförandekoden omfattar samtliga arbetstagare hos leverantörer och dess underleverantörer samt övriga affärs- och samarbetspartners. Den ses över årligen och beslutas av koncernledningen. Uppförandekoden för leverantörer finns tillgänglig på Green Cargos hemsida. Green Cargo strävar långsiktigt mot att endast använda leverantörer som lever upp till vår uppförandekod för leverantörer, vilket innebär att de är insatta i vilka krav vi ställer i frågor kring affärsetik, mänskliga rättigheter och korruption med mera.

## SAMARBETE MED ARBETSTAGARE I VÄRDEKEDJAN, FÖREKOMSTEN AV KANALER FÖR ARBETSTAGARE I VÄRDEKEDJAN ATT FRAMFÖRA SYNUNKTER ELLER BEHOV SAMT ÅTGÄRDER FÖR ATT AVHJÄLPA DESSA

Bolagets visselblåsarfunktion (som beskrivs på sidan 49) gör det möjligt för externa intressenter, inklusive samtliga arbetstagare i värdekedjan, att anonymt rapportera allvarliga oegentligheter, som exempelvis är kopplade till deras arbetsvillkor, och andra klagomål till Green Cargo. Visselblåsarfunktionen är tillgänglig via vår externa webbplats. På sikt behöver vi utveckla fler och mer tillgängliga kanaler för att arbetstagare i värdekedjan ska kunna rapportera eventuella missförhållanden, oavsett digital tillgång.

Green Cargo strävar efter att minimera och hantera negativ påverkan på människor i hela värdekedjan. Varje uppdagad incident ska analyseras för att säkerställa att åtgärderna är lämpliga och effektiva utifrån omständigheterna. Analysen ska också identifiera hur situationen uppstått, så att våra processer kan förbättras och risken för upprepning minimeras.

Under kommande år behöver Green Cargo utveckla processer för dialog med arbetstagare i värdekedjan i samarbete med våra leverantörer och deras värdekedjor.

## ÅTGÄRDER OCH RESURSER AVSEENDE ARBETSTAGARE I VÄRDEKEDJAN

Under året har Green Cargo beslutat om och implementerat ett ramverk för leverantörsuppföljning och påbörjat arbetet med att samla in information via SAQ-screening (Supplier Assessment Questionnaires). Via systemet kan vi bedöma risker och möjligheter samt följa upp leverantörers övergripande hållbarhetsarbete omfattande hållbarhetsmål, miljöpåverkan, arbetsvillkor, affärsetiska principer och arbete med leverantörskedjor. På sikt kommer vid behov fördjupad uppföljning inom mänskliga rättigheter, anti-korruption, miljö och cirkularitet läggas till.

Syftet är att skapa en gemensam bild av nuläget, identifiera utvecklingsmöjligheter och stärka vårt gemensamma ansvar i värdekedjan. Ramverket följer OECD:s riktlinjer för multinationella företag.

Efter informationsinsamling klassificeras bolagets leverantörer utifrån nivåer som speglar deras hållbarhetsarbete. Eventuella identifierade brister leder till dialog för att säkerställa att relevanta åtgärdsplaner sätts kring området. Dessa integreras i våra ordinarie processer för inköp och vid uppföljning av leverantören. Syftet är aldrig att avsluta en relation med en

leverantör utan att bygga en öppen dialog och transparent kommunikation kring eventuella åtgärder. Denna typ av samarbete är av yttersta vikt för att vi tillsammans ska kunna bidra till en hållbar framtid. Systematisk övervakning och uppföljning säkerställer dock att förbättringar genomförs och att leverantörer kontinuerligt lever upp till våra krav.

Inom ramen för leverantörsbedömning och bolagets integrerade ledningssystem följer Green Cargo även upp leverantörer med fysiska revisioner. Vilka leverantörer som ska revideras bestäms sker i dialog mellan inköpsavdelningen, hållbarhetsavdelningen och ansvarig för det integrerade ledningssystemet. Underlag för kriterier för beslut om vilka leverantörer inom vilka branscher som bör revideras är utfall från ovan nämnda leverantörsuppföljning och tillhörande riskkategorisering.

Under 2025 har andrapartsrevisioner genomförts i begränsad omfattning. Bolaget bedömer att revisionsarbetet behöver vidareutvecklas under kommande år för att stärka struktur, kvalitet och långsiktig uppföljning av leverantörer.

Inga väsentliga, varken positiva eller negativa, effekter har identifierats på arbetstagare i värdekedjan under året. Fortsatt utveckling av och implementering av processen för tillbörlig aktsamhet är dock av yttersta vikt för att identifiera och förhindra risker i ett tidigt skede. Inga incidenter som rör mänskliga rättigheter har rapporterats.

## Mått och mål

### MÅL AVSEENDE ARBETSTAGARE I VÄRDEKEDJAN

Arbetet med en due diligence-process kräver engagemang från både oss på Green Cargo, våra leverantörer och andra samarbetspartners. När processen för leverantörsuppföljning (SAQ-screening) och riskbedömning är fullt genomförd kommer behovet av nya och/eller reviderade mål ses över.

Mål	Utfall	Basvärde*	Målvärde
Andel signerade Uppförandekoder för leverantörer som segmenterats som strategiska och/eller prioriterade	87%	87%	85%, år 2025 90%, år 2026 93%, år 2027
Antal granskade och bedömda leverantörer enligt ny leverantörsuppföljningsprocess	n/a	n/a	100 st, år 2026 120 st, år 2027 150 st, år 2027
Antal genomförda fysiska hållbarhetsrevisioner baserat på utfall från SAQ-screening	n/a	n/a	5 st, år 2026 10 st, år 2027 10 st, år 2028

\* Basår 2025

## ESRS G1 AFFÄRSETIK

God affärsetik, transparens och regelefterlevnad är grundläggande för ett ansvarsfullt företagande och förtroende hos kunder, medarbetare, leverantörer, ägare och andra intressenter. Hur ett bolag styrs, fattar beslut och hanterar etiska frågor påverkar både den egna verksamhetens långsiktiga värdeskapande och dess påverkan på samhälle och marknad.

Inom ramen för bolagets dubbla väsentlighetsanalys har ESRS G1 Affärsetik inte identifierats som väsentligt i den dubbla väsentlighetsanalysen. Samtidigt bedöms god affärsetik, transparens och regelefterlevnad vara grundläggande för en långsiktigt hållbar verksamhet.

Mot denna bakgrund har bolaget valt att ändå redovisa utvalda upplysningar inom området. Dessa omfattar bland annat bolagets styrning, policyer och processer som syftar till att säkerställa ett etiskt och ansvarsfullt agerande i såväl den egna organisationen som i värdekedjan.

### Policyer som styr området

- Green Cargos uppförandekod
- Green Cargos uppförandekod för leverantörer
- Visselblåsarpolicy
- Konkurrenspolicy

### Ansvarig funktion

- Direktör HR och Juridik

## STYRELSENS OCH LEDNINGENS ANSVAR

Bolagets bolagsordning, styrelseinstruktion och interna styrdokument har fastställts i enlighet med aktiebolagslagen, Statens Ägarpolicy och Svensk kod för bolagsstyrning. Styrelsen har det övergripande ansvaret för bolagets organisation och förvaltning, inklusive att säkerställa betryggande intern kontroll och ett systematiskt hållbarhetsarbete. Verkställande direktör och koncernledningen ansvarar för den löpande verksamheten samt för att operativt integrera affärsetik och hållbart värdeskapande i affärsprocesserna.

## RISKHANTERING

Risktagning samt hantering av risker och möjligheter är en naturlig del av all affärsverksamhet. God kunskap om risker är nödvändig så att aktiviteter kan planeras och vidtas för att minimera negativa konsekvenser och för att relaterade möjligheter kan tillvaratas på bästa sätt. Såväl strategival och daglig verksamhet som skeenden i omvärlden medför risker. Bedömning och hantering av risker och möjligheter ingår som en integrerad del i Green Cargos verksamhet. Vårt riskarbete beskrivs på sidorna 55–56 i förvaltningsberättelsen.

## POLICYER FÖR ANSVARSFULLT FÖRETAGANDE

Green Cargos interna uppförandekod tydliggör de krav och förväntningar bolaget har på alla medarbetare. Koden omfattar en rad olika områden inom hållbart företagande däribland affärsetik, korruption, mänskliga rättigheter, säkerhet, kommunikation, arbetsmiljö och miljöfrågor. Uppförandekoden beskriver vikten av ett öppet affärsklimat och en hög affärsetik. Den beskriver även att vi värnar om säkerhet och respekt för alla de människor som berörs av vår verksamhet och att vi strävar efter att skapa mervärde för våra intressenter samt att vi bygger relationer med utgångspunkt i våra värderingar. Uppförandekoden justerades inte med något väsentligt under 2025.

Green Cargos uppförandekod för leverantörer och samarbetspartners fastställer de grundläggande krav vi har på våra leverantörer. Uppförandekoden möjliggör för oss att föra en djupare dialog kring kraven och därigenom ömsesidigt kunna öka kunskapen kring ansvarsfulla inköp och fördjupa samarbetet inom områden som affärsetik, korruption, mänskliga rättigheter, klimat och miljö.

Läs mer om hur de båda uppförandekoderna är vägledande för arbetet med mänskliga rättigheter under S1 Den egna arbetskraften, sid 42 och S2 Medarbetare i värdekedjan, sid 47.



Green Cargo är starkt engagerat i att säkerställa hög integritet och full efterlevnad av konkurrenslagstiftning. Vår konkurrenspolicy tydliggör principer för sund konkurrens och ger vägledning för medarbetare i relevanta situationer. Genom utbildning och tydliga riktlinjer arbetar vi för att förebygga överträdelser.

## MUTOR OCH KORRUPTION

Green Cargo accepterar inte och erbjuder inte gåvor, representation eller andra personliga fördelar som kan antas påverka en affärsuppgörelse. Motsvarande krav riktas mot bolagets leverantörer och samarbetspartners genom de avtal som bolagen ingår med varandra. Green Cargo, likväl som våra leverantörer och samarbetspartners, ska alltid följa nationell lagstiftning och regler i de länder vi är verksamma. Green Cargo har affärspartners i ett fåtal högriskländer och högriskbranscher, exempelvis vid inköp eller leasing av fordon, logistik- och bemannings-tjänster samt inköp av it-tjänster. Green Cargo har under de senaste två åren inte varit föremål för ärenden kopplat till mutor eller korruption.

## RAPPORTERING VID MISSTANKE OM BROTT MOT UPPFÖRANDEKODEN

På Green Cargo värnar vi om ett öppet affärsklimat och en hög affärsetik. Vi vill att alla som påverkas av vår verksamhet ska känna sig trygga och respekterade. För att säkerställa detta har bolaget en extern webbaserad rapporteringskanal som säkerställer total anonymitet vid rapportering om farhåga eller misstanke om allvarliga missförhållanden, det vill säga förhållanden som kan påverka bolaget negativt eller förhållanden som kan hota en persons liv eller hälsa.

Visselblåsartjänsten är en viktig del av vårt arbete med att förebygga risker i ett tidigt skede. Tjänsten är tillgänglig för våra medarbetare och från hösten 2024 även för våra kunder, leverantörer eller andra affärspartners. Visselblåsarens identitet behandlas konfidentiellt i processens alla skeden. Green Cargos policy för visseblåsartjänst redogör för utredningsprocessen, ansvarsområden, mottagning av rapport, skydd för visseblåsaren samt skydd för den person som pekats ut i en rapport samt repressalier vid missbruk av rapportering m.m.

Under 2025 inkom 12 visseblåsarrapporter. Inga av dessa ärenden bedömdes uppfylla kriterierna för visseblåsärenden. Ärendena har hanterats inom ramen för normala rutiner kring arbetsledning, engagemang och arbetsmiljö under året. Samtliga visseblåsarrapporter som inkommit under 2025 har redovisats för bolagets revisionsutskott.

## MÅTT AVSEENDE INCIDENTER

Ett ansvarsfullt och etiskt agerande är en självklar del av vår företagskultur. Genom relevant styrning och tydliga processer för regelefterlevnad och transparens säkerställer vi ett hållbart värdeskapande och god affärsetik i hela organisationen. För att följa upp efterlevnaden av våra etiska riktlinjer mäter vi bland annat antalet inkomna visseblåsärenden samt antalet fällande domar avseende mutor och korruption.

Visseblåsärenden och mutor och korruption, företagsspecifikt	2025	2024
Antal inkomna visseblåsärenden	11	12
Antal fällande domar avseende mutor och korruption	0	0

# GRANSKNINGSRAPPORT

Revisors rapport från granskning med begränsad säkerhet av utvald hållbarhetsinformation i Green Cargo AB:s hållbarhetsrapport

**TILL GREEN CARGO AB, ORG.NR 556119-6436**

## SLUTSATS

Vi har fått i uppdrag av styrelsen och verkställande direktören att granska utvald hållbarhetsinformation som utgörs av utvalda kvantitativa mätetal som refereras till på sidan 20 i ("hållbarhetsinformationen") för Green Cargo AB avseende år 2025. Hållbarhetsinformationen finns på sidorna 30, 32, 44 och 45 i hållbarhetsrapporten i detta dokument.

Grundat på vår granskning som beskrivs i avsnittet Revisorns ansvar har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att hållbarhetsinformationen inte, i allt väsentligt är upprättad i enlighet med företagets egna framtagna redovisnings- och beräkningsprinciper som är tillämpliga för upprättandet av hållbarhetsinformationen, vilka beskrivs på sidan 20 i hållbarhetsrapporten.

## GRUND FÖR SLUTSATS

Vi har utfört granskningen enligt ISAE 3000 (omarbetad) Andra bestyrkandeuppdrag än revisioner och översiktliga granskningar av historisk finansiell information. Vårt ansvar enligt denna rekommendation beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar.

Vi anser att de bevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för vår slutsats.

## ÖVRIG UPPLYSNING

Hållbarhetsrapporten för föregående räkenskapsår har inte varit föremål för översiktlig granskning och någon granskning av jämförelsetal till hållbarhetsinformationen har därmed inte utförts.

## STYRELSENS OCH VERKSTÄLLANDE DIREKTÖRENS ANSVAR

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att hållbarhetsinformationen har upprättats i enlighet med tillämpliga kriterier, vilka framgår på sidan 20 i hållbarhetsrapporten och utgörs av företagets egna framtagna redovisnings- och beräkningsprinciper. Detta ansvar innefattar även att det finns en sådan intern kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer nödvändig för att upprätta en hållbarhetsrapport utan väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

## REVISORNS ANSVAR

Vårt ansvar är att uttala en slutsats om hållbarhetsinformationen på grundval av vår granskning. Granskningen har utförts enligt ISAE 3000

(omarbetad) Andra bestyrkandeuppdrag än revisioner och översiktliga granskningar av historisk finansiell information. Denna rekommendation kräver att vi planerar och utför våra granskningsåtgärder för att uppnå begränsad säkerhet att hållbarhetsinformationen är upprättad i enlighet med de under avsnittet Styrelsens och verkställande direktörens ansvar angivna kriterierna.

De granskningsåtgärder som har utförts för att inhämta bevis är mer begränsade än för ett uppdrag där uttalandet görs med rimlig säkerhet och den säkerhet som har uppnåtts är därför lägre än för ett uppdrag där uttalandet görs med rimlig säkerhet. Det innebär att det inte är möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om ett uppdrag där uttalandet görs med rimlig säkerhet utförts.

Revisionsföretaget tillämpar ISQM 1 (International Standard on Quality Management), som kräver att företaget utformar, implementerar och hanterar ett system för kvalitetsstyrning inklusive riktlinjer eller rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar.

Vi är oberoende i förhållande till Green Cargo AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Granskningen innefattar att genom olika åtgärder inhämta underlag till hållbarhetsinformationen. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i hållbarhetsinformationen vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur styrelsen och verkställande direktören upprättar hållbarhetsinformationen i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att uttala en slutsats om effektiviteten i den interna kontrollen. Granskningen består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för upprättandet av hållbarhetsinformationen, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. Vår granskning har omfattat följande:

- Utvald hållbarhetsinformation i form av kvantitativa mätetal som definieras på sidan 20 i hållbarhetsrapporten

Vår granskning utgår från de av styrelsen och företagsledningen valda kriterier, som definieras ovan.

Våra granskningsåtgärder avseende utvalda kvantitativa mätetal i hållbarhetsrapporten inkluderade, men var inte begränsade till följande:

- Erhålla en förståelse för processen genom att genomföra förfrågningar för att förstå källorna till den information som används av företagsledningen.
- Genom förfrågningar erhålla en allmän förståelse för den interna kontrollmiljön, rapporteringsprocesserna, och informationssystemen som är relevanta för upprättandet av informationen i hållbarhetsrapporten.

- Utvärdera de utvalda kvantitativa mätetalen är förenliga med bolagets egna redovisnings- och beräkningsprinciper.
- Genomföra förfrågningar till relevant personal och analytiska granskningsåtgärder avseende hållbarhetsinformationen.
- Utföra substansgranskningsåtgärder baserat på ett stickprov på hållbarhetsinformationen.

Stockholm den 26 mars 2026  
Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

**Linda Corneliusson**  
Auktoriserad revisor

Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten  
**TILL BOLAGSSTÄMMAN I GREEN CARGO AB, ORG.NR 556119-6436**

## UPPDRAG OCH ANSVARFÖRDELNING

Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten för år 2025 som definieras på sidan 20 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen i enlighet med den äldre lydelsen som gällde före den 1 juli 2024.

## GRANSKNINGENS INRIKTNING OCH OMFATTNING

Vår granskning har skett enligt FARs rekommendation RevR 12 Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Detta innebär att vår granskning av hållbarhetsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för vårt uttalande.

## UTTALANDE

En hållbarhetsrapport har upprättats.

Stockholm den 26 mars 2026  
Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

**Linda Corneliusson**  
Auktoriserad revisor

# FEMÅRSÖVERSIKT

## KONCERNEN

RESULTATPOSTER	2025	2024	2023	2022	2021
<b>Nettoomsättning</b>	<b>4 019</b>	<b>4 248</b>	<b>4 168</b>	<b>4 519</b>	<b>4 175</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-53</b>	<b>-104</b>	<b>-44</b>	<b>104</b>	<b>440</b>
Organiskt resultat	-337	-320	-474	-270	232
Rörelseresultat justerat för jämförelsestörande poster	-436	-396	-517	-211	-162
Rörelsemarginal, %	-1,2	-2,2	-0,9	2,1	9,1
Rörelsemarginal justerat för jämförelsestörande poster, %	-9,6	-8,5	-10,7	-4,2	-3,3
Finansnetto	-31	-89	-53	-61	-40
<b>Resultat efter finansiella poster</b>	<b>-84</b>	<b>-193</b>	<b>-97</b>	<b>43</b>	<b>400</b>
<b>Årets resultat</b>	<b>-84</b>	<b>-193</b>	<b>-97</b>	<b>43</b>	<b>400</b>
	<b>31 dec 2025</b>	<b>31 dec 2024</b>	<b>31 dec 2023</b>	<b>31 dec 2022</b>	<b>31 dec 2021</b>
<b>BALANSPOSTER</b>					
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>2 991</b>	<b>3 176</b>	<b>3 456</b>	<b>3 454</b>	<b>2 858</b>
Eget kapital	351	439	659	731	644
Summa skulder	2 640	2 737	2 797	2 723	2 804
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>	<b>2 991</b>	<b>3 176</b>	<b>3 456</b>	<b>3 454</b>	<b>3 448</b>
	<b>2025</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
<b>KASSAFLÖDE</b>					
Kassaflöde från den löpande verksamheten	129	66	284	925	492
Kassaflöde från investeringsverksamheten	10	178	-268	-330	-21
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	-219	-239	-143	-348	-493
<b>Årets kassaflöde</b>	<b>-80</b>	<b>5</b>	<b>-126</b>	<b>247</b>	<b>-22</b>

NYCKELTAL	2025	2024	2023	2022	2021
Avkastning på operativt kapital	neg	neg	neg	5,2	20,7
Avkastning på eget kapital	neg	neg	neg	6,3	90,2
Soliditet, %	12	14	19	21	19
Nettoskuldsättningsgrad (ggr)	4,1	3,1	1,8	1,4	2,5
Bruttoinvesteringar	146	200	173	244	116
Medelantal anställda	1 602	1 722	1 799	1 878	1 912
	<b>2025</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
<b>JÄMFÖRELSESTÖRANDE POSTER</b>					
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-53</b>	<b>-104</b>	<b>-44</b>	<b>104</b>	<b>440</b>
<i>Jämförelsestörande poster</i>					
Nedskrivning vagnar	-	-	-	-14	-
Resultat vid försäljning av anläggningstillgångar	110	84	43	5	5
Omstruktureringsprogram	-11	-8	-	-43	-
Avsättning förlustkontrakt	-	-	-	-7	-
Pandemistöd	-	-	-	-	389
Resultateffekt av miljökompensation	284	216	430	374	208
<b>Summa jämförelsestörande poster</b>	<b>383</b>	<b>292</b>	<b>473</b>	<b>315</b>	<b>602</b>
<b>Rörelseresultat justerat för jämförelsestörande poster</b>	<b>-436</b>	<b>-396</b>	<b>-517</b>	<b>-211</b>	<b>-162</b>

## FINANSIELLA RAPPORTER

Förvaltningsberättelse	53	Resultaträkning moderbolaget	69
Risker och riskhantering	55	Rapport över totalresultatet moderbolaget	69
Bolagsstyrningsrapport	57	Balansräkning moderbolaget	70
Resultaträkning koncernen	65	Förändringar i eget kapital moderbolaget	71
Rapport över totalresultatet koncernen	65	Kassaflödesanalys moderbolaget	72
Balansräkning koncernen	66	Noter	73
Förändringar i eget kapital koncernen	67	Underskrifter	88
Kassaflödesanalys koncernen	68	Revisionberättelse	89



# FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Styrelsen och verkställande direktören för Green Cargo AB (org.nr. 556119-6436) avger härmed årsredovisning och koncernredovisning för räkenskapsåret 2025. Bolaget har sitt säte i Solna. Samtliga belopp i denna årsredovisning avser miljoner kronor om inte annat anges.

## OM GREEN CARGO

Green Cargo är en ledande aktör inom hållbara godstransporter och erbjuder näringslivet säkra och kapacitetsstarka transportlösningar till nära 200 orter i Sverige, Norge och Danmark. Genom samarbeten med internationella partners når vi hela Europa.

98 procent av vårt transportarbete sker med eltåg med låg klimatpåverkan. Varje vardag transporterar vi 31 miljoner nettotonkilometer gods och ersätter därmed 9 000 lastbilstransporter på vägnätet. Green Cargo har 1 600 medarbetare och omsätter 4 miljarder SEK (2025).

Green Cargo ägs till 100 procent av svenska staten och förvaltas av avdelningen för bolag med statligt ägande på Finansdepartementet. Verksamheten i Green Cargo-koncernen bedrivs utöver moderbolaget främst även i dotterföretaget Nordisk Transport Rail AB (NTR). Samtliga bolag styrs genom styrelserepresentation och alla transaktioner mellan koncernbolagen sker på marknadsmässiga villkor.

## Transportverksamheten

Järnvägstransporter utgör basen för Green Cargos verksamhet. Att kombinera järnväg med bil möjliggör för många företag att välja järnvägen, även om de inte är spåranslutna, och att kombinera transportslagen är en viktig del av erbjudandet. Bolagets kunder finns inom basindustrin där skog, stål och papper dominerar. Men våra kunder finns även inom branscher som kemi/energi, verkstads- och fordonsindustrin.

## Lagstadgad Hållbarhetsrapport

I enlighet med ARL 6 kap 11§ har Green Cargo valt att upprätta den lagstadgade hållbarhetsrapporten som en del av årsredovisningen. Den lagstadgade hållbarhetsrapporten enligt ARL definieras på sidan 20.

## Omvärld och marknad

Efterfrågan på järnvägstransporter är starkt knuten till utvecklingen av svensk basindustri, vilken i sin tur påverkas av efterfrågan på exportmarknaderna. Ett ovisst omvärldsläge och politisk oro fortsätter att påverka konjunktur och efterfrågan på transporter. Vidare pressas priser med hård konkurrens från järnvägsoperatörer och från en även i övrigt ansträngd transportmarknad. Green Cargos omsättning utgörs till drygt 30 procent av omsättning i utländsk valuta, företrädesvis euro. Effekterna av valutaförändringar har vad beträffar rörelseresultat varit begränsade under året, till följd av att Green Cargo valutasäkrar nästan hela nettoflödet i euro. Valutaeffekten i finansnettot var positiv till följd av omvärdering av skulder i euro.

Green Cargo tecknade under året nya transportavtal till ett totalt kontraktsvärde om 878 (1 981) MSEK.

## Koncernens intäkter och resultat

Koncernens nettoomsättning under perioden uppgick till 4 019 (4 248) MSEK, vilket är en minskning med fem procent jämfört med samma period föregående år. Transportvolymerna var elva procent lägre än föregående år.

Rörelseresultatet uppgick till -53 (-104) MSEK.

Årets rörelseresultat inkluderar 284 (216) MSEK avseende erhållen miljökompensation. Det underliggande rörelseresultatet är 40 MSEK lägre jämfört med motsvarande period föregående år, rensat för jämförelsestörande poster. Under året har bolaget gjort en ändrad bedömning vilket innebär att miljökompensationen redovisas då den är upplupen. Tidigare har den redovisats då den erhållits. Detta ger en resultat effekt på 88 MSEK för året. Nedgången förklaras av en kombination av planerad reduktion av trafiken samt externa faktorer (inklusive hamnstrejk under andra kvartalet och omfattande väderrelaterade störningar i Västernorrland under tredje kvartalet) samt konjunkturläget generellt som påverkat nyförsäljningen negativt. Intäkterna påverkas positivt av en god utveckling för den genomsnittliga intäkten per såld enhet.

Finansnettot för perioden uppgick till -31 (-89) MSEK. Finansnettot har påverkats av förändrade valutakurser med 34 (-19) MSEK som härrör till omvärdering av skulder i EUR.

Räntenettet var -64 (-69) MSEK. Periodens resultat uppgick till -84 (-193) MSEK. Skatt på periodens resultat var 0 (0) MSEK.

## Anläggningstillgångar

Koncernens bruttoinvesteringar i immateriella- och materiella anläggningstillgångar under 2025 uppgick till 146 (200) MSEK. Periodens investeringar avser främst investeringar i lokkomponenter och it-utveckling. Av finansiella anläggningstillgångar på 35 (139) MSEK utgör 35 (134) MSEK fordringar inom ramen för IFRS 16 där tillgången vidareuthyrts till Green Cargos kunder med avtalsvillkor som speglar inhyrningen.

## Finansiering

Koncernens räntebärande skulder uppgick på balansdagen till 1 620 (1 799) MSEK, varav 683 (823) MSEK avser leasingskulder och 941 (990) MSEK avser lån. Övriga poster utgör 4 MSEK. Koncernens nettoskuld avseende pensioner uppgick till 2 MSEK, jämfört med föregående år då posten utgjorde en fordran på 5 MSEK och marknadsvärdet på derivat och marknadsvärdet på räntederivat är positivt med 6 (10) MSEK, och de utgör en minskning av räntebärande skuld. Lån och leasingskulder har efter omvärdering minskat med 34 MSEK, vilket påverkat finansnettot positivt.

Räntebärande tillgångar uppgick på balansdagen till 181 (432) MSEK. Likvida medel, kassa inklusive placeringar uppgick på balansdagen till 79 (199) MSEK och övriga finansiella fordringar var 102 MSEK (232 MSEK) och utgörs främst av hyresavtal enligt IFRS 16. Räntebärande nettoskuld uppgick på balansdagen till 1 439 (1 367) MSEK. Skulder till banker och kreditinstitut förfaller under perioden 2026–2030, och har en genomsnittlig löptid på drygt 2,5 år, med en räntebindning, inklusive räntederivat, på knappt 1,5 år. Green Cargo har tillgängliga kreditfaciliteter om 400 MSEK och 25 MEUR samt en utnyttjad rörelsekredit på 75 MSEK.

## Kassaflöde

Koncernens kassaflöde under 2025 uppgick till –80 (5) MSEK. Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 129 (66) MSEK. Nettoinvesteringar i materiella och immateriella anläggningstillgångar uppgick till –30 (–112) MSEK och avsåg främst investeringar i lokkomponenter. Kassaflöde från finansieringsverksamheten uppgick till –219 (–239) MSEK.

## Händelser efter balansdagen

Efter periodens utgång har Green Cargo fattat beslut om fortsatta kostnadsanpassningar, inklusive personalneddragningar. Åtgärderna är en följd av den finansiella utvecklingen och innebär en anpassning av kostnadsbasen till affärens förutsättningar, med målet att stärka bolagets långsiktiga konkurrenskraft.

## Framtidsutsikter

Uthållig lönsamhet är en förutsättning för Green Cargos verksamhet som av naturen är kapitalintensiv och beroende av ett nätverk av resurser för att fungera effektivt. Med en stor del

fasta resurser i form av lok och vagnar samt personal, är det viktigt att bolaget når en stabil lönsamhet över konjunkturcyklerna som ger ägaren avkastning på sitt insatta kapital.

Under 2025 sjösattes ett nytt transformationsprogram med ett stort antal aktiviteter med målet att skapa en ekonomiskt hållbar verksamhet. Programmet kommer att fortgå under 2026 och 2027. Som en del av transformationsprogrammet pågår en förmågeförflyttning där Green Cargo investerar i digitalisering, fordonsutveckling och logistikoptimering för att erbjuda effektiva tjänster med låg klimatpåverkan i nära samarbete med kunder och samarbetspartners.

Samtidigt är vi beroende av vår omvärld där nya handels hinder och konjunkturläget kan påverka efterfrågan för våra kunder negativt. Vidare krävs likvärdiga konkurrensvillkor gentemot vägtransporter och en robust, fungerande transportinfrastruktur. Green Cargos framtida hållbara värdeskapande skapas genom att fortsätta effektivisera verksamheten, stärka den operativa stabiliteten och utveckla mer kundanpassade transportlösningar – förutsättningar för att nå en uthållig lönsamhet.

## Ekonomiska mål

De finansiella målen för Green Cargo-koncernen utgörs av krav på att nettoskuldsättningsgraden ska uppgå till lägst 0,6 och högst 0,9. Nettoskuldsättningsgraden uppgick den 31 december 2025 till 4,1 (3,1). Den ökade nettoskuldsättningsgraden beror främst på att eget kapital minskat under perioden.

Avkastning på operativt kapital ska uppgå till minst 10 procent över en konjunkturcykel. Avkastning på operativt kapital 2025 var negativ (neg).

Ordinarie utdelning ska uppgå till hälften av årets vinst efter skatt under förutsättning att nettoskuldsättningsgraden efter utdelningar hamnar inom målintervallet. Styrelsen föreslår stämman att ingen utdelning görs avseende räkenskapsåret 2025 då bolagets resultat var negativt och nettoskuldsättningsgraden överstiger bolagets mål.

## Likviditet och finansiell ställning

Tillgänglig likviditet, inklusive utnyttjade kreditfaciliteter uppgick den 31 december 2025 till 829 (961) MSEK, koncernens eget kapital uppgick till 351 (439) MSEK och soliditeten var 12 (14) procent.

## GREEN CARGO AB (MODERBOLAGET)

Kommentarerna till koncernens siffror ovan är i stort tillämpliga även för moderbolaget. Nettoomsättningen för Green Cargo AB uppgick under året till 3 806 MSEK jämfört med 4 019 MSEK för motsvarande period föregående år, en minskning med drygt fem procent. Moderbolagets rörelseresultat uppgick till –35 (–97) MSEK. Resultat från finansiella poster uppgick till –28 (–95) MSEK. Skatt på periodens resultat var 0 (0) MSEK. Nettoresultat för helåret uppgick till –63 (–192) MSEK.

## Tillståndspliktig verksamhet

Moderbolaget bedriver ingen tillståndspliktig verksamhet i enlighet med förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (1998:899). Mindre tankanläggningar omfattas av författningar rörande brandskydd. Verksamheten i moderbolaget Green Cargo AB omfattar även en verkstad för lokunderhåll och loktvätt. Verkstaden är anmälningspliktig i enlighet med förordningen för miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Green Cargo har tillstånd att transportera avfall, inklusive farligt avfall.

## Disposition av resultat

Till årsstämmans förfogande (kronor):

Balanserat resultat	73 708 168
Fond för verkligt värde	12 396 618
Årets resultat	–63 333 259
<b>Summa</b>	<b>22 771 527</b>
Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras på följande sätt	
I ny räkning överförs	22 771 527
Varav till fond för verkligt värde	12 396 618

# RISKER OCH RISKHANTERING

## Kontrollerat risktagande

Green Cargo är exponerat för ett antal strategiska, operativa, efterlevnads- och finansiella risker som kan begränsa koncernens förmåga att uppnå satta verksamhetsmål. Green Cargos ramverk och interna kontrollmiljö är utformade för att hantera dessa risker.

Riskhanteringen är till sin natur en kontinuerlig och integrerad del av verksamhetsstyrningen. Målet med Green Cargos övergripande riskhantering är att säkerställa att risker identifieras och analyseras nära verksamheten av respektive avdelning och att kvalitetsgranskning, konsolidering och rapportering sker strukturerat av Business Control. Detta möjliggör en effektiv, systematisk och värdeskapande hantering av risker som stödjer Green Cargos strategiska mål och affärsplan. Detta skapar förutsättningar för att förbättra beslutsfattandet och öka möjligheten att uppnå Green Cargos strategiska mål samt affärs- och verksamhetsmål. Green Cargo har en process och ett ramverk för löpande riskanalys vilket resulterar i en utförlig förteckning över risker som organisationen och ledningsgruppen använder för att bättre kunna förstå, utvärdera och reducera risker.

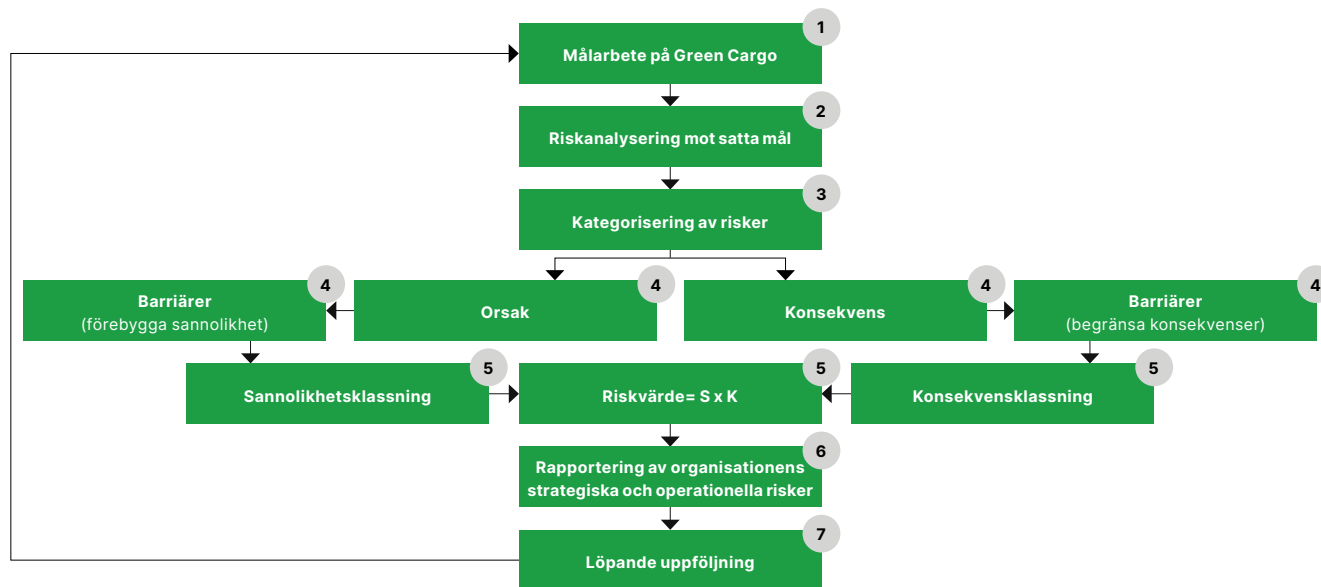
## Riskprocessen

Den övergripande riskhanteringen är integrerad i verksamheten och bygger på ett samarbete där linjen äger riskarbetet. Riskkoordinatörer leder riskanalys och dokumentation på respektive avdelning, medan Business Controllers ansvarar för kvalitetssäkring, konsolidering och rapportering av risker. Finans- och hållbarhetsdirektören är processägare för riskprocessen. Den löpande arbetsprocessen ska säkerställa att risker identifieras och hanteras utifrån den grad av påverkan som de har på Green Cargos verksamhet och mål. Den övergripande riskhanteringsprocessen utgår från verksamheten som har det yttersta ansvaret för löpande riskidentifiering och arbete med att hantera risker mot satta affärsmål. Verksamheten ansvarar för att koordinera riskarbetet samt säkerställa att risker mot satta mål är identifierade och dokumenterade samt att befintliga barriärer, kontroller och aktiviteter finns dokumenterade. Riskarbetet är ett prioriterat område på Green Cargo. Även klimatrelaterade finansiella risker är integrerade i processen. De identifierade riskerna bedöms med hjälp av en standardi-

serad metodik med en enhetlig riskmatris och dokumenteras i en gemensam riskfil som beaktar såväl riskernas potentiella påverkan på verksamheten som sannolikheten för att risken inträffar över en definierad tidsperiod, vilket resulterar i ett riskvärde för respektive risk.

## Barriärer och riskreducerande åtgärder

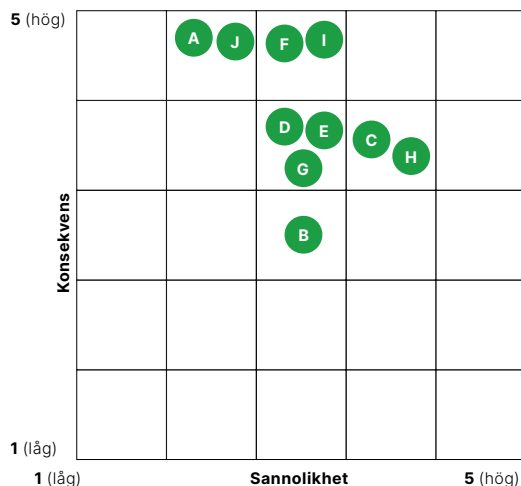
Val av hantering bestäms med stöd av riskbedömningen samt befintliga barriärer. Det kan exempelvis innebära metoder för övervakning, implementering av ytterligare barriärer för att reducera risken eller att ändra på rutiner och processer. De mest väsentliga riskerna som dokumenteras av Riskkoordinator och kvalitetssäkras av Business Control konsolideras och rapporteras till ledningsgruppen, RU och styrelsen enligt fastställd rapporteringsplan. Arbetet med riskreducerande åtgärder följs upp och rapporteras på avdelningsvisa ledningsgruppsmöten, kvartalsvisa business review samt är inkluderade i avdelningarnas verksamhetsplaner.



1. Dokumentering av strategiska mål samt affärs- och verksamhetsmål.
2. Analys och dokumentation av risker mot strategiska mål samt affärs- och verksamhetsmål i gällande affärsplan. Riskanalys mot satta mål sker löpande under året och leds av avdelningens Riskkoordinator. Business Control ger stöd vid metodfrågor och kvalitetssäkring. Respektive avdelning är ansvarig för identifiering av risker samt att varje risk bedöms och hanteras löpande under året.
3. Riskkoordinator och avdelningschef kategoriserar riskerna utifrån Green Cargos standardiserade riskkategorier. Business Control kvalitetssäkrar kategorisering och samordnar konsolideringen och rapportering vidare till bl a företagsledningen.
4. Green Cargos ledning samt avdelningens riskkoordinator och avdelningsansvarig dokumenterar orsak och konsekvens samt förebyggande och begränsande barriärer (befintliga och nya).
5. Green Cargos ledning samt avdelningens riskkoordinator och avdelningsansvarig bedömer sannolikhet och konsekvens enligt Green Cargos gemensamma bedömningskriterier (riskmatris).
6. Business Control kalibrerar risker med ansvariga och sammanställer en konsoliderad riskrapport. Riskrapportering sker till ledningsgruppen och RU två gånger per år enligt fastställd rapporteringsplan
7. Business Control arbetar löpande med Riskkoordinatörer och avdelningschefer och tillsammans med Green Cargos ledning för att säkerställa analys av risker mot mål, kategorisering av risker, uppföljning /implementering av förebyggande och begränsande barriärer, bedömning av sannolikhet och konsekvens. ISK ansvarar för den interna kontrollen kopplat till finansiell rapportering och använder riskrapporter som input.

## Väsentliga risker

Identifierade risker beaktar såväl riskernas potentiella påverkan på verksamheten som sannolikheten för att risken inträffar över en definierad tidsperiod. Riskerna bedöms som "nettorisker" vilket innebär att hänsyn har tagits till befintliga riskreducerande åtgärder. Riskerna i matrisen beskrivs nedan.



## Förändring av riskvärde mot föregående år

En kalibrering av tröskelvärden avseende sannolikhet och konsekvens har gjorts, vilket innebär att riskvärdena justerats. Kalibreringen har inte påverkat den inbördes ordningen mellan riskerna. Utöver kalibreringen har även riskerna i vissa fall fått en annan omfattning än tidigare, där exempelvis risken kopplat till få leverantörer inom fordonsunderhåll från 2024 nu även omfattar andra typer av leverantörer. Vissa risker har också minskat, där till exempel åkning på fotsteg från 2024 nu är förbjudet i verksamheten.

Risk	Målområde	Riskbeskrivning	Konsekvensbeskrivning	Riskreducerande åtgärder (som förebygger sannolikhet / begränsar konsekvens)
A	Säkerhet	Risk för omfattande produktionsstopp och informationsförlust i samband med cyberangrepp mot Green Cargo eller någon för bolaget kritisk leverantör, t.ex. infrastrukturägaren.	Resulterar i störningar i tågproduktion och övriga verksamhetsprocesser. Påverkan på bolagets resultat och finansiella ställning.	Övergripande IT- och säkerhetsarbete med kontinuerligt hög skyddsnivå och systematiskt IT-säkerhetsarbete. Det görs genom såväl utbildningsinsatser, systemuppraderingar som ett allmänt IT-säkerhetsöjande arbete från både IT- och säkerhetsperspektivet. Dialog med och kravställan mot leverantörer.
B	Medarbetare	Risk för att bolaget inte uppfattas som en tillräckligt attraktiv arbetsgivare och därigenom inte lyckas attrahera eller bibehålla kompetenta medarbetare eller inte lyckas attrahera kvinnor i tillräcklig utsträckning	Resulterar i att Green Cargo inte får den mångfald som behövs i teamen, höga kostnader för rekrytering och utbildning, minskad produktivitet, intäktsbortfall, missnöjda kunder, störningsbekämpning, ökade kostnader samt att bolaget tvingas anpassa tågplanen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktiva åtgärder i samband med rekrytering samt kopplat till befintliga medarbetare</li> <li>• Employer branding.</li> <li>• Samarbete med yrkeshögskolor.</li> <li>• Löpande arbete med personaldimensionering, analys och åtgärdsplan för inställda tåg.</li> <li>• Produktionsutbildning i egen regi.</li> </ul>
C	Miljö	Risk för att effekten av klimatförändringar leder till produktionsstörningar samt ökade koldioxidutsläpp och i värsta fall olyckor.	Resulterar i infrastruktur-, produktions- och framkomlighetsproblem som i värsta fall även kan leda till olyckor med personskada som följd. Större slitage på lok och vagnar samt ökat behov av omdirigering av trafik på grund av avstängda banor till följd av extremväder ger högre kostnader och ökade koldioxidutsläpp.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kontinuerlig dialog med Trafikverket kring myndighetens ansvar och arbete med att klimatsäkra infrastrukturen.</li> <li>• Standardavtal med Force Majeure klausul med tydlighet kring risk- och ansvarsförhållanden.</li> <li>• Inför varje sommar/vinter går produktion igenom instruktioner kopplade till hur vi framför våra tåg inför den aktuella perioden.</li> </ul>
D	Kund & kvalitet	Risk kopplat till den nödvändiga förmågeförflyttningen att ersätta gamla IT-system med nya standardsystem som effektivt stöttar verksamheten. Att ersätta gamla egenutvecklade system är en risk i sig. Att byta ut flera system parallellt driver komplexitet och ger en ökad risk.	Ökade kostnader, försenad effekthemtagning i förändringsarbetet samt produktionsstörningar i verksamheten.	Säkerställa rätt kompetens och tillräckligt med resurser. För det pågående utbytet av centrala IT-system ska vi arbeta med tydlig uppföljning av inbördes beroenden mellan projekt, med fokus på aktiviteter på kritiska linjen, och att kontinuerligt säkerställa rätt prioritering av resurser mellan projekt.
E	Kund & kvalitet	Vi är starkt beroende av Sveriges järnvägsinfrastruktur. För perioden 2026–2028 är de största riskerna Trafikverkets förmåga att utforma tågplanen så att Green Cargo kan bedriva effektiv, förutsägbar och robust trafik, samt förmågan att genomföra planerat underhåll utan alltför omfattande påverkan på planerad trafik, förmågan att hantera störningar och förmågan att implementera den nya EU-gemensamma metoden för successiv kapacitetstilldelning.	Kapacitets- och kvalitetspåverkan på vår trafik. Lägre regularitet och sänkt punktlighet.	I det korta perspektivet att säkerställa ett så nära samarbete med Trafikverket för att kunna förstå och vidta åtgärder i god tid. För införandet av den nya kapacitetstilldelningsprocessen (TTR) behöver vi även arbeta med vår egen process för den successiva tilldelningen.
F	Kund & kvalitet	Risk för långsiktig bristande kapacitet i järnvägsnätet utifrån en 5–10 års horisont till följd av bristande förmåga eller bristande resurser hos infrastrukturägaren.	Minskad förmåga att bedriva trafik i linje med kundernas förväntansbild. Lägre regularitet och sänkt punktlighet.	Nära samarbete med Trafikverket samt för beslutsfattare betona vikten av fortsatta satsningar på Sveriges järnvägsnät. Samverka genom branschorganisationer och driv viktiga frågor tillsammans med våra kunder.
G	Kund & kvalitet	Risk kopplat till en fortsatt för hög nivå av banavgifter	Resulterar i att Green Cargos konkurrenskraft gentemot lastbilslösningar och sjöfart blir ytterligare försämrade vilket påverkar kundnöjdhet och försäljning då det blir dyrare för kunder att transportera gods på järnväg.	Påverkansarbete för att skapa konkurrensutjämnande åtgärder mot konkurrerande transportslag.
H	Finans	Risk för negativa effekter av att ha för få leverantörer avseende främst fordon, underhåll och produktionsnära IT-tjänster.	Leverans- och kvalitetsrisker samt risk för högre kostnader om nyckelleverantörer brister.	Arbete med att bredda leverantörsbasen samt öka vår interna kompetens och kapacitet, inte minst genom vår underhållsverkstad i Eskilstuna.
I	Finans	Risk kopplat till Green Cargos marknad. Dessa risker består dels i risken att Green Cargo fortsatt tappar volymer till konkurrenter, dels i en följd effekt av att någon eller några av våra största kunder tappar volymer och därmed har lägre behov av transporter. Den senare risken har ökat som konsekvens av det geopolitiska läget.	Resultatpåverkan genom lägre efterfrågan på transporter.	Aktivt och proaktivt säljarbete. Fördjupad marknadskännedom samt effektiv organisation som möjliggör ett mer attraktivt kunderbudande. Nära uppföljning av kundutveckling och god anpassningsförmåga inom produktionen efter marknadsprognoser och förväntade volymförändringar.
J	Finans	Risk för att bolagets behov av kortsiktig resultatfokus utmanar bolagets förmåga att göra långsiktigt optimala och hållbara prioriteringar.	Förlorad långsiktig konkurrenskraft.	Sammanhållna processer för strategisk planering, affärsplanering samt operativt genomförande.

# BOLAGSSTYRNINGSRAPPORT FÖR VERKSAMHETSÅRET 2025

Green Cargo AB ägs till 100 procent av svenska staten och förvaltas av avdelningen för bolag med statligt ägande på Finansdepartementet. Green Cargo har inget särskilt samhällsupdrag beslutat av riksdagen utan verksamheten bedrivs på affärsmässiga villkor.

## BOLAGSSTYRNING

Green Cargo styrs utifrån såväl externa som interna regelverk.

### Green Cargos externa regelverk:

- Lagar, förordningar och tillstånd
- Statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande (beslutade av regeringen den 20 februari 2025)
- Svensk kod för bolagsstyrning (Koden)
- Regelverk för emittenter, Nasdaq Stockholm (Börsreglerna)
- Aktiemarknadens självregleringskommittés (ASK) vid var tid gällande regler regler om ersättningar till ledande befattningshavare och om incitamentsprogram

### Green Cargos interna regelverk:

- Bolagsordning
- Styrelsens arbetsordning, arbetsordningar för utskotten, vd-instruktion, samt instruktion för den ekonomiska rapporteringen och hållbarhetsrapporteringen
- Green Cargos interna uppförandekod
- Green Cargos uppförandekod för leverantörer
- Koncernpolicyer
- Övriga styrande dokument såsom vd:s delegationsordning och tillhörande attestordning

I statens ägarpolicy redogör regeringen för sin inställning i viktiga principfrågor avseende bolagsstyrningen av samtliga statligt ägda bolag. Bland annat anges att i bolag med statligt majoritetsägande, vars aktier inte är upptagna till handel på en reglerad marknad i Sverige, ska Koden tillämpas (med undantag för reglerna om valberedning samt reglerna om krav på redovisning av ledamöters oberoende i förhållande till större

ägare). Koden tillämpas enligt principen "följ eller förklara", vilket innebär att avvikelser från Koden är tillåtna men måste förklaras. (I avsnittet "Tillsättning av styrelse" nedan framgår de principer som i stället för reglerna i Koden ska tillämpas vid val av styrelse).

Green Cargos bolagsordning, ersättningsriktlinjer, tidigare bolagsstyrningsrapporter och bolagsstämmoprotokoll finns tillgängliga på [www.greencargo.com](http://www.greencargo.com) under "Bolagsstyrning".

## AVVIKELSER FRÅN KODEN

Green Cargo tillämpar Svensk kod för bolagsstyrning ("Koden", som kan läsas på [www.bolagsstyrning.se](http://www.bolagsstyrning.se)). Eftersom Green Cargo är helägt av svenska staten tillämpas bland annat inte bestämmelserna i Koden om redovisning av styrelseledamots oberoende, som regleras i punkterna 4.4 och 4.5. Green Cargo har, på grund av ägarstrukturen, ingen valberedning. Nomineringsprocessen för styrelse och revisorer följer svenska statens ägarpolicy och beskrivs nedan. Referenserna till valberedningen i punkt 1.3, 1.4, 2, 4.6, 9.1, 10.2 och 10.3 är därmed inte heller tillämpliga. Information om ledamöter som föreslås för nyval eller omval lämnas dock på hemsidan. Val av ordförande sker vid årsstämman enligt aktiebolagslagens bestämmelser och svenska statens ägarpolicy.

## ÄGARSTYRNING

Bolag med statligt ägande styrs liksom privatägda bolag med aktiebolagslagen (2005:551) som övergripande ramverk och bolagsstämman som bolagets högsta beslutande organ.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltning av dess angelägenheter i bolagets och aktieägares intresse. I detta ingår att säkerställa en ändamålsenlig intern kontroll,

riskhantering och regelefterlevnad. Styrelsen ska säkerställa att bolaget följer statens ägarpolicy inom bolagets hela verksamhet inklusive dess dotterföretag och för att fastställa bolagets strategi inom ramen för bolagsordningen. Styrelsen ska som en del i detta fastställa övergripande strategiska mål för hållbart värdeskapande vilket inkluderar beslut om ekonomiska mål. Inför styrelsebeslut som rör genomgripande strategiska omställningar av verksamheten, såsom frågor som kan antas ha en betydande inverkan på bolagets framtida finansiella ställning eller riskprofil, ska styrelsen i god tid genom ordföranden informera ägaren och begära en särskild strategisk avstämning för ägarens skriftliga ställningstagande. Den löpande verksamheten sköts av bolagets ledning.

Ägarnas inflytande utövas genom beslut på bolagsstämman. I bolag med statligt ägande nominerar staten styrelseledamöter utifrån en kompetensbaserad rekryteringsprocess för beslut på bolagsstämma. För granskning av bolagets redovisning och bokföring samt styrelsens och den verkställande direktörens förvaltning utser bolagsstämman en revisor. Genom bolagsordningen bestämmer ägaren bolagets verksamhetsföremål och vissa angivna ramar för verksamheten. I bolag med statligt ägande har verksamhetsföremålet sin grund i riksdagens beslut. Bolagsordningarna för bolagen med statligt ägande utgår ifrån aktiebolagslagens regler för publika aktiebolag vars aktier är upptagna till handel på en reglerad marknad i Sverige, Koden och statens ägarpolicy. Green Cargos bolagsordning anger att bolaget ska tillhandahålla logistik- och godstransporttjänster till nationella och internationella kunder i huvudsak inom järnvägsområdet.

### Ekonomiska mål för Green Cargo är

- Lönsamhet: Avkastning på operativt kapital 10 procent.
- Kapitalstruktur: Nettoskuldssättningsgrad 0,6–0,9.
- Utdelning: 50 procent av årets vinst efter skatt med beaktande av nettoskuldssättningsgraden.

### Hållbart värdeskapande och strategiska mål

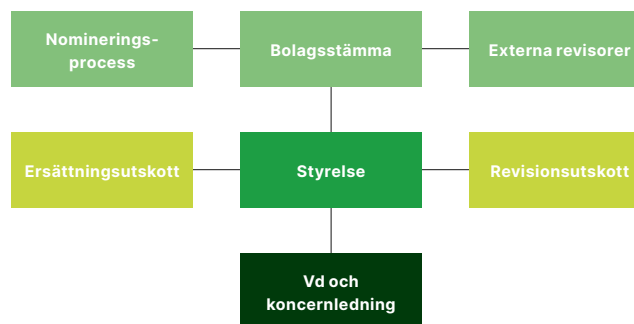
Ett långsiktigt och hållbart värdeskapande förutsätter att bolag beaktar och hanterar för verksamheten väsentliga aspekter och intar ett strategiskt förhållningssätt till dessa aspekter. Staten som ägare har särskilt identifierat vissa områden inom vilka det är av stor vikt att bolagen med statligt ägande har ett aktivt arbete för att uppnå ett hållbart värdeskapande. Dessa innefattar bl.a. miljöfrågor, sociala frågor och ett ansvarsfullt företagande. Det är styrelsens ansvar att utveckla bolagets övergripande strategi och fastställa strategiska mål för ett hållbart värdeskapande, i vilket ingår att formellt besluta om ekonomiska mål. Inför översyn av de ekonomiska målen ska styrelsen föra en dialog med ägaren, vars ställningstagande meddelas styrelsen vid en ägardialog. Green Cargo har inte en separat hållbarhetsstrategi utan en hållbar affärsstrategi. Styrelsen genomför tillsammans med bolagets ledning årligen ett strategiseminarium där bolagets långsiktiga affärsstrategi utvärderas och vid behov justeras. I aktuellt möte diskuteras även behov av eventuella justeringar av vision, affärsidé och värderingar.

Enligt statens ägarpolicy ska de strategiska målen för hållbart värdeskapande fokusera på strategiska prioriteringar, med beaktande av väsentliga omvärldsfaktorer och hållbarhetsaspekter. De strategiska målen ska vara ambitiösa, marknadsmässiga, uppföljningsbara samt främja långsiktighet i bolaget. Syftet med de strategiska målen är att på ett transparent sätt tydliggöra styrelsens syn på bolagets strategiska och långsiktiga riktning. Uppföljning av mål och resultat sker vid ägardialog. För Green Cargo innebär det bland annat att vi styr och leder bolaget ur ett bredare perspektiv än endast finansiellt. Till stöd för detta har vi ett balanserat styrkort, Måltavlan, där hela bolaget, från styrelse och ledning till chefer på operativ nivå, månatligen följer bolagets resultat inom målområdena säkerhet, medarbetare, miljö, kund & kvalitet och finans samt vid behov vidtar korrigerande åtgärder.

Måltavlan speglar Green Cargos samlade hållbarhetsmål (se sid 13). Av de samlade hållbarhetsmålen i Måltavlan har Green Cargos styrelse valt att sätta långsiktiga mål (2035) i förhållande till följande:

- Trafiksäkerhetsindex
- Sjukfrånvaro
- Engagemangsindex
- Ledarskapsindex
- Andel kvinnor inom Green Cargo
- Gram CO<sub>2</sub>e/nettotonkm, järnväg
- kWh/nettotonkm, järnväg med eldrift
- Kundnöjdhet
- Punktlighet till kund
- Regularitet
- Rörelseresultat
- Avkastning på operativt kapital
- Nettoskuldssättningsgrad
- Enhetskostnad
- Tågfyllnad

### Green Cargo AB, ägarstyrning



### BOLAGSSTÄMMA

Bolagsstämman är bolagets högsta beslutande organ och det forum där aktieägaren formellt utövar sitt inflytande. Bolagen med statligt ägande ska tillämpa aktiebolagslagens regler för publika aktiebolag avseende bolagsstämman. Årsstämma ska enligt aktiebolagslagen hållas årligen. Riksdagsledamöter har rätt att närvara vid bolagsstämmor i bolag med statligt majo-

ritetsägande, under förutsättning att bolaget eller ett rörelse drivande dotterbolag har fler än 50 anställda. Det är styrelsens ansvar att se till att underrättelse om tid och plats för bolagsstämman skickas till riksdagens centralkansli i anslutning till utfärdandet av kallelsen till bolagsstämman.

I bolag där staten innehar mer än hälften av rösterna ska allmänheten ges möjlighet att närvara på bolagsstämman och närvaro ska anmälas senast en vecka före stämman. Det ska därvid finnas möjlighet att ställa frågor till styrelse och ledning. Kallelse till bolagsstämma ska publiceras på bolagets webbplats och av denna ska framgå om allmänheten erbjuds att närvara fysiskt eller digitalt.

### Årsstämma

Årsstämman i bolag med statligt ägande ska äga rum senast den 30 april. Eventuell utdelning ska betalas ut senast två veckor efter respektive årsstämma i enlighet med fastställd utdelningspolicy.

Green Cargo publicerar plats och tid för nästkommande årsstämma samt kallelser, protokoll och annat stämmorelaterat material på [www.greencargo.com](http://www.greencargo.com). Årsstämma för Green Cargo 2025 hölls den 30 april 2025. Stämman var öppen för allmänheten.

Stämman beslöt att fastställa resultat- och balansräkning för koncernen och moderbolaget Green Cargo AB samt att fastslå styrelsens förslag att inte lämna någon utdelning för räkenskapsåret 2024. Stämman beviljade ansvarsfrihet för styrelsen och vd. Stämman beslöt vidare att bolaget ska tillämpa de riktlinjer för ersättningar till ledande befattningshavare som styrelsen föreslagit. I enlighet med ägarens förslag beslutade stämman om omval av Andreas Regnell, Catarina Fritz, Crister Fritzson, Charlotte Gaarn Hansson, Urban Lindskog, Leif Ljungqvist och Karin Strömberg, med motiveringen: "De föreslagna styrelseledamöterna bedöms ha för Bolagets verksamhet, utvecklingsskede och förhållanden i övrigt relevant kompetens, erfarenhet och bakgrund. Könsfördelningen i styrelsen uppnår regeringens målsättning om jämn könsfördelning. Styrelsen som helhet har en mångsidighet och bredd som speglar kraven i statens ägarpolicy." Till styrelsens ordförande valdes Andreas Regnell. Stämman fastställde styrelsens arvoden samt särskilda arvoden för arbetet i inrättade revisionsutskott och ersättningsutskott.

## STYRELSEN

### Styrelsens ansvar

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltning av dess angelägenheter i bolagets och aktieägares intresse. I detta ingår att säkerställa en ändamålsenlig intern kontroll, riskhantering och regelefterlevnad. Styrelsen ska säkerställa att bolaget följer statens ägarpolicy inom bolagets hela verksamhet inklusive dess dotterföretag och för att fastställa bolagets strategi inom ramen för bolagsordningen.

Styrelsen ska som en del i detta fastställa övergripande strategiska mål för hållbart värdeskapande i vilket inkluderar beslut om ekonomiska mål. Därutöver ansvarar styrelsen även för att bland annat integrera hållbarhet i bolagets affärsverksamhet, hantera risk och tillse regelefterlevnad (inklusive fastställande, implementering och uppföljning av för verksamheten relevanta policydokument och instruktioner), bedriva ett systematiskt och riskbaserat säkerhetsarbete i samråd med ansvariga myndigheter, samt tillse att bolagets informationsgivning är lika transparent som i noterade bolag.

Styrelsen ska årligen utvärdera behovet av en särskild granskningsfunktion (internrevision). Green Cargos styrelse har beslutat att inte inrätta en särskild internrevisionsfunktion med en anställd internrevisor. Green Cargos internkontrollmiljö upprätthålls inom ramen för Finans- och hållbarhetsdirektörens ansvar och organisation med specialist för intern kontroll och nu med förnyat arbetssätt kring själva utförandet av riskkontroller (för att minska personberoendet) respektive hanteringen av identifierade risker samt genom etablerat ramverk för riskhantering samt intern kontroll ("Enterprise Risk Management – Integrated Framework"), lanserat 2004 av "Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO)". Återrapportering sker till revisionsutskottet och styrelsen enligt fastlagda rutiner.

### Tillsättning av styrelse

Inför årsstämman lämnar ägaren förslag till val av styrelseledamöter och arvode. Nomineringsprocessen avseende styrelseledamöter till statligt ägda bolag drivs och koordineras av Regeringskansliet. En arbetsgrupp inom Finansdepartementet enhet för bolag med statligt ägande analyserar kompetens-

behovet utifrån Green Cargos styrelses sammansättning samt bolagets verksamhet och situation. Förslaget till styrelse presenteras i kallelsen till årsstämman och på [www.greencargo.com](http://www.greencargo.com) i god tid före årsstämma. Styrelseledamöter utses av årsstämman för ett år i taget.

### Styrelsens sammansättning

Styrelsen ska ha en storlek och sammansättning som säkerställer dess förmåga att förvalta bolagets angelägenheter med integritet och effektivitet. Styrelsen ska ha en med hänsyn till bolagets verksamhet, utvecklingsskede och förhållanden i övrigt ändamålsenlig sammansättning, präglad av mångsidighet och bredd avseende de bolagsstämmodvalda ledamöternas kompetens, erfarenhet och bakgrund. Regeringen eftersträvar en jämn könsfördelning såväl i de enskilda bolagsstyrelserna som på portföljnivå.

Green Cargos styrelse ska enligt bolagsordningen bestå av lägst tre och högst åtta ledamöter utan suppleanter. Green Cargos styrelse bestod från årsstämman i april 2025 av sju stämmodvalda ledamöter, ingen av ledamöterna ingår i koncernledningen. Av styrelsens stämmodvalda ledamöter är tre kvinnor (43 procent) och fyra män (57 procent). Arbetstagarorganisationerna har utsett två arbetstagarrepresentanter med suppleanter till styrelsen. Regeringskansliet anser att Green Cargos styrelse har en med hänsyn till bolagets verksamhet, utvecklingsskede och förhållanden i övrigt ändamålsenlig sammansättning präglad av mångsidighet och bredd avseende ledamöternas kompetens, erfarenhet och bakgrund. Sammansättningen uppnår även regeringens målsättning om jämn könsfördelning i enlighet med vad som framgår av statens ägarpolicy.

På sidan 90 redovisas varje styrelseledamöts ålder, utbildning, huvudsakliga yrkeslivserfarenhet, andra väsentliga uppdrag utanför bolaget och antal år som ledamot i Green Cargos styrelse.

### Styrelsens arvoden och arvoden för arbete i styrelsens utskott

Styrelsens arvoden och särskilda arvoden beslutas av årsstämman.

### Fastställd ersättning till Green Cargos styrelse

SEK	2025	2024	2023
Styrelsens ordförande	485 000	468 000	458 000
Styrelsens ledamöter	208 000	200 000	191 000
Revisionsutskottets ordförande	65 000	59 000	56 600
Revisionsutskottets ledamöter	48 000	43 000	41 200
Ersättningsutskottets ordförande	24 000	20 000	20 000
Ersättningsutskottets ledamöter	17 000	15 000	15 000

### Styrelsens ordförande

Styrelsens ordförande väljs av årsstämman. Styrelseordförandens särskilda roll behandlas i aktiebolagslagen och i Koden. De särskilda uppgifter som styrelseordföranden ska ha i styrelsearbetet preciseras i arbetsordningen för styrelsen. Enligt arbetsordningen för Green Cargos styrelse ska ordföranden tillse att styrelsearbetet bedrivs effektivt och att styrelsen fullgör sina uppgifter. Ordföranden ska bland annat organisera och leda styrelsearbetet, ha regelbunden kontakt med verkställande direktör och se till att styrelsen erhåller tillfredsställande informations- och beslutsunderlag för sitt arbete. Styrelseordföranden har en informationsplikt gentemot och ansvarar för kontakten med ägaren. Styrelseordföranden ska, med beaktande av tillämplig lagstiftning, tillse att ägaren i samband med ägardialog och löpande vid behov informeras om bolagets övergripande utveckling och måluppfyllelse, strategiska planer och väsentliga händelser. När bolaget står inför genomgripande strategiska omställningar av verksamheten ska styrelsen i god tid genom styrelseordföranden informera ägaren och begära en särskild strategisk avstämning för ägarens skriftliga ställningstagande. Det är styrelsen som ska ta initiativ till och bedöma i vilka fall strategisk avstämning ska ske genom styrelseordföranden inför ett visst styrelsebeslut. Efterföljande styrelseprotokoll ska dokumentera att strategisk avstämning har skett.

### Styrelsens arbete

Styrelsen fastställer årligen en arbetsordning som anger hur arbetet ska fördelas mellan styrelse, styrelsens utskott och vd. Arbetsordningen innehåller obligatoriska punkter enligt aktiebolagslagen, statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande. Därutöver reglerar arbetsordningen bland annat ordförandens uppgifter, information till styrelsen, extraordinära förhållanden, strategiska avstämningar, former för styrelsemöten samt utvärdering av vd och styrelsens arbete. Arbetsordningen anger bland annat att följande ärenden ska finnas på agendan varje år:

- Fastställande av affärsplan och budget för kommande verksamhetsår.
- Fastställande av: årsbokslut, beslut om bokslutskommuniké, kvartalsrapport, halvårsrapport, årsredovisning, inklusive hållbarhetsrapport, bolagsstyrningsrapport, ersättningsrapport, genomgång av revisionsberättelse samt revisorsgranskningsberättelse över hållbarhetsrapporten.
- Strategiska frågor inklusive utvärdering och, i förekommande fall, fastställande av strategiska mål för hållbart värdeskapande, inklusive ekonomiska mål.
- Genomgång av de väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter som bolagets verksamhet är förenad med avseende hållbarhetsfrågor (väsentlighetsanalys) och bolagets åtgärder i hållbarhetsfrågor, samt utvärdering och antagande av eventuella hållbarhetsmål.
- Utvärdering av vd:s arbete (utan närvaro av bolagsledningen), bolagets försäkringsskydd, regelefterlevnaden och riskhanteringen, inklusive resultaten av genomförda riskanalyser.
- Granskning av gällande policydokument och övriga styrande dokument samt de processer som används för implementering och uppföljning.
- Bedömning av bolagets system för intern kontroll och behovet av internrevision samt översyn av delegationsordningen, arbetsordningarna, vd-instruktionen och instruktionerna för den ekonomiska rapporteringen och hållbarhetsrapporteringen.

- Personalfrågor inklusive bolagets förmåga att rekrytera och behålla relevant kompetens och trygga bemanning över tid samt kompensationsfrågor.
- Inför varje årsstämma, förslag till beslut om antal revisorer, revisorsarvode samt val av revisor.

Strukturen för styrelsens arbete anges i styrelsens s.k. mötesplan, vilken fastställs årligen (kalenderårsvis). Mötesplanen är en arbetsplan som utgör grunden och anger vid vilken tidpunkt under verksamhetsåret som särskilda ansvarsområden/frågor ska behandlas av styrelsen. I en strategisk plan lägger styrelsen fast vision, affärsidé, värderingar, mål och strategier. Under 2025 antogs en ny strategisk plan för tioårsperioden fram till 2035. Planen ligger till grund för det årliga arbetet med att utarbeta affärsplan och budget. Årliga budgetar och årliga affärsplaner tar sin utgångspunkt i den strategiska planen och de ambitioner och målsättningar som där beskrivs. Green Cargos verksamhet styrs även genom ett antal policydokument som fastställs av styrelsen. Dessa dokument ses över regelbundet minst en gång per år. Styrelsens ordförande leder styrelsens arbete och ansvarar för att övriga ledamöter får erforderlig information, att arbetet bedrivs effektivt och att styrelsen fullgör sina uppgifter. Vd samt Finans- och hållbarhetsdirektör deltar vid styrelsesammanträden, övriga medlemmar av koncernledning deltar vid behov. Green Cargos direktör för HR & Juridik är sekreterare i styrelsen.

### Styrelsens arbete 2025

Styrelsen har under 2025 haft totalt tolv (12) styrelsesammanträden varav fyra per capsulam. Månadsvis har sedvanliga uppföljningar av såväl finansiella som icke-finansiella utfall ägt rum, i form av bolagets månatliga redovisning av strategiska måltal i Green Cargos balanserade styrkort, Måltavlan. Därtill har styrelsen beslutat om ekonomiska mål, antagit nya arbetsordningar och instruktioner med anledning av uppdaterad ägarpolicy.

Arbetet i styrelsen 2025 har främst gällt förberedelser och implementering av kostnadsanpassade åtgärder för att stärka bolagets långsiktiga konkurrenskraft, operativa åtgärder i syfte att förbättra bland annat punktlighet och trafiksäkerhet, samt att följa bolagets finansiella ställning.

I februari 2025 träffade styrelsen bolagets revisorer utan att någon från koncernledningen närvarade, i enlighet med Kodens krav. På styrelsens strategimöte i maj deltog hela Green Cargos koncernledning för att diskutera strategiskt viktiga frågor.

### Utvärdering av styrelsens och vd:s arbete

Styrelsen har utvärderat vd:s och eget arbete genom en externt framtagen strukturerad process. Utvärderingen syftar bland annat till att få fram ett bra underlag för styrelsens eget utvecklingsarbete. I utvärderingen ingår även frågor kopplade till styrelsens förståelse för bolagets hållbarhetsarbete. Resultatet av utvärderingen redovisades för styrelsen i februari och av styrelsens ordförande till ägaren. Styrelsen fastställer utifrån utvärderingen åtgärder för att utveckla styrelsens arbetsformer och effektivitet.

### Styrelsens arbete i utskott

Styrelsen har inrättat utskott, vilka bereder frågor inför beslut av styrelsen. Styrelsen har fastställt arbetsordningen för respektive utskott. Green Cargo har ett revisionsutskott och ett ersättningsutskott. Såväl revisionsutskottet som ersättningsutskottet är arvoderat.

### Revisionsutskottet

För styrelsens kvalitetssäkring av bolagets finansiella rapportering och hållbarhetsrapportering har styrelsen inrättat ett revisionsutskott. Syftet med utskottet är att underlätta och effektivisera styrelsens arbete, förstärka den interna kontrollen samt underlätta kommunikationen mellan styrelse och revisorer. Utskottets ansvarsområde är övervakande.

Revisionsutskottet ska vara styrelsens beredande organ i frågor som rör den finansiella rapporteringen och hållbarhetsrapporteringen samt den interna kontrollen i bolaget. Utskottet ska övervaka både den interna och den externa revisionsprocessen.

Revisionsutskottets uppgifter är bland annat att:

- Övervaka bolagets finansiella rapportering och hållbarhetsrapportering samt lämna rekommendationer och förslag för att säkerställa rapporteringens tillförlitlighet.
- Med avseende på den finansiella rapporteringen och i tillämpliga delar hållbarhetsrapporteringen övervaka effektiviteten i bolagets interna kontroll, eventuell internrevision och riskhantering.
- Övervaka och hålla sig informerat om revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen, granskningen av hållbarhetsrapporten för bolaget och koncernen, regelbundet träffa bolagets revisorer, bedöma väsentliga iakttagelser i revisionen och vid behov föreslå styrelsen att besluta om åtgärder.
- Informera styrelsen om resultatet av revisionen och granskningen av hållbarhetsrapporten och om på vilket sätt revisionen och granskningen bidrog till den finansiella rapporteringens respektive hållbarhetsrapporteringens tillförlitlighet samt om vilken funktion utskottet har haft i den processen.
- Föra dialog med bolagets externa revisorer om revisionens och granskningens omfattning och bedöma huruvida den anses tillräcklig för att bringa tillförlitlighet i den finansiella rapporteringen samt hållbarhetsrapporteringen.
- Granska och övervaka revisorns opartiskhet och självständighet och då särskilt uppmärksamma om revisorn tillhandahåller bolaget andra tjänster än revision och granskning av hållbarhetsrapporter.
- Utvärdera den externa revisorn och ansvara för upprättandet av ett motiverat förslag till bolagsstämans beslut om revisorsval och revisorsarvode, varvid utskottet ska övervaka att revisorns mandatid inte överskrider tillämpliga regler.
- Biträda styrelsen vid upprättande av styrelsens beskrivning av de viktigaste inslagen i bolagets system för intern kontroll och riskhantering avseende den finansiella rapporteringen och hållbarhetsrapporteringen.
- Stödja och följa finansieringsverksamheten.

Vid konstituerande styrelsemöte i april 2025 valdes Catarina Fritz till ordförande i revisionsutskottet. Catarina Fritz, Crister Fritz och Leif Ljungqvist utsågs till ledamöter i utskottet. Föredragande i revisionsutskottet är Green Cargos Finans- och hållbarhetsdirektör. Green Cargos revisorer deltar på alla utskottets sammanträden. Under året har sex (6) protokollförda möten hållits. Utskottets ordförande informerade löpande under året styrelsen om utskottets arbete.

#### **Revisionsutskottets arbete 2025**

Vid utskottets sex möten under 2025 behandlades ett flertal frågor och ärenden utöver de som följer av revisionsutskottets arbetsordning och som delvis adresseras ovan under "Revisionsutskottets uppgifter". Bland annat kan nämnas fördjupade genomgångar av bolagets verksamhet som föredrogs av respektive direktör för Marknad & Försäljning, Produktion samt IT. Utskottet har därtill under 2025 fördjupat sig i bolagets systematiska informations- och cybersäkerhetsarbete samt regelverken och rapporteringen kopplade till CSRD, CER-direktivet och NIS(2). Därtill har förslag på uppdaterade instruktioner för rapportering och arbetsordning för revisionsutskottet behandlats med anledning av uppdaterad ägarpolicy.

#### **Ersättningsutskottet**

Ersättningsutskottet är styrelsens beredande organ i frågor som rör ersättning och andra anställningsvillkor för vd och andra ledande befattningshavare i bolaget. Syftet med utskottet är att underlätta och effektivisera styrelsens arbete och beslut i ersättningsfrågor.

Ersättningsutskottets uppgifter är att:

- Bereda styrelsens beslut i frågor om ersättningsprinciper, ersättningar och andra anställningsvillkor för vd och andra ledande befattningshavare.
- Säkerställa att vd ser till att bolagets ersättningar till övriga anställda bygger på ersättningsprinciperna i de riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare som beslutats av bolagsstämman.

- Inför årsstämman ta fram förslag till riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare i bolaget, med beaktande av vid var tid gällande principer för ersättning till ledande befattningshavare i statens ägarpolicy, när det uppkommer behov av väsentliga förändringar, dock minst vart fjärde år.
- Följa och utvärdera tillämpningen av de riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare i bolaget som bolagsstämman beslutat om, samt gällande ersättningsstrukturer och ersättningsnivåer i bolaget.
- Tillse att bolagets revisor senast tre veckor före varje årsstämma lämnar ett skriftligt yttrande till styrelsen om huruvida gällande riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare har följts.
- Tillse att ett utarbetat utkast till ersättningsrapport tillställs styrelsen i sådan tid att den kan publiceras på bolagets hemsida senast tre veckor före årsstämman.
- Övervaka och, tillsammans med koncernledning, utvärdera bolagets strategiska personalarbete.

Vid konstituerande styrelsemöte i april 2025 valdes Andreas Regnell till ordförande i ersättningsutskottet. Andreas Regnell, Charlotte Hansson och Leif Ljungqvist utsågs till ledamöter i utskottet. Föredragande i ersättningsutskottet är Green Cargos vd (om frågan inte gäller vd själv). Under året har fyra (4) protokollförda möten hållits. Utskottets ordförande informerade under året löpande styrelsen om utskottets arbete.

#### **Ersättningsutskottets arbete 2025**

Vid utskottets möten har bland annat, inför årsstämmans beslut den 30 april 2025, bolagets ersättningsrapport avseende 2024 och uppdaterade riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare avseende 2025 beretts. Därtill har förslag på uppdaterade arbetsordningar och instruktioner behandlats med anledning av uppdaterad ägarpolicy.

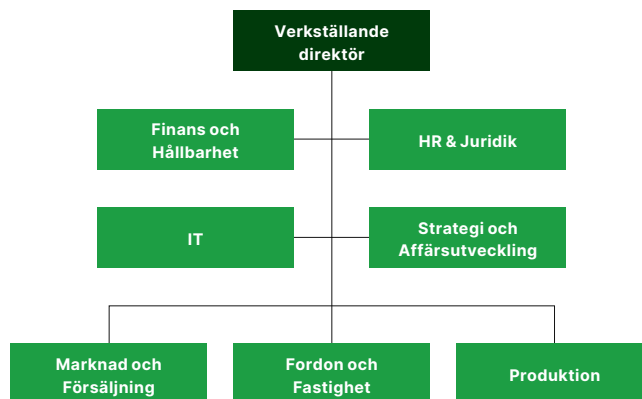
Andra frågor som utskottet har behandlat har gällt rekrytering av ny Fastighets- och fordonsdirektör, interim respektive permanent IT-direktör, interim respektive permanent Produktionsdirektör samt ny direktör för ny sammanslagen avdelning HR & Juridik.

## Dotterbolag och intressebolag

Green Cargo har tre helägda svenska dotterbolag vid utgången av 2025; TGOJ Trafik Aktiebolag, Green Cargo Fastigheter AB och Nordisk Transport Rail Aktiebolag. I samtliga dotterbolag finns vd och ytterligare någon ur Green Cargos koncernledning representerad i styrelsen.

## Styrelse, styrelsefunktion och närvaro under 2025

Av stämman valda ledamöter	Position	Styrelse-möte	Revisions-utskott	Ersättnings-utskott
Andreas Regnell	Ordförande	12/12		4/4
Catarina Fritz	Ledamot	12/12	6/6	
Crister Fritzson	Ledamot	11/12	5/6	
Charlotte Gaarn Hansson	Ledamot	12/12		4/4
Urban Lindskog	Ledamot	12/12		
Karin Strömberg	Ledamot	12/12		
Leif Ljungqvist	Ledamot	12/12	6/6	4/4
<i>Utsedda arbetstagar-representanter</i>				
Emma Karlsson, Seko	Ordinarie	8/12		
Jerker Liljeberg, ST	Ordinarie	12/12		
Hans Danvall, Seko	Suppleant	12/12		
Donny Sjöberg, ST	Suppleant	10/12		



## VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR OCH KONCERNLEDNING

En av styrelsens viktigaste uppgifter är att utse och utvärdera den verkställande direktören. Bolag med statligt ägande ska tillämpa aktiebolagslagens regler för publika aktiebolag avseende instruktion för den verkställande direktören. Den verkställande direktören ansvarar för den löpande förvaltningen av bolaget enligt de riktlinjer och anvisningar som styrelsen meddelar i bolagets vd-instruktion och Instruktion för den ekonomiska rapporteringen och hållbarhetsrapporteringen. Inom de ramar som styrelsen fastslagit leder verkställande direktören verksamheten samt håller styrelsens ordförande kontinuerligt informerad om väsentliga affärshändelser. Verkställande direktören ska organisera bolagets ledning så att ändamålsenlig styrning och kontroll av verksamheten uppnås. Övriga medlemmar i koncernledningen utses av verkställande direktören.

Green Cargos koncernledning, inklusive verkställande direktör, redovisas närmare på sidan [81].

## REVISORER

Ansvaret för val av revisorer ligger hos ägaren och val av revisorer beslutas av årsstämman. Förslag till val av revisor och revisors arvode i bolag med statligt ägande ska lämnas av styrelsen och tas fram av bolaget med tillämpning av de regler om upphandling och val av revisor som gäller för bolag med aktier upptagna till handel på en reglerad marknad enligt EU:s revisorsförordning (EU nr 537/2014). I kallelsen till årsstämman presenteras förslag till val av revisorer och information om förhållanden som kan vara av betydelse vid bedömning av föreslagna revisorers kompetens och oberoende. Föreslagna revisorer ska närvara på årsstämman. En revisor som väljs av årsstämman ska utses för en mandatperiod om ett år. I bolag med statligt ägande ska även revisorsförordningens regler om rotation av revisionsbolag tillämpas, vilket innebär att ett revisionsbolag som huvudregel inte får väljas om för en längre tidsperiod än 20 år samt att fullständig upphandling av revisor måste ske minst vart tionde år.

## Revisorer 2025

På årsstämman den 30 april 2025 omvaldes revisionsbolaget Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB som bolagets externa revisionsbolag, företrätt av auktoriserad revisor Linda Corneliussen som huvudansvarig, intill årsstämman 2026. Under räkenskapsåret 2025 har revisionsutskott och revisorer diskuterat bolagets bokslut, redovisning, förvaltning och riskhantering. Vid styrelsemötet den 13 februari 2025 träffade revisorerna styrelsen utan närvaro av koncernledningen. Dessutom har revisorerna fortlöpande haft kontakt och deltagit vid samtliga möten med styrelsens revisionsutskott. Revisorerna genomför även, inom ramen för revisionen, en kartläggning av den interna kontrollen som är relevant för revisionen. Vidare har revisorerna genomfört en översiktlig granskning av tredje kvartalets delårsrapport. Under året har en ny arbetsordning för revisionsutskottet antagits. Arvode och kostnadsersättning till revisorerna redovisas i [not 8].

## STYRELSENS RAPPORT OM INTERN KONTROLL AVSEENDE DEN FINANSIELLA RAPPORTERINGEN OCH HÅLLBARHETSRAPPORTERINGEN

### Intern kontroll avseende finansiell rapportering och hållbarhetsrapportering

Följande avsnitt har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och Koden och är därmed begränsad till intern kontroll avseende den finansiella rapporteringen och hållbarhetsrapporteringen. Hållbarhetsrapportens omfattning beskrivs på sidan 19 i hållbarhetsrapporten. Inom intern kontroll avseende hållbarhetsrapporteringen pågår ett arbete med att utveckla denna under 2026, se även kommentar kring hållbarhetsrapportens omfattning.

Den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen är en integrerad del av den övergripande interna kontrollen och syftar till att ge en rimlig försäkran om att Green Cargos mål uppnås vad gäller tillförlitlig intern och extern rapportering. Green Cargos arbete med intern kontroll bygger på COSO:s uppdaterade ramverk *Internal Control – Integrated Framework* (2013). Rapporteringen upprättas i överensstämmelse med tillämpliga lagar, redovisningsstandarder och särskilda riktlinjer för extern rapportering som gäller för företag med statligt ägande.

### Styrelsens ansvar

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltning av dess angelägenheter i bolagets och aktieägares intresse. Styrelsen ska se till att bolaget har formaliserade rutiner som säkerställer att fastlagda principer för finansiell rapportering, hållbarhetsrapportering och intern kontroll efterlevs samt att bolagets finansiella rapportering och hållbarhetsrapportering är upprättad i överensstämmelse med lag, tillämpliga redovisningsstandarder och övriga krav som uppställs i statens ägarpolicy.

Styrelsen har inrättat ett revisionsutskott som bland annat övervakar bolagets finansiella rapportering, effektiviteten i bolagets interna kontroll och riskhantering med avseende på den finansiella rapporteringen och hållbarhetsrapporteringen. Styrelsen ska också se till att bolagets organisation är utformad så att bokföring, medelsförvaltning samt bolagets ekonomiska förhållanden i övrigt innefattar en tillfredsställande kontroll samt att relevant hållbarhetsinformation kan inhämtas och verifieras på ett betryggande sätt. Styrelsen ska därvid se till att bolaget har ändamålsenliga policyer och effektiva system för uppföljning och kontroll av bolagets verksamhet, ställning jämfört med fastställda mål (innefattande strategiska mål för hållbart värdeskapande) och de risker för bolaget som dess verksamhet är förknippad med. Vidare ska styrelsen förlöpande hålla sig informerad om samt utvärdera hur bolagets system för intern kontroll fungerar.

### Green Cargos modell för intern kontroll avseende finansiell rapportering och hållbarhetsrapportering

Green Cargo har en funktion för intern kontroll som har till syfte att stödja ledningen så att den löpande kan tillse god intern kontroll avseende den finansiella rapporteringen och hållbarhetsrapporteringen. Arbetet grundar sig i riskanalyser i de finansiella flödena, säkerställa efterlevnad av direktiv och riktlinjer samt skapa goda förutsättningar för effektiva nyckelkontroller i väsentliga processer relaterade till rapporteringen. Revisionsutskottet och Green Cargos ledning informeras regelbundet om resultatet av det arbete som funktionen för intern kontroll inom Green Cargo bedriver.

### Kontrollmiljö

En god kontrollmiljö utgör grunden för effektiviteten i ett bolags interna kontrollsystem. Den bygger på en organisation där det finns tydliga beslutsvägar och där befogenheter och ansvar har fördelats genom riktlinjer samt en företagskultur med gemensamma värderingar. Dessutom påverkas kontrollmiljön av den enskilda medarbetarens medvetenhet om sin roll i upprätthållandet av god intern kontroll. I styrelsens arbetsordning och instruktionen till vd säkerställs en tydlig roll- och ansvarsfördelning som syftar till en effektiv kontroll och hantering av verksamhetens risker.

Policydokument utgör en viktig del av företagets kontrollmiljö, genom att de tydliggör ansvar, krav och förväntade beteenden i verksamheten. Styrelsen ansvarar enligt statens ägarpolicy för att årligen fastställa för verksamheten relevanta policydokument. Green Cargos policyer och uppförandekoder är framtagna utifrån Green Cargos vision, affärsidé och strategi. Varje policy har en ägare i bolagets ledning som ansvarar för implementering och årlig uppföljning.

Green Cargo har ett aktivt arbete med bland annat följande policydokument: finanspolicy, inköspolicy, uppförandekod, som exempelvis inkluderar arbetsmiljöpolicy (mångfald och likabehandling), säkerhetspolicy, miljöpolicy, kvalitetspolicy, kommunikationspolicy, informationssäkerhet, och visseblåsarpolicy. Finans- och hållbarhetsdirektören ansvarar för att det finns interna redovisningsriktlinjer och riktlinjer för den finansiella rapporteringen och att de är utformade i enlighet med gällande lagkrav och redovisningsstandarder.

### Riskbedömning

Den interna kontrollen blir som mest effektiv när verksamheten besitter kunskap om vilka de väsentliga riskerna är. Green Cargo har därför implementerat en organisationsövergripande riskhanteringsprocess inom vilket risker avseende hållbarhet och den finansiella rapporteringen ingår. Organisationen genomför riskanalyser löpande och de väsentliga risker som identifieras dokumenteras och rapporteras till Green Cargos ledning två gånger per år samt regelbundet till styrelsen. Arbetet med riskreducerande åtgärder följs upp och rapporteras på

avdelningsvisa ledningsgruppsmöten, kvartalsvisa "business review" samt är inkluderade i avdelningarnas verksamhetsplaner. Riskerna avseende rapporteringen utgörs av risken att inte rapportera korrekt, fullständigt eller i tid. När riskerna bedöms tas hänsyn till olika posters väsentlighet i balans- och resultaträkning, komplexiteten i beräkningar, bedömningar och framtagande av underlag samt robusthet och tillgång till de stödsystem som används.

### Kontrollaktiviteter

Kontrollaktiviteter finns inom alla delar av organisationen för att förebygga, upptäcka och korrigera felaktigheter eller avvikelser. Kontrollaktiviteterna skall, så långt som möjligt, vara integrerade i verksamheten. Det handlar om rutiner för godkännanden, verifieringar, delegeringar och uppföljningar med mera. Utgångspunkten för vilka rutiner och kontrollaktiviteter som ska genomföras är riskanalysen. Green Cargos kontrollarbete tar utgångspunkt i fyra olika typer av kontroller: bolagsövergripande kontroller, transaktionskontroller, generella IT-kontroller och hållbarhetskontroller. Det interna ramverket för intern kontroll innefattar processer för självutvärderingar, uppföljningar, månatliga rapporteringar av kontrollaktiviteterna, med syfte att förebygga, upptäcka och korrigera fel i den finansiella rapporteringen och hållbarhetsrapporteringen.

Green Cargo arbetar löpande med att förbättra processer kopplade till finansiell rapportering, vilket omfattar både affärs- och IT-processer samt att dokumentera och formalisera kontroller inom processer som utifrån riskanalys bedöms väsentliga.

### Information och kommunikation

Information och kommunikation handlar om att skapa medvetenhet hos Green Cargos medarbetare om externa och interna styrinstrument, inklusive befogenheter och ansvar. Green Cargo har etablerat informations- och kommunikationsvägar avseende risker och interna kontroller som möjliggör rapportering och återkoppling från organisationen till styrelse och ledning och som bidrar till att säkerställa att rätt affärsbeslut tas. Relevanta policies, riktlinjer och instruktioner som avser

intern kontroll och finansiell rapportering har gjorts tillgängliga i Green Cargos ledningssystem och är således kända för berörda medarbetare.

Extern rapportering sker i enlighet med riktlinjerna i statens ägarpolicy. Finansiell information i form av årsredovisning, delårsrapporter och bokslutskommuniké finns tillgänglig på [www.greencargo.com](http://www.greencargo.com).

### Övervakning och uppföljning

Löpande uppföljning genom till exempel testning av kontroller, uppföljning av genomförda riskanalyser och enskilda granskningar genomförs för att ledningen och styrelsen ska kunna avgöra huruvida intern styrning och kontroll finns på plats och fungerar. Genom övervakningen kan Green Cargo:

- I god tid identifiera och korrigera problem i den interna styrningen och kontrollen. Brister i exempelvis kontroller kommuniceras till de som ansvarar för förbättringsåtgärderna
- Producera mer korrekt och tillförlitlig information för beslutsfattandet
- Förbereda korrekta finansiella rapporter i tid
- Skapa sig en uppfattning om effektiviteten i den interna styrningen och kontrollen.

Bolagets externa revisorer utvärderar den interna kontrollen som en del av den årliga revisionen vartefter rekommendationer lämnas vilka inkluderas i det löpande arbetet med att utveckla och förstärka intern kontroll. Varje år upprättas en affärsplan över kommande treårsperiod som innehåller budget och som bryts ned per år och på avdelningsnivå för uppföljning.

Styrelsen erhåller varje månad en rapport över resultat och finansiell ställning i jämförelse med både affärsplan och föregående år. Uppföljning görs också av de mål som fastställts av styrelsen och som presenteras i bolagets balanserade styrkort, Måltavlan. Måltavlan innehåller områdena trafiksäkerhet, medarbetare, miljö, kund & kvalitet samt finans.

Styrelsen träffar varje år de externa revisorerna för en avrapportering av den externa revisionen, omfattande bland

annat intern kontroll. Styrelsen träffar även revisorn utan företagsledningen minst en gång per år. Utöver detta har ordförande i revisionsutskottet en löpande kontakt med den huvudansvarige revisorn. Styrelsen avhandlar såväl alla delårsrapporter och bokslutskommuniké som årsredovisning innan dessa publiceras. Revisionsutskottet rapporterar till styrelsen gällande ärenden om intern kontroll. Protokoll från revisionsutskottets möten finns tillgängliga för styrelsens medlemmar.

Revisionsutskottet har ett särskilt ansvar att övervaka effektiviteten i riskhantering och intern kontroll avseende den finansiella rapporteringen. Bolagets externa revisorer granskar utvalda processer och rutiner som en del av den årliga revisionen.

### Utveckling av intern kontroll

Green Cargo arbetar löpande med att utveckla den interna styrningen och kontrollen i bolaget bland annat genom att beakta och vidta åtgärder avseende rekommendationer från bolagets externa revisorer. Arbetet under 2025 har haft ett tydligt fokus på att stärka utformningen och effektiviteten i Green Cargos interna kontroller avseende finansiell rapportering. Under året har vi genomfört en genomlysning av de befintliga kontrollerna i de finansiella huvudprocesserna för att säkerställa att varje kontroll är ändamålsenlig, korrekt utformad och faktiskt reducerar identifierade risker. Arbetet har även omfattat en tydligare ansvarsfördelning mellan kontrollägare, processägare, Business Control-funktionen och internkontrollfunktionen, vilket skapat förutsättningar för ett mer enhetligt och förutsägbart arbetssätt. Därtill har en förbättrad process etablerats där riskanalys, kontrollaktiviteter och uppföljning integreras tydligare.

Arbetet fortsätter under 2026 med fokus på att vidareutveckla effektiviteten och kvaliteten i den interna kontrollstrukturen. Under året kommer Green Cargo att fullfölja arbetet med att stärka nyckelkontrollerna i de finansiella processerna, fortsätta harmoniseringen av kontrollernas utformning och dokumentation samt införa mer systematiska uppföljnings-

rutiner för att säkerställa att kontrollerna utförs i rätt tid och med rätt kvalitet. Ett centralt område under 2026 är också att ytterligare integrera arbetet med intern kontroll i Green Cargos övergripande riskramverk, så att riskbedömningar, kontrollaktiviteter och verksamhetsplanering länkas samman i en tydlig, strukturerad och affärsnära process. Dessutom kommer vi arbeta med att tydligare koppla kontroller inom hållbarhetsrapporteringen till det ramverk som finns inom intern kontroll avseende finansiell rapportering.

## RESULTATRÄKNING KONCERNEN

MSEK	Not	2025	2024
<b>Intäkter</b>			
Nettoomsättning	4, 5	4 019	4 248
Övriga intäkter	6	542	403
<b>Summa intäkter</b>		<b>4 561</b>	<b>4 651</b>
<b>Kostnader</b>			
Driftskostnader	4	-2 143	-2 210
Personalkostnader	7	-1 391	-1 439
Övriga kostnader	8	-661	-689
Avskrivningar och nedskrivningar	13, 14, 15	-420	-417
<b>Rörelseresultat</b>		<b>-53</b>	<b>-104</b>
<b>Resultat från finansiella poster</b>			
Finansiella intäkter	10	40	12
Finansiella kostnader	11	-71	-101
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>-84</b>	<b>-193</b>
Skatt på årets resultat	12	-	-
<b>Årets resultat</b>		<b>-84</b>	<b>-193</b>
Resultat per aktie (SEK)		-41,78	-96,43

## RAPPORT ÖVER TOTALRESULTATET KONCERNEN

MSEK	2025	2024
<b>Årets resultat</b>	<b>-84</b>	<b>-193</b>
<i>Poster som inte kan omföras till periodens resultat</i>		
Omvärderingar av förmånsbestämda pensionsplaner	-5	-9
<i>Poster som har omförts eller kan omföras till årets resultat</i>		
Årets nettoförändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar	0	-18
<b>Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt</b>	<b>-5</b>	<b>-27</b>
<b>Summa totalresultat för året</b>	<b>-89</b>	<b>-220</b>

# BALANSRÄKNING

## KONCERNEN

MSEK	Not	2025	2024
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
<i>Immateriella tillgångar</i>			
	13		
Balanserade utvecklingsutgifter		42	49
Pågående balanserade utvecklingsutgifter		55	13
<b>Summa immateriella tillgångar</b>		<b>96</b>	<b>62</b>
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
	14		
Mark, markanläggningar och byggnader		8	9
Transportmedel		1 252	1 277
Inventarier och andra tekniska anläggningar		33	37
Pågående nyanläggningar		25	44
<b>Summa materiella anläggningstillgångar</b>		<b>1 318</b>	<b>1 368</b>
<i>Nyttjanderättstillgångar</i>			
	15		
Finansiella anläggningstillgångar			
Uppskjutna skattefordringar	17		
Övriga finansiella anläggningstillgångar	28	35	139
<b>Summa finansiella anläggningstillgångar</b>		<b>35</b>	<b>139</b>
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>2 042</b>	<b>2 238</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
Anläggningstillgångar som innehas för försäljning	18	–	8
Varulager	19	47	47
Kundfordringar	27	401	441
Övriga fordringar		104	126
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	22	318	117
Kortfristiga placeringar		–	40
Likvida medel	27	79	159
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>949</b>	<b>938</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>2 991</b>	<b>3 176</b>

MSEK	Not	2025	2024
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>			
Aktiekapital		200	200
Övrigt tillskjutet kapital		1 047	1 047
Reserver		12	12
Balanserade vinstmedel		–824	–627
Årets resultat		–84	–193
<b>Totalt eget kapital</b>	24	<b>351</b>	<b>439</b>
<b>Avsättningar</b>			
Avsättningar pensioner	28	2	2
Övriga avsättningar	21	3	3
<b>Summa avsättningar</b>		<b>6</b>	<b>6</b>
<b>Skulder</b>			
<i>Långfristiga skulder</i>			
Långfristiga leasingkulder	27	432	419
Övriga långfristiga skulder	27	622	958
<b>Summa långfristiga skulder</b>		<b>1 054</b>	<b>1 377</b>
<i>Kortfristiga skulder</i>			
Leverantörsskulder		366	361
Kortfristiga leasingkulder	27	251	404
Övriga skulder	27	478	97
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	20	485	492
<b>Summa kortfristiga skulder</b>		<b>1 580</b>	<b>1 354</b>
<b>Summa skulder</b>		<b>2 634</b>	<b>2 731</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>2 991</b>	<b>3 176</b>

# FÖRÄNDRINGAR I EGET KAPITAL

## KONCERNEN

MSEK	Not	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver	Balanserade vinstmedel	Årets resultat	Summa
<b>Ingående balans 1 jan 2024</b>		<b>200</b>	<b>1 047</b>	<b>30</b>	<b>-521</b>	<b>-97</b>	<b>659</b>
Disposition av föregående års resultat					-97	97	0
<b>Totalresultat</b>							
Årets resultat						-193	-193
<b>Övrigt totalresultat</b>							
Kassaflödessäkringar efter skatt				-18			-18
Omvärderingar av förmånsbestämda pensionsplaner, efter skatt					-9		-9
<b>Summa övrigt totalresultat</b>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-18</b>	<b>-9</b>	<b>-</b>	<b>-27</b>
<b>Summa totalresultat</b>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-18</b>	<b>-9</b>	<b>-193</b>	<b>-220</b>
<b>Utgående balans per 2024-12-31</b>	24	<b>200</b>	<b>1 047</b>	<b>12</b>	<b>-627</b>	<b>-193</b>	<b>439</b>
<b>Ingående balans per 2025-01-01</b>		<b>200</b>	<b>1 047</b>	<b>12</b>	<b>-627</b>	<b>-193</b>	<b>439</b>
Disposition av föregående års resultat					-193	193	0
<b>Totalresultat</b>							
Årets resultat						-84	-84
<b>Övrigt totalresultat</b>							
Kassaflödessäkringar efter skatt							0
Omvärderingar av förmånsbestämda pensionsplaner, efter skatt					-5		-5
<b>Summa övrigt totalresultat</b>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>-5</b>	<b>0</b>	<b>-5</b>
<b>Summa totalresultat</b>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>-5</b>	<b>-84</b>	<b>-89</b>
<b>Utgående balans per 2025-12-31</b>	24	<b>200</b>	<b>1 047</b>	<b>12</b>	<b>-825</b>	<b>-84</b>	<b>351</b>

# KASSAFLÖDESANALYS

## KONCERNEN

MSEK	Not	2025	2024
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Resultat efter finansiella poster		-84	-193
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	25	280	357
Betald skatt		-1	-2
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b>		<b>195</b>	<b>162</b>
<b>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</b>			
Ökning/Minskning av kortfristiga fordringar		-158	-23
Ökning/Minskning av kortfristiga skulder		91	-73
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>129</b>	<b>66</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Förvärv av immateriella tillgångar		-54	-13
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-92	-187
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		116	88
Förändring av finansiella fordringar		40	290
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>10</b>	<b>178</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Upptagna lån		50	0
Amortering av leasingskulder och lån		-269	-239
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>	25	<b>-219</b>	<b>-239</b>
<b>Årets kassaflöde</b>			
Likvida medel vid årets början		159	154
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	25	<b>79</b>	<b>159</b>



## RESULTATRÄKNING MODERBOLAGET

MSEK	Not	2025	2024
<b>Intäkter</b>			
Nettoomsättning	4, 5	3 806	4 019
Övriga intäkter	6	534	396
<b>Summa intäkter</b>		<b>4 340</b>	<b>4 415</b>
<b>Kostnader</b>			
Driftskostnader	4	-1 915	-1 981
Personalkostnader	7	-1 391	-1 439
Övriga kostnader	8	-651	-674
Avskrivningar och nedskrivningar	13, 14, 15, 16	-419	-417
<b>Rörelseresultat</b>		<b>-35</b>	<b>-97</b>
<b>Resultat från finansiella poster</b>			
Resultat från andelar i koncernföretag	9	2	-7
Resultat från andelar i intresseföretag			
Ränteintäkter och liknande resultatposter	10	40	12
Räntekostnader och liknande resultatposter	11	-70	-101
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>-63</b>	<b>-192</b>
Skatt på årets resultat	12	-	-
<b>Årets resultat</b>		<b>-63</b>	<b>-192</b>

## RAPPORT ÖVER TOTALRESULTATET MODERBOLAGET

MSEK	2025	2024
<b>Årets resultat</b>	<b>-63</b>	<b>-192</b>
<i>Poster som har omförts eller kan omföras till årets resultat</i>		
Årets nettoförändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar	0	-18
<b>Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt</b>	<b>-0</b>	<b>-18</b>
<b>Summa totalresultat för året</b>	<b>-63</b>	<b>-210</b>

# BALANSRÄKNING

## MODERBOLAGET

MSEK	Not	2025	2024
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
<i>Immateriella tillgångar</i>			
	13		
Balanserade utvecklingsutgifter		42	49
Pågående balanserade utvecklingsutgifter		55	13
<b>Summa immateriella tillgångar</b>		<b>96</b>	<b>62</b>
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
	14		
Mark, markanläggningar och byggnader		2	2
Transportmedel		1 252	1 277
Inventarier och andra tekniska anläggningar		33	37
Pågående nyanläggningar		25	44
<b>Summa materiella anläggningstillgångar</b>		<b>1 312</b>	<b>1 361</b>
<i>Nyttjanderättstillgångar</i>			
	15		
		592	669
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Andelar i Koncernföretag	16	41	26
Övriga finansiella anläggningstillgångar	15	36	134
<b>Summa finansiella anläggningstillgångar</b>		<b>77</b>	<b>160</b>
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>2 077</b>	<b>2 252</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
Anläggningstillgångar som innehas för försäljning	18	–	8
Varulager	19	47	47
Kundfordringar	27	363	400
Fordringar hos koncernföretag	4	5	2
Övriga fordringar		118	122
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	22	316	113
Kortfristiga placeringar	27	–	40
Likvida medel	27	79	159
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>928</b>	<b>890</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>3 004</b>	<b>3 143</b>

MSEK	Not	2025	2024
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>			
<i>Bundet eget kapital</i>			
Aktiekapital		200	200
Reservfond		100	100
Fond för utvecklingsutgifter		42	49
<i>Fritt eget kapital</i>			
Fond för verkligt värde		12	12
Balanserade vinstmedel		74	259
Årets resultat		–63	–192
<b>Summa eget kapital</b>	24	<b>365</b>	<b>428</b>
<b>Avsättningar</b>			
Avsättningar pensioner	28	2	2
Övriga avsättningar	21	3	3
<b>Summa avsättningar</b>		<b>6</b>	<b>6</b>
<b>Skulder</b>			
<i>Långfristiga skulder</i>			
Långfristiga leasingskulder	15	432	419
Övriga långfristiga skulder	27	622	958
<b>Summa långfristiga skulder</b>		<b>1 054</b>	<b>1 377</b>
<i>Kortfristiga skulder</i>			
Leverantörsskulder		348	346
Kortfristiga leasingskulder	15	251	404
Övriga skulder	27	508	97
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	20	472	486
<b>Summa kortfristiga skulder</b>		<b>1 579</b>	<b>1 333</b>
<b>Summa skulder</b>		<b>2 633</b>	<b>2 710</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>3 004</b>	<b>3 143</b>

# FÖRÄNDRINGAR I EGET KAPITAL

## MODERBOLAGET

MSEK	Not	Aktie- kapital	Reservfond	Fond för utveck- lingsutgifter	Fond för verkligt värde	Balanserade vinstmedel	Årets resultat	Summa
<b>Ingående balans 1 jan 2024</b>		<b>200</b>	<b>100</b>	<b>46</b>	<b>30</b>	<b>360</b>	<b>-98</b>	<b>638</b>
Disposition av föregående års resultat						-98	98	0
Aktiverade egenupparbetade utv.utgifter				2		-2		0
<b>Totalresultat</b>								
Årets resultat							-192	-192
<b>Övrigt totalresultat</b>								<b>0</b>
Kassaflödessäkringar, efter skatt					-18			-18
<b>Summa övrigt totalresultat</b>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-18</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-18</b>
<b>Summa totalresultat</b>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-18</b>	<b>-</b>	<b>-192</b>	<b>-210</b>
<b>Utgående balans per 2024-12-31</b>	24	<b>200</b>	<b>100</b>	<b>48</b>	<b>12</b>	<b>260</b>	<b>-192</b>	<b>428</b>
<b>Ingående balans per 2025-01-01</b>		<b>200</b>	<b>100</b>	<b>48</b>	<b>12</b>	<b>260</b>	<b>-192</b>	<b>428</b>
Disposition av föregående års resultat						-192	192	0
Aktiverade egenupparbetade utv.utgifter				-7		7		0
<b>Totalresultat</b>								
Årets resultat							-63	-63
<b>Övrigt totalresultat</b>								<b>0</b>
Kassaflödessäkringar, efter skatt								0
<b>Summa övrigt totalresultat</b>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0</b>
<b>Summa totalresultat</b>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>-63</b>	<b>-63</b>
<b>Utgående balans per 2025-12-31</b>	24	<b>200</b>	<b>100</b>	<b>42</b>	<b>12</b>	<b>74</b>	<b>-63</b>	<b>365</b>

# KASSAFLÖDESANALYS

## MODERBOLAGET

MSEK	Not	2025	2024
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Resultat efter finansiella poster		-63	-192
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	25	280	365
Betald skatt		-	-
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b>		<b>217</b>	<b>173</b>
<b>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</b>			
Ökning/Minskning av kortfristiga fordringar		-145	-28
Ökning/Minskning av kortfristiga skulder		81	-67
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>152</b>	<b>78</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Förvärv av immateriella tillgångar		-54	-13
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-92	-187
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		116	88
Aktieägartillskott		-15	-
Förändring av finansiella fordringar		40	290
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-4</b>	<b>178</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Upptagna lån		50	-
Amortering av leasingskulder och lån		-278	-250
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>-228</b>	<b>-250</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>-80</b>	<b>5</b>
Likvida medel vid årets början		159	154
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	25	<b>79</b>	<b>159</b>



# NOTER

Samtliga belopp är angivna i MSEK om inget annat anges. Till följd av avrundningar kan differenser i summeringar förekomma.

## NOT 1 ALLMÄN INFORMATION

Green Cargo erbjuder en säker, pålitlig och klimatsmart logistiklösning med järnvägen som bas. Vår vision – järnvägslogistik i världsklass – är styrande för hur vi tänker, vad vi gör och hur vi kommunicerar. Green Cargo binder samman närmare 200 platser i Sverige, Norge och Danmark och tillgodoser transportbehov som varierar från en vagn till hela tågsätt. I samarbete med partners länkar Green Cargo dessutom den svenska marknaden till tusentals destinationer på den europeiska kontinenten. Att kombinera järnväg med bil möjliggör för många företag att välja järnvägen, även om de inte är spåranslutna. Järnvägen har en avgörande betydelse för svenskt näringslivs konkurrenskraft och Green Cargos hållbara logistiksystem lägger grunden för Sveriges välstånd och konsumtion.

Moderbolaget Green Cargo AB ägs till 100 procent av svenska staten och förvaltas av avdelningen för bolag med statligt ägande på Finansdepartementet.

Green Cargo AB har sitt säte i Stockholm i Sverige och adressen till företagets huvudkontor är: Box 6171, 102 33 STOCKHOLM.

De finansiella rapporterna godkändes för utfärdande av styrelsen och verkställande direktören den 26 mars 2026 och de kommer att föreläggas årsstämman den 30 april 2026 för fastställande.

## NOT 2 SAMMANFATTNING AV VIKTIGA REDOVISNINGSPRINCIPER

### ALLMÄNT

Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med de av EU godkända International Financial Reporting Standards (IFRS) samt tolkningsuttalanden från IFRS Interpretations Committee. Vidare tillämpar koncernen Rådet för finansiell rapporterings rekommendation RFR 1 (Kompletterande redovisningsregler för koncerner) vilken specificerar de tillägg till upplysningar som krävs enligt bestämmelserna i årsredovisningslagen. Tillgångar och skulder är värderade till anskaffningsvärden, förutom vissa finansiella tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde. Finansiella tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde består av derivatinstrument och finansiella tillgångar/skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen, eller i övrigt totalresultat och ackumuleras i eget kapital i Säkringsreserv. Omsättningstillgångar och kortfristiga skulder består i allt väsentligt enbart av belopp som förväntas återvinnas, eller betalas inom tolv månader från balansdagen. Övriga tillgångar och skulder redovisas som anläggningstillgångar respektive långfristiga skulder. Moderbolagets redovisningsprinciper följer koncernens med undantag för de tvingande regler som framgår i Rådet för finansiell rapporterings rekommendation RFR 2 (Redovisning för juridiska personer). Skillnader i redovisningsprinciperna mellan koncern- och moderbolaget framgår under rubriken "Moderbolagets redovisningsprinciper". Nedan beskrivs mer väsentliga redovisningsprinciper som har tillämpats. Dessa principer har tillämpats konsekvent för presenterade år, om inte annat anges.

### KONCERNENS REDOVISNINGSPRINCIPER

#### Ändrade redovisningsprinciper

Koncernen har inte ändrat några redovisningsprinciper under året.

#### Tillämpning av redovisningsprinciper Koncernredovisning

Green Cargos Koncernboksutslut omfattar Moderbolaget Green Cargo AB och samtliga dotterbolag i Sverige. Dotterföretag är alla bolag där man har ett bestämmande inflytande. Enligt IFRS baseras bestämmande inflytande på (i) vilket inflytande som föreligger, (ii) vilken exponering mot förlig avkastning för sitt engagemang i investeringen som föreligger samt (iii) om inflytandet över innehavet gör det möjligt att påverka den egna avkastningen. Green Cargos dotterföretag redovisas enligt förvärvsmetoden. Koncerninterna transaktioner och balansposter samt realiserade vinster på transaktioner mellan koncernföretag elimineras. Även realiserade förluster elimineras, om inte transaktionen utgör ett bevis på att ett nedskrivningsbehov föreligger för den överlätna tillgången.

#### Omräkning av utlandsverksamheter

I koncernen ingår inte några utländska dotterföretag.

#### Intresseföretag

I koncernen ingår inte några intresseföretag.

#### Intäkter

Företagets kundkontrakt består i huvudsak av intäkter från godstransporter i allt väsentligt utförda med egna eller hyrda lok och vagnar. Intäkten redovisas när transporterna har genomförts. I transporten ingår ofta även åtaganden för växling, forsling och eventuellt lyft. Växling, forsling och lyft utförs vid start och avslut av transporten. Transporttiden är normalt mycket kort och varierar normalt mellan en och två dagar. Transportintäkten redovisas vid ankomst till kunden, vilket överensstämmer med när kunden har fått kontroll över godset och Green Cargo har levererat sitt åtagande. Intäkten avräknas därmed inte över tid. Intäkter för tillkommande tjänster redovisas när de har utförts. Transportintäkter delas in efter segment: Intermodal Försäljning, Skog & Kemi, Industri & Energi samt Internationell Försäljning. Inom respektive segment förekommer både vagnslast- och systemtransporter. Inom vagnslast erbjuder Green Cargo transport av vagnar från avsändare till mottagare inom Green Cargo och samarbetspartners nätverk i mån av plats enligt tidtabell. Med Systemtransporter utformar Green Cargo unika lösningar för verksamheter med stora volymer i regelbundna flöden mellan fasta destinationer. I kundkontraktet ingår en på förhand bestämd fast kapacitet och funktionalitet i form av tåg och personal, till ett på förhand bestämt pris. Kundkontraktens längd kan överstiga flera år. Intäkter från transporter till och från utlandet där Green Cargo använder annan järnvägsoperatör på utländsk sträcka redovisas brutto. Hela faktureringen, även den del som avser utländsk sträcka och utförs av underleverantör, redovisas därmed som intäkt. Ersättning till utländsk järnvägsoperatör redovisas som kostnad. Skälet till denna redovisningsprincip är att Green Cargo har ett totalåtagande gentemot kund. Fakturering sker normalt i efterskott, vilket innebär att det inte uppstår några väsentliga utestående kontraktåtaganden.

Genom dotterbolaget NTR AB bedriver koncernen speditorsverksamhet. NTR AB köper och säljer transportkapacitet avseende internationella järnvägstransporter. Intäkt redovisas i den period som transporten startas. Rabatter i form av så kallad volymbaserad kickback förekommer enbart i begränsad omfattning och avräknas då löpande från intäkten. Green Cargo har inga väsentliga finansieringskomponenter kopplade till kundkontrakten. Normala kredittider tillämpas för bolagets kunder. Koncernen tillämpar inte IFRS 8 – Rörelsesegment eftersom standarden inte bedöms vara tillämplig då koncernen saknar noterade skuldebrev eller eget kapitalinstrument.

#### Statliga bidrag

Statliga bidrag redovisas i balans- och resultaträkningarna när det föreligger rimlig säkerhet att företaget kommer att uppfylla de villkor som är förknippade med bidraget och att bidraget kommer att erhållas. Statliga bidrag redovisas över resultaträkningen som intäkt. Bidragen periodiseras på samma sätt och över samma tidsperiod som de kostnader bidragen är avsedda att kompensera för. Om företaget redan haft kostnaden som bidraget avser redovisas bidraget som intäkt så snart fordran uppkommer.

#### Ersättningar till anställda

##### Kortfristiga ersättningar

Kortfristiga ersättningar till anställda såsom löner, sociala kostnader och betalad semester, redovisas som en kostnad i aktuell intjänandeperiod.

##### Avgiftsbestämda pensioner

Som avgiftsbestämda pensionsplaner klassificeras de planer där företagets förpliktelse är begränsad till de avgifter företaget åtagit sig att betala. Storleken på den anställdes pension beror på de avgifter som företaget betalar till planen eller till ett försäkringsbolag samt den kapitalavkastning som avgifterna ger. Företagets förpliktelser avseende avgifter till avgiftsbestämda planer redovisas som en kostnad i årets resultat i den takt de intjänas genom att de anställda utfört tjänster åt företaget under en period.

##### Förmånsbestämda pensionsplaner

Utmärkande för förmånsbestämda pensionsplaner är att de anger ett belopp för den pensionsförmån en anställd erhåller efter pensionering, vanligen baserat på en eller flera faktorer såsom ålder, tjänstgöringstid och lön. Den skuld som redovisas i balansräkningen avseende förmånsbestämda pensionsplaner är nuvärdet av den förmånsbestämda förpliktelsen vid rapportperiodens slut minus verkligt värde på förvaltningstillgångarna. Den förmånsbestämda pensionsförpliktelsen beräknas årligen av oberoende aktuarie med tillämpning av den så kallade projected unit credit method. Nuvärdet av den förmånsbestämda förpliktelsen fastställs genom diskontering av uppskattade framtida kassaflöden med användning av räntesatsen på svenska bostadsobligationer, som är utfärdade i samma valuta som ersättningsarna kommer att betalas i, med löptider jämförbara med den aktuella pensionsförpliktelsens. Aktuariella vinster och förluster till följd av erfarenhetsbaserade justeringar och förändringar i aktuariella antaganden redovisas i övrigt totalresultat under den period då de uppstår. Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare perioder redovisas direkt i resultaträkningen.

### Ersättningar vid uppsägning

Ersättningar vid uppsägning redovisas direkt när företaget har en fastställt kommunicerad plan för uppsägningen och inte har någon realistisk möjlighet att annullera planen. Vid arbetsbefrielse under uppsägningstiden är en avsättning för uppsägninglönen direkt, vid arbetsplikt kostnadsförs uppsägninglönen under uppsägningstiden.

### Finansiella intäkter och kostnader

Finansiella intäkter består av räntointäkter på investerade medel, utdelningsintäkter och vinst vid värdeförändring på finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet. Räntointäkter på finansiella instrument redovisas enligt effektivräntemetoden (se nedan). Resultatet från avyttring av ett finansiellt instrument redovisas då de risker och fördelar som är förknippade med ägandet av instrumentet överförs till köparen och koncernen inte längre har kontroll över instrumentet. Finansiella kostnader består av räntekostnader på lån, förlust vid värdeförändring på finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet och nedskrivning av finansiella tillgångar. Finansiella valutakursvinster och valutakursförluster redovisas netto. Effektivräntan är den ränta som diskonterar de uppskattade framtida in- och utbetalningarna under ett finansiellt instruments förväntade löptid till den finansiella tillgångens eller skuldens redovisade nettovärde. Beräkningen innefattar alla avgifter som erlagts eller erhållits av avtalsparterna som är en del av effektivräntan, transaktionskostnader och alla andra över- och underkurser.

### Skatter

Redovisat skatt utgörs av aktuell samt uppskjuten skatt. Skatter redovisas i resultaträkningen förutom då underliggande transaktion redovisas i övrigt totalresultat eller direkt i eget kapital. Den aktuella skatten baseras på periodens resultat och beräknas på balansdagens skattesats. Aktuell skatt är skatt som ska betalas eller erhållas avseende aktuellt år. Hit hör även justering av aktuell skatt hänförlig till tidigare perioder. Skattelagstiftningen innehåller andra regler än vad som följer av god redovisningsssed vad gäller tidpunkt för beskattning av vissa affärshändelser. Uppskjuten skatt redovisas på skillnader vilka härigenom uppstår mellan det skattemässiga värdet och det redovisade värdet av tillgångar och skulder, så kallade temporära skillnader, samt även på underskottsavdrag. Vad beträffar värderingen av uppskjutna skattefordringar, det vill säga värdet av framtida skattereduktioner, gäller att uppskjutna skattefordringar redovisas om det är sannolikt att beloppen kan utnyttjas mot framtida skattepliktiga överskott. Värdet på uppskjutna skattefordringar reduceras när det inte längre bedöms sannolikt att de kan utnyttjas. Då Green Cargo har en historik av skattemässiga förluster redovisas uppskjutna skattefordringar endast i den mån det finns tillräckliga skattepliktiga temporära skillnader som övertygande talar för att tillräckliga skattepliktiga överskott kommer att finnas.

### Immateriella tillgångar

Utgifter för utveckling av programvara för eget bruk redovisas som tillgång i balansräkningen, under förutsättning att framtida effektivitetsvinster är sannolika och överstiger nedlagda utgifter. Balanserade utvecklingsutgifter består främst av utgifter för utveckling av IT-system och skrivs av linjärt under den beräknade nyttjandeperioden. Avskrivningstiden för balanserade utvecklingsutgifter är 3–5 år.

### Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade av- och nedskrivningar. Utgifter för förbättringar utöver tillgångens ursprungliga nivå ökar tillgångens redovisade värde. Utgifter för reparation och löpande underhåll redovisas som kostnad. Avskrivningar baseras på ursprungliga anskaffningsvärden, beräknad nyttjandeperiod och förväntade restvärden. Nedskrivning sker i de fall då det redovisade värdet är högre än det högsta av beräknat nyttjandevärde och tillgångens verkliga värde minskat med försäljningskostnader. Nyttjandevärdet baseras på framtida diskonterade kassaflöden från användandet av tillgången inklusive beräknat restvärde vid nyttjandeperiodens slut. Linjär avskrivningsmetod tillämpas och följande avskrivningstider gäller:

Tillgångsslag	Avskrivning i %
Byggnader	2–4
Markanläggningar	5
Lok och vagnar	2,5–5
Övriga transportmedel	10–20
Övriga inventarier, inklusive lok- och byggnadskomponenter	5–20

Vissa komponenter i bolagets lokpark har en nyttjandeperiod som är kortare än den totala livslängden för loket ifråga och ersätts därför regelbundet vid periodiska underhåll (så kallade revisioner). Dessa komponenter särskiljs och skrivs av som separata enheter över denna kortare nyttjandeperiod (komponentavskrivningsmetoden). Även för byggnader särskiljs komponenter, vilka skrivs av över olika nyttjandeperioder. Tillgångarnas restvärde och nyttjandeperiod provas varje balansdag och justeras vid behov. Vinster och förluster vid avyttring fastställs genom en jämförelse mellan försäljningsintäkt och redovisat värde och redovisas i resultaträkningen.

### Nedskrivningar

Tillgångar som skrivs av bedöms med avseende på värdeminskning då händelser eller förändringar i förhållanden indikerar att det redovisade värdet kanske inte är återvinningsbart. En nedskrivning görs med det belopp med vilket tillgångens redovisade värde överstiger dess återvinningsvärde. Återvinningsvärdet är det högre av en tillgångs verkliga värde minskat med försäljningskostnader och nyttjandevärdet. Vid bedömning av nedskrivningsbehov grupperas tillgångar på de lägsta nivåer där det finns separata identifierbara kassaflöden (kassagenererande enheter). Nedskrivningar på materiella och immateriella tillgångar återförs om det har skett en förändring i de antaganden som låg till grund för beräkningen av återvinningsvärdet. En nedskrivning återförs endast i den utsträckning tillgångens redovisade värde efter återföring inte överstiger det redovisade värde som tillgången skulle ha haft om ingen nedskrivning hade gjorts, med beaktande av de avskrivningar som i så fall skulle ha gjorts.

### Leasing

Green Cargo tillämpar IFRS16. När ett avtal ingås bedömer Green Cargo om avtalet är, eller innehåller, ett leasingavtal. Ett avtal är, eller innehåller, ett leasingavtal om avtalet överlåter rätten att under en viss period bestämma över användningen av en identifierad tillgång i utbyte mot ersättning.

### Leasingavtal där Green Cargo är leasetagare

Green Cargo redovisar en nyttjanderättstillgång och en leasingsskuld vid leasingavtalets inledningsdatum. Nyttjanderättstillgången värderas initialt till anskaffningsvärde, vilket består av leasingsskuldens initiala värde med tillägg för leasingavgifter som betalas vid eller före inledningsdatumet plus eventuella initiala direkta utgifter. Nyttjanderättstillgången skrivs av linjärt från inledningsdatumet till det tidigare av slutet av tillgångens nyttjandeperiod och leasingperiodens slut, vilket i normalfallet för Green Cargo är leasingperiodens slut.

Leasingsskulden – som delas upp i långfristig och kortfristig del – värderas initialt till nuvärdet av återstående leasingavgifter under den bedömda leasingperioden. Leasingperioden utgörs av den ej uppsägningbara perioden med tillägg för ytterligare perioder i avtalet om det vid inledningsdatumet bedöms som rimligt säkert att dessa kommer att nyttjas. Leasingavgifterna diskonteras med Green Cargos marginella upplåningsränta, vilken utöver bolagets kreditrisk återspeglar respektive avtals leasingperiod, valuta och kvalitet på underliggande tillgång som tänkt säkerhet.

Leasingsskulden omfattar nuvärdet av följande avgifter under bedömd leasingperiod:

- fasta avgifter
- variabla leasingavgifter kopplade till index eller pris, initialt värderade med hjälp av det index eller pris som gällde vid inledningsdatumet
- eventuella restvärdesgarantier som förväntas betalas
- lösenpriset för en köpoption som Green Cargo är rimligt säkert på att utnyttja och
- straffavgifter som utgår vid uppsägning av leasingavtalet om bedömd leasingperiod återspeglar att sådan uppsägning kommer att ske.

Leasingsskulden för Green Cargos lokaler med hyra som indexuppräknas beräknas på den hyra som gäller vid respektive rapportperiods slut. Vid denna tidpunkt justeras skulden med motsvarande justering av nyttjanderättstillgångens redovisade värde. På motsvarande sätt justeras skuldens och tillgångens värde i samband med att omedbedömning sker av leasingperioden. Detta sker i samband med sista uppsägningdatumet inom tidigare bedömd leasingperiod för lokalhyresavtal har passerats alternativt då betydelsefulla händelser inträffar eller omständigheterna på ett betydande sätt förändras på ett sätt som är inom Green Cargos kontroll och påverkar den gällande bedömningen av leasingperioden. Green Cargo presenterar nyttjanderättstillgångar och leasingsskulder som egna poster i rapporten över finansiell ställning. För leasingavtal som har en leasingperiod på 12 månader eller mindre eller med en underliggande tillgång av lågt värde, understigande 50 KSEK, redovisas inte någon nyttjanderättstillgång och leasingsskuld. Leasingavgifter för dessa leasingavtal redovisas som en kostnad linjärt över leasingperioden.

### Leasingavtal där Green Cargo vidareuthyr lok och vagnar till sina kunder – Subleasing

I de fall bolaget vidareuthyr tillgångarna till sina kunder med avtalsvillkor som speglar inhyrningens redovisas dessa som en finansiell tillgång som amorteras över avtalstiden.

### Varulager

I koncernen finns lager av reservdelar och lager av diesel. Varulagret av reservdelar värderas enligt lägsta värdets princip till det lägsta av anskaffningsvärde och nettoförsäljningsvärde på balansdagen. Vid bestämmande av anskaffningsvärdet för reservdelar används genomsnittsmetoden. Vid värderingen av lagret för diesel används aktuellt återanskaffningsvärde. Vid bedömning av inkurans görs ett schablonmässigt avdrag, för närvarande 3%.

### Finansiella instrument

Green Cargo tillämpar IFRS 9 vid redovisning av finansiella instrument. Finansiella instrument som redovisas i balansräkningen inkluderar på tillgångssidan likvida medel, placeringar, kundfordringar, aktier, lånefordringar samt derivat. Bland skulder återfinns leverantörsskulder, låne- och leasingsskulder samt derivat. Finansiella instrument redovisas initialt till anskaffningsvärde motsvarande instrumentets verkliga värde med tillägg för transaktionskostnader. Klassificering av finansiella instrument sker vid anskaffning och redovisas beroende av hur de klassificerats enligt nedan. En finansiell tillgång eller finansiell skuld tas upp i balansräkningen när bolaget blir part till instrumentets avtalsmässiga villkor. Kundfordringen tas upp i balansräkningen när faktura har skickats. Skuld tas upp när motparten har presterat och avtalsenlig skyldighet föreligger att betala, även om faktura inte mottagits. Leverantörsskulder tas upp när faktura mottagits. Köp och försäljningar av finansiella instrument redovisas på likviddagen. Finansiella tillgångar tas bort från balansräkningen när rätten att erhålla kassaflöden från instrumentet har löpt ut eller överförs. Finansiella skulder tas bort från balansräkningen när förpliktelsen i avtalet fullgjorts eller på annat sätt upphört. Verkligt värde för noterade placeringar baseras på aktuella marknadskurser. För onoterade värdepapper fastställs verkligt värde till emittentens eller banks värdering. Koncernen värderar sina finansiella instrument till upplupet anskaffningsvärde eller verkligt värde via resultaträkningen eller verkligt värde via övrigt totalresultat. Värderingen är

beroende av syftet med att instrumenten förvärvades; om de innehas för att hållas till förfall eller om de kan säljas.

#### Finansiella tillgångar/skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen

Finansiella tillgångar/skulder och derivatinstrument som kan säljas eller hållas till förfall omvärderas löpande till verkligt värde via resultaträkningen. Tillgångar och skulder i denna kategori klassificeras som omsättningstillgångar respektive kortfristiga skulder om de antingen innehas för att kunna säljas eller förväntas bli realiserade inom tolv månader från balansdagen. Värdeförändringar till följd av förändringar i verkligt värde ingår i resultaträkningen i den period de uppstår.

#### Finansiella tillgångar/skulder värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat

Finansiella tillgångar/skulder och derivatinstrument som ska hållas till förfall omvärderas löpande till upplupet anskaffningsvärde eller till verkligt värde i övrigt totalresultat. Derivat som hålls till förfall är kassaflödessäkringar i form av valutaterminskontrakt och ränteswapavtal. Ackumulerad värdeförändring till följd av förändringar i verkligt värde påverkar resultaträkningen i den period instrumenten förfaller.

#### Finansiella tillgångar/skulder som värderas till upplupet anskaffningsvärde

Lånefordringar och kundfordringar är icke-derivata finansiella tillgångar med fastställda eller fastställbara betalningar, exempelvis likvida medel, kortfristiga placeringar eller kundfordringar. Värdering görs till upplupet anskaffningsvärde. Med upplupet anskaffningsvärde avses det värde till vilket en finansiell tillgång eller skuld värderas när den initialt bokas upp i balansräkningen, med avdrag för eventuella återbetalningar, och med tillägg eller avdrag för periodisering av eventuellt skillnad mellan det initialt redovisade beloppet och återbetalningsbeloppet. Kundfordringar tas efter individuell värdering i balansräkningen upp till det belopp varmed de beräknas inflyta. Kundfordringars förväntade löptid är kort, varför värdet redovisas till nominellt belopp utan diskontering. Nedskrivning av kundfordringar redovisas i rörelsens kostnader. Fordringar i utländsk valuta omräknas till balansdagens kurs. Kursdifferenser på kassa, rörelsefordringar och rörelseskulder ingår i rörelseresultatet, medan kursdifferenser på finansiella fordringar och skulder redovisas bland finansiella poster. Investeringar som hålls till förfall är icke-derivata finansiella tillgångar med fastställda eller fastställbara betalningar och fastställd löptid som avses att behållas till förfall. De ingår i anläggningstillgångar utom i de fall då förfallotidpunkten ligger mindre än 12 månader efter balansdagen, då de klassificeras som omsättningstillgångar. Tillgångar i denna kategori värderas till upplupet anskaffningsvärde.

#### Övriga skulder

Skulder till kreditinstitut, leasingkulder samt leverantörsskulder värderas till upplupet eller till verkligt värde. Leverantörsskuldernas förväntade löptid är kort, varför skulden redovisas till nominellt belopp utan diskontering. Långfristiga skulder har en förväntad löptid längre än ett år medan kortfristiga har en löptid på ett år eller kortare.

#### Redovisning av derivatinstrument och säkringsåtgärder

Derivatinstrument redovisas till verkligt värde i balansräkningen och värdeförändringen redovisas antingen i resultaträkningen eller i övrigt totalresultat beroende på syftet med innehavet. Metoden för att redovisa den vinst eller förlust som uppkommer vid omvärdering beror på om derivatet identifieras som ett säkringsinstrument och karaktären hos den post som säkrats. Koncernen använder sig av kassaflödessäkringar i form av valutaterminskontrakt och ränteswapavtal för att minska sin exponering för valutakursförändringar och ränterisker. Då transaktionen ingås dokumenteras förhållandet mellan säkringsinstrumentet och den säkrade posten (posterna). Bedömning görs i samband med anskaffning om de derivatinstrument som används kommer att vara effektiva när det gäller att utjämna förändringar i kassaflöde för säkrade poster. Den risk som hanteras i kassaflödessäkringar av valutarisk är risken för förändringar i spotkurs, och följande kriterier ska vara uppfyllda för att säkringsredovisning ska tillämpas:

- Nominellt belopp i säkringsinstrument överstiger inte säkrad post
- Valutan är densamma i säkringsinstrument och säkrad post
- Förfall sker i samma period för säkringsinstrument och säkrad post

Den risk som hanteras i kassaflödessäkringar av räntor är risken för förändringar i referensräntan, och följande kriterier ska vara uppfyllda för att säkringsredovisning ska tillämpas:

- Nominellt belopp i säkringsinstrument överstiger inte säkrad post
- Valutan är densamma i säkringsinstrument och säkrad post
- Referensräntan är densamma i säkringsinstrument och säkrad post
- Räntebestämningss dagar är desamma i säkringsinstrument och säkrad post
- Om kreditvärdighet på motparten förändras på ett sådant sätt att värdet på säkringsinstrumentet påverkas på ett ej oväsentligt sätt ska det ingå i effektivitetsbedömningen.

I de fall kritiska villkor inte matchar perfekt görs en löpande kvantitativ bedömning för att bedöma effektiv respektive ineffektiv del. Den effektiva delen av förändringar i verkligt värde på derivatinstrument som identifieras som kassaflödessäkring och som uppfyller villkoren för säkringsredovisning, redovisas i övrigt totalresultat. Den värdeändring som hänförs till den ineffektiva delen redovisas direkt i resultaträkningen. Ingen ineffektivitet från säkringsredovisade derivat har rapporterats under året. Ackumulerade belopp i övrigt totalresultat återförs till resultaträkningen i de perioder då den säkrade posten påverkar resultatet.

#### Reform av referensräntorna

Det pågår projekt för att reformera referensräntorna, IBOR, och alternativa referensräntor är under utveckling och ska ersätta befintliga referensräntor. Bedömningen är att etablerade säkringsförhållanden kommer kvarstå som effektiva och att förändringen inte kommer ha någon väsentlig inverkan på instrument bokförda till verkligt värde eller räntekostnader och ränteintäkter.

#### Avsättningar

Koncernen avsätter för omstruktureringsåtgärder samt gör avsättningar för förlustkontrakt under rubrikerna långfristiga respektive kortfristiga skulder i balansräkningen. Avsättning för omstruktureringsåtgärder görs då det finns en detaljerad, beslutad plan för omstrukturering av verksamheten. För personalkostnader avsätts kostnad för arbetsbefriad tid under uppsägningstiden, eventuella avgångsvederlag samt avtalspensioner inklusive sociala avgifter. Green Cargo har försäljningsavtal som sträcker sig över flera år. För de avtal för vilka speciella resurser avsatts görs varje år en prövning av lönsamheten. Skulle ett avtal vara olönsamt görs en avsättning för tiden fram till nästa avtalade prisförhandlingstillfälle eller den tidpunkt då avtalet av andra skäl bedöms ha blivit lönsamt.

#### Eventualförpliktelser

En eventualförpliktelse redovisas när det finns ett möjligt åtagande som härrör från inträffade händelser och vars förekomst bekräftas endast av en eller flera osäkra framtida händelser eller när det finns ett åtagande som inte redovisas som en skuld eller avsättning på grund av att det inte är troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas. Green Cargos eventualförpliktelser utgörs av möjliga åtaganden för dotterbolagens räkning.

#### Kassaflödesanalys

Green Cargo redovisar kassaflödesanalysen enligt den indirekta metoden. Vid indirekt metod är utgångspunkten årets resultat efter finansiella poster och justeringar görs för resultatposter som inte är kassaflödespåverkande och för förändringar i rörelsekapital. I kassaflöde från den löpande verksamheten redovisas resultat efter finansiella poster, betalningar avseende avsättningar, betalda skatter och "justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet". Med detta avses kostnader och intäkter i resultaträkningen som inte motsvaras av någon in- eller

utbetalning, t ex avskrivningar. I kassaflöde från investeringsverksamheten redovisas in- och utbetalningar avseende företagets investeringar, häri ingår främst köp och försäljningar av anläggningstillgångar, men även t ex utdelningar. I investeringsverksamhet ingår även sådana placeringar som inte inryms i begreppet likvida medel, det vill säga placeringar med en vid investeringstillfället återstående löptid överstigande tre månader. Anläggningstillgångar som anskaffats genom finansiell leasing redovisas inte som ett inköp i kassaflödet. Eftersom det upptagna lånet och investeringen sker som en transaktion, kvittas dessa mot varandra. I kassaflöde från finansieringsverksamheten redovisas kassatransaktioner till följd av företagets finansiering. Här redovisas således upptagna lån förutom leasingkulder, amortering av lån (även amortering av leasingkulder), nyemissioner, aktieägartillskott och utbetald utdelning.

#### MODERBOLAGETS REDOVISNINGSPRINCIPER

Moderbolagets redovisning har upprättats i enlighet med Årsredovisningslagen (ÅRL) och Rådet för finansiell rapporterings rekommendation RFR 2. RFR 2 innebär att moderbolaget i årsredovisningen för den juridiska personen ska tillämpa samtliga av EU antagna IFRS och uttalanden så långt detta är möjligt inom ramen för årsredovisningslagen, tryggandelagen och med hänsyn till sambandet mellan redovisning och beskattning. Rekommendationen anger vilka undantag från och tillägg till IFRS som ska göras. Från denna regel görs i rekommendationen vissa undantag och tillägg beroende på lagbestämmelser, främst i ÅRL, samt på sambandet mellan redovisning och beskattning. Koncernens redovisningsprinciper tillämpas även i moderbolaget om inte annat anges. Alla avvikelser från koncernens principer framgår nedan.

#### Innehav i dotterföretag och intresseföretag

Andelar i dotterföretag och intresseföretag redovisas i moderbolaget enligt anskaffningsvärdeметoden. Detta innebär att transaktionsutgifter inkluderas i det redovisade värdet för innehav i dotterföretag och intresseföretag. I koncernredovisningen redovisas transaktionsutgifter hänförliga till dotterföretag direkt i resultatet när dessa uppkommer.

#### Koncernbidrag och aktieägartillskott

Green Cargo tillämpar huvudregeln för redovisning av koncernbidrag. Enligt huvudregeln ska erhållna koncernbidrag från dotterföretag redovisas som finansiell intäkt. Lämnade koncernbidrag från moderföretag till dotterföretag redovisas som ökning av andelar i koncernföretag.

#### Utformning av finansiella rapporter

IAS 1 som behandlar de finansiella rapporternas struktur och innehåll ska inte tillämpas vad avser moderbolagets balans- och resultaträkning. I stället ska balans- och resultaträkningen ställas upp i enlighet med vad som anges i Årsredovisningslagen. I koncernredovisningen görs i balansräkningen ingen uppdelning i fritt och bundet eget kapital vilken däremot görs i moderbolaget i enlighet med ÅRL. Green Cargo AB upprättar, i enlighet med IAS 1 p. 10 a, en resultaträkning med ett tillägg i vilket totalresultatet presenteras. Frivillig tillämpning av särregler i ÅRL innebär att företag som tillämpar IFRS i sin koncernredovisning bland annat får dela upp avsättningar i en långfristig respektive kortfristig del. Denna särregel tillämpas av Green Cargo AB.

#### Finansiella garantiavtal

I enlighet med RFR 2 tillämpas inte reglerna i IFRS 9 beträffande finansiella garantiavtal i moderbolaget avseende garantiavtal till förmån för dotter- och intresseföretag. När detta undantag tillämpas följs i stället reglerna för redovisning och värdering i IAS 37 Avsättningar, eventualförpliktelser och eventualtillgångar. Anledningen till detta undantag från redovisning av finansiella garantier avseende garantiavtal till förmån för dotter- och intresseföretag är sambandet mellan redovisning och beskattning.

**Ersättningar till anställda****Förmånsbestämda planer**

I moderbolaget tillämpas andra grunder för beräkning av förmånsbestämda planer än de som anges i IAS 19. Moderbolaget följer trygghandelagens bestämmelser och Finansinspektionens föreskrifter eftersom detta är en förutsättning för skattemässig avdragsrätt. De mest väsentliga skillnaderna jämfört med reglerna i IAS 19 är hur diskonteringsräntan fastställs, att beräkning av den förmånsbestämda förpliktelsen sker utifrån nuvarande lönenivå utan antagande om framtida löneökningar, och att alla aktuariella vinster och förluster redovisas i resultaträkningen då de uppstår.

**Fond för utvecklingsutgifter**

Aktiverade egenupparbetade immateriella tillgångar omförs från fritt Eget Kapital till bundet Eget Kapital "Fond för utvecklingsavgifter". I takt med avskrivning förs dessa tillbaka till fritt Eget Kapital.

**Närstående transaktioner enligt IAS 24**

Styrelse och befattningshavare i ledningsgruppen svarar årligen på en enkät som syftar till att säkerställa oberoende för nyckelpersoner

**Övrig information**

De finansiella rapporterna anges i miljoner kronor (MSEK) om inget annat anges. Avrundning kan medföra att vissa tabeller inte summerar.

**NOT 3 VIKTIGA UPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR FÖR REDOVISNINGSSÄNDAMÅL**

Att upprätta finansiella rapporter i överensstämmelse med IFRS kräver användning av en del viktiga redovisningsmässiga uppskattningar. Vidare krävs att ledningen gör vissa bedömningar vid tillämpningen av företagets redovisningsprinciper. Dessa uppskattningar och bedömningar påverkar i rapporterna redovisade tillgångs- och skuldposter respektive intäkt- och kostnadsposter samt lämnad information i övrigt, bland annat om eventualförpliktelser.

Uppskattningar och bedömningar utvärderas löpande och baseras på historisk erfarenhet och andra faktorer, inklusive förväntningar på framtida händelser som anses rimliga under rådande förhållanden. Härigenom dragna slutsatser utgör grunden för avgöranden rörande redovisade värden på tillgångar och skulder, i de fall dessa inte utan vidare kan fastställas genom information från andra källor. Verkligt utfall kan skilja sig från dessa bedömningar om andra antaganden görs eller andra förutsättningar gäller. De uppskattningar och bedömningar som innebär en betydande risk för väsentliga justeringar i redovisade värden för tillgångar och skulder under nästkommande räkenskapsår diskuteras nedan. Med den typ av verksamhet som bedrivs inom koncernen föreligger risk för kundförluster och koncernen har fastställda principer för reservering av osäkra kundfordringar. Principerna är i sig uppskattningar av historiska utfall och utvärderas löpande för att säkerställa att de följer verkliga utfall vad gäller kundförluster.

Tvister med leverantörer kan få ett annat utfall än det som uppskattats. Avsättningen avseende olyckskostnader bedöms vara osäker till belopp. Ansvarsfrågan samt uppkomna kostnader kan vara svåra att bedöma och utredningarna kan ta tid. Reserven grundas på bolagets bästa uppskattning om bedömt utfall. Avsättningar för förlustkontrakt kan vara osäkra till belopp då de inrymmer antaganden om framtida händelser, såsom transportvolym, effektiviseringsmöjligheter med mera. Inga underskottsavdrag är aktiverade under 2025 eller 2024. Värderingen av uppskjuten skattefordran relaterat till underskottsavdrag och koncernens förmåga att utnyttja underskottsavdrag baseras på ledningens uppskattningar av framtida skattepliktiga inkomster.

Tillämpade avskrivningstider för bolagets anläggningstillgångar är baserade på bolagets bästa bedömning av tillgångarnas och de ingående komponenters nyttjandeperiod.

**Leasingavtalens längd och diskonteringsränta**

För lokaler har vid fastställande av leasingperioden förlängningsoptionen inkluderats i de fall vi bedömt det rimligt säkert att den kommer att utnyttjas. För resterande leasingavtal har leasingperioden fastställts utifrån avtalad leasingperiod. Koncernens marginella låneränta används vid beräkning och värdering av leasingkulden vid tillämpningsdagen.

Beträffande aktuariella antaganden vid beräkning av pensionsskulden hänvisas till not 28.

**NOT 4 TRANSAKTIONER MED NÄRSTÄENDE**

Svenska staten äger 100 procent av aktierna i Green Cargo AB. Dotter- och intresseföretag framgår av not 16.

Utöver affärsmässiga transaktioner, som skett på marknadsmässiga villkor mellan bolag inom koncernen samt med andra statliga enheter såsom Trafikverket, har miljökompensation om 402 (299) MSEK redovisats. Inga ytterligare väsentliga transaktioner med närstående har skett under året. Gällande lön och ersättningar till närstående hänvisas till not 7.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
<b>Försäljning av tjänster</b>				
Dotterföretag	–	–	200	213
Intresseföretag	–	–	–	–
<b>Summa försäljning av tjänster till närstående:</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>200</b>	<b>213</b>

**Inköp av tjänster**

Dotterföretag	–	–	5	6
<b>Summa inköp av tjänster från närstående:</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>6</b>

**Utestående fordringar på närstående**

Dotterföretag	–	–	35	22
<b>Summa utestående fordringar på närstående:</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>35</b>	<b>22</b>

**Utestående skulder till närstående**

Dotterföretag	–	–	30	19
<b>Summa utestående skulder till närstående:</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>30</b>	<b>19</b>

Försäljning och fordringar på närstående företag enligt ovanstående tabeller består främst av transporttjänster och andra transportnära tjänster som omfattar bland annat lastning/lossning, rangering, växling samt uthyrning av spårfordon.

**NOT 5 UPPDELNING INTÄKTER**

I enlighet med den nya standarden IFRS 15 visas en uppdelning av intäkter enligt följande dimension.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Intermodal	409	594	409	594
Skog & Kemi	982	1 154	899	950
Industri & Energi	1 233	1 173	1 243	1 183
Internationell	1 256	1 128	1 112	1 090
Övrigt	137	198	142	202
	<b>4 019</b>	<b>4 248</b>	<b>3 806</b>	<b>4 019</b>

**Tidpunkt för intäktsredovisning**

Vid en tidpunkt	4 019	4 248	3 806	4 019
Över tid	–	–	–	–
	<b>4 019</b>	<b>4 248</b>	<b>3 806</b>	<b>4 019</b>

**NOT 6 ÖVRIGA RÖRELSEINTÄKTER**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Resultat vid försäljning av anläggningstillgångar	110	85	110	85
Valutakursdifferenser som påverkat rörelse-resultatet	7	7	–	–
Miljökompensation	402	299	402	299
Övriga bidrag	16	13	16	13
Övrigt	6	0	6	0
<b>Summa</b>	<b>542</b>	<b>403</b>	<b>534</b>	<b>396</b>

**NOT 7 ANSTÄLLDA OCH PERSONALKOSTNADER**

	Varav		Varav	
Medelantalet anställda	2025	kvinnor, %	2024	kvinnor, %
<b>Moderbolaget</b>				
Sverige	1 602	22	1 722	22
<b>Summa moderbolaget</b>	<b>1 602</b>	<b>22</b>	<b>1 722</b>	<b>22</b>

I moderbolagets styrelse (exkl arbetstagarrepresentanter) ingick 4 män och 3 kvinnor. I samtliga koncernens styrelser ingick 5 män och 3 kvinnor. I moderbolagets ledningsgrupp (tillika koncernens) ingick 7 män och 4 kvinnor.

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader	2025		2024	
	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
Moderbolaget	965	404	1 000	415
(varav pensionskostnad)		(80)		(79)
Dotterföretag	–	–	–	–
(varav pensionskostnad)		(–)		(–)
<b>Summa koncernen</b>	<b>965</b>	<b>404</b>	<b>1 000</b>	<b>415</b>
(varav pensionskostnad)		(80)		(79)

Av koncernens pensionskostnader avser 2 (2) gruppen styrelse och VD. Koncernens utestående pensionsförpliktelser till dessa uppgår till 0 (0). Kostnader till följd av ersättningar vid uppsägning uppgår under året till 1 (1).

Löner och andra ersättningar fördelade mellan VD, koncernledning samt övriga anställda (KSEK)	2025			2024		
	Lön och ersättning	Övriga Pension	Övriga för-månar	Lön och ersättning	Övriga Pension	Övriga för-månar
Styrelse	1 654	–	–	1 586	–	–
Vd, Henrik Dahlin	4 747	1 467	11	4 564	1 640	7
Övrig koncernledning	17 411	5 531	131	14 475	4 617	91
Övriga anställda	941 187	73 282		979 016	73 221	
<b>Summa koncernen</b>	<b>964 999</b>	<b>80 280</b>	<b>142</b>	<b>999 640</b>	<b>98</b>	<b></b>
(varav tantiem o.d)	(–)			(–)		

#### Ersättningar och övriga förmåner till ledande befattningshavare

Med ledande befattningshavare avses verkställande direktör, verksamhetsansvariga personer i bolaget som ingår i koncernledningen samt verkställande direktörer i dotterbolag som rapporterar till koncernchefen. Lön för VD i relation till företagets medellön är 846% för 2025, en ökning med 6,7% sen 2024. Medellönen ökade med 3,12% mellan 2024 och 2025.

#### Moderbolaget

##### Riktlinjer och beslutsformer

Bolaget har under året följt de principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare som beslutades på årsstämman 2025. Principerna bygger på riktlinjer som regeringen utfärdat om anställningsvillkor för ledande befattningshavare i företag med statligt ägande. Beslut om anställningsvillkor för verkställande direktören bereds av ersättningsutskottet och beslutas av styrelsen.

Beslut om anställningsvillkor för övriga ledande befattningshavare fattas av verkställande direktören efter sedvanlig avstämning med bolagets ersättningsutskott. Resultatet av träffade överenskommelser redovisas i styrelsen. Innan beslut fattas om enskild ersättning, framtas skriftligt underlag som utvisar bolagets totala kostnad som underlag för beslut. Styrelsen säkerställer att ersättningarna följer dessa riktlinjer genom att jämföra ersättningar för motsvarande befattningshavare i andra statliga och privata jämförbara företag i Sverige vad avser storlek, komplexitet och omsättning. Styrelsen presenterar förslag till principer för ersättning och andra anställningsvillkor för koncernchef samt ledande befattningshavare för godkännande av årsstämman. Ersättningsutskottets bereder bland annat styrelsens förslag till principer för lön och övriga ersättningar.

Ledamöter i ersättningsutskottet är Andreas Regnell, Leif Ljungqvist och Charlotte Gaarn Hansson.

Ersättningar till styrelsen, räkenskapsåret 2025		Styrelse-arvode	
Belopp i KSEK			
Styrelsens ordförande	Andreas Regnell <sup>3</sup>	502	ordf EU
Styrelseledamot	Catarina Fritz <sup>1</sup>	268	ordf RU
Styrelseledamot	Charlotte Gaarn Hansson <sup>4</sup>	222	ledm EU
Styrelseledamot	Crister Fritzon <sup>2</sup>	252	ledm RU
Styrelseledamot	Karin Strömberg	205	
Styrelseledamot	Urban Lindskog	205	
Styrelseledamot (statens representant)	Leif Ljungqvist <sup>5</sup>		ledm EU o RU
Arbetstagarrepresentant	Emma Karlsson	–	
Arbetstagarrepresentant	Jerker Liljeberg	–	
Arbetstagarrepresentant (suppleant)	Hans Danvall	–	
Arbetstagarrepresentant (suppleant)	Donny Sjöberg	–	
Arbetstagarrepresentant, adjungerad	Björn Nordh	–	

1 Varav 65 KSEK avser ersättning som ordförande i revisionsutskottet  
2 Varav 48 KSEK avser ersättning som ledamot i revisionsutskottet  
3 Varav ordförande i ersättningsutskottet 24 KSEK  
4 Varav ledamot i ersättningsutskottet 17 KSEK  
5 Ledamot i revisions- respektive ersättningsutskottet

Ersättningar till styrelsen, räkenskapsåret 2024		Styrelse-arvode	
Belopp i KSEK			
Styrelsens ordförande	Andreas Regnell <sup>5</sup>	485	ordf EU
Styrelseledamot	Catarina Fritz <sup>3</sup>	255	ordf RU
Styrelseledamot	Charlotte Gaarn Hansson <sup>6</sup>	212	ledm EU
Styrelseledamot	Crister Fritzon <sup>4</sup>	240	ledm RU
Styrelseledamot	Karin Strömberg	197	
Styrelseledamot	Urban Lindskog	197	
Styrelseledamot (statens representant)	Michael Thorén <sup>1</sup>	–	
Styrelseledamot (statens representant)	Leif Ljungqvist <sup>2,7</sup>		ledm EU o RU
Arbetstagarrepresentant	Emma Karlsson	–	
Arbetstagarrepresentant	Jerker Liljeberg	–	
Arbetstagarrepresentant (suppleant)	Hans Danvall	–	
Arbetstagarrepresentant (suppleant)	Donny Sjöberg	–	
Arbetstagarrepresentant, adjungerad	Björn Nordh	–	

1 Avgick 2024-04-25  
2 Tillträdde 2024-04-25  
3 Varav 59 KSEK avser ersättning som ordförande i revisionsutskottet  
4 Varav 43 KSEK avser ersättning som ledamot i revisionsutskottet  
5 Varav ordförande i ersättningsutskottet 20 KSEK  
6 Varav ledamot i ersättningsutskottet 15 KSEK  
7 Ledamot i revisions- respektive ersättningsutskottet

#### Ersättningar

##### Styrelse

Enligt beslut av årsstämman 2025 i Green Cargo AB utgår årligt arvode till styrelsens ledamöter med 485 KSEK för ordföranden och med 208 KSEK per person för övriga stämموvalda ledamöter. Därutöver utgår årligt arvode till ledamöterna i styrelsens revisionsutskott med 65 KSEK till ordföranden och med 48 KSEK per person till övriga ledamöter. För annat styrelseutskottsarbete utgår inte något arvode. Arvode utgår inte till ledamot anställd i Regeringskansliet. Ersättningsutskottets ordförande samt ledamot har arvoden om 24 KSEK respektive 17 KSEK.

##### Koncernledning

Den övergripande principen är att ersättning och övriga anställningsvillkor ska vara marknadsanpassade men inte marknadsledande för att säkerställa att Green Cargo kan attrahera och behålla kvalificerade ledande befattningshavare. Ersättning till verkställande direktör och andra ledande befattningshavare utgörs av grundlön, skattepliktiga förmåner, sjukvårdsförsäkring samt pension. Grundlönen sätts individuellt och ska ligga i linje med lönenivåerna på den marknad där den aktuella befattningshavaren är anställd. Verkställande direktör och ledande befattningshavare har inte rätt till någon rörlig ersättning eller ersättning i form av finansiella instrument. Förmåner som redovisas i tabellen avser främst tjänstebil.

##### Pensioner

Moderbolagets verkställande direktör och övriga ledande befattningshavare omfattas normalt av ITP-planen, eller annan lösning på motsvarande kostnadsnivå, varvid alternativregeln tillämpas, varför fortsatta pensionsförpliktelser inte föreligger.

##### Avgångsvederlag

Mellan bolaget och verkställande direktören gäller en uppsägningstid om 6 månader från bolagets sida och 6 månader från verkställande direktörens sida. Vid uppsägning från bolagets sida erhålls ett avgångsvederlag som uppgår till 8 månadslöner. Nya inkomster från annan anställning eller egen verksamhet kan avräknas från uppsägningsslönen och avgångsvederlaget. Vid uppsägning från verkställande direktörens sida utbetalas inget avgångsvederlag.

Mellan bolaget och övriga ledande befattningshavare gäller en uppsägningstid om 6 månader från bolagets sida och 6 månader från ledande befattningshavarens sida. Vid uppsägning från bolagets sida erhålls ett avgångsvederlag som uppgår till 6 månadslöner. Nya inkomster från annan anställning eller egen verksamhet ska avräknas från uppsägningsslönen och avgångsvederlaget. Vid uppsägning från ledande befattningshavarens sida utbetalas inget avgångsvederlag.

#### NOT 8 ARVODE OCH KOSTNADERSÄTTNING TILL REVISORER

PWC	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Revisionsuppdrag	2,3	2,2	2,3	2,2
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag	0,4	0,6	0,4	0,6
Övriga tjänster	0,1	0,3	0,1	0,3
<b>Summa</b>	<b>2,8</b>	<b>3,1</b>	<b>2,8</b>	<b>3,1</b>

Revisionsarvodet i de svenska dotterbolagen har fakturerats moderbolaget. Med revisionsuppdrag avses lagstadgad revision av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning samt revision och annan granskning utförd i enlighet med överenskommelse eller avtal. Detta inkluderar övriga arbetsuppgifter som det ankommer på bolagets revisorer att utföra samt

rådgivning eller annat biträde som föranleds av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförandet av sådana övriga arbetsuppgifter. Med övriga tjänster avses rådgivning avseende redovisningsfrågor.

#### NOT 9 RESULTAT FRÅN ANDELAR I KONCERNFÖRETAG

	Moderbolaget	
	2025	2024
Nedskrivning aktier i koncernföretag	-	-9
Erhållna koncernbidrag	2	3
<b>Summa</b>	<b>2</b>	<b>-7</b>

#### NOT 10 RÄNTEINTÄKTER OCH LIKNANDE RESULTATPOSTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Ränteintäkter, övriga	6	12	6	12
Finansiella valutakursvinster	34	-	34	-
<b>Summa</b>	<b>40</b>	<b>12</b>	<b>40</b>	<b>12</b>

#### NOT 11 RÄNTEKOSTNADER OCH LIKNANDE RESULTATPOSTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Räntekostnader, övriga	-71	-81	-70	-81
Finansiella valutakursförluster	-	-19	-	-19
<b>Summa</b>	<b>-71</b>	<b>-101</b>	<b>-70</b>	<b>-101</b>

#### NOT 12 INKOMSTSKATT

Väsentliga delbelopp i årets skattekostnad	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Aktuell skatt	-	-	-	-
Uppskjuten skatt	-	-	-	-
<b>Summa</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### Sambandet mellan årets skattekostnad och redovisat resultat före skatt

	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Redovisat resultat efter finansiella poster	-84	-193	-63	-192
Skatt enligt gällande skattesats (20,6%)	17	40	13	40
Skatteeffekt av ej avdragsgilla kostnader/ ej skattepliktiga intäkter	-33	-38	-33	-40
Skatteeffekt av underskott för vilka ingen uppskjuten skattefordran redovisats	16	-2	20	0
<b>Redovisad skatt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### Skatt hänförlig till komponenter i övrigt totalresultat i koncernen

	Före skatt	Skatteeffekt	Efter skatt
<b>2025</b>			
Omvärdering förmånsbestämda pensionsplaner	-7	2	-5
Kassaflödessäkringar	0	0	0
<b>Summa</b>	<b>-7</b>	<b>2</b>	<b>-5</b>

	Före skatt	Skatteeffekt	Efter skatt
<b>2024</b>			
Omvärdering förmånsbestämda pensionsplaner	-11	2	-9
Kassaflödessäkringar	-23	5	-18
<b>Summa</b>	<b>-34</b>	<b>7</b>	<b>-27</b>

#### Skatt hänförlig till komponenter i övrigt totalresultat i moderbolaget

	Före skatt	Skatteeffekt	Efter skatt
<b>2025</b>			
Kassaflödessäkringar	0	0	0
<b>Summa</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

	Före skatt	Skatteeffekt	Efter skatt
<b>2024</b>			
Kassaflödessäkringar	-23	5	-18
<b>Summa</b>	<b>-23</b>	<b>5</b>	<b>-18</b>

#### NOT 13 IMMATERIELLA TILLGÅNGAR

Koncernen	Balanserade utvecklingsutgifter		Pågående balanserade utvecklingsutgifter	
	2025	2024	2025	2024

<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>				
Vid årets början	239	215	13	24
Nyanskaffningar	6	3	48	11
Avyttringar och utrangeringar	-6	-	-	-
Omklassificeringar	7	21	-7	-21
<b>Vid årets slut</b>	<b>246</b>	<b>239</b>	<b>55</b>	<b>13</b>

<i>Ackumulerade avskrivningar</i>				
Vid årets början	-190	-168	-	-
Avyttringar och utrangeringar	6	-	-	-
Årets avskrivning	-20	-22	-	-
<b>Vid årets slut</b>	<b>-203</b>	<b>-190</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

<i>Ackumulerade nedskrivningar</i>				
Vid årets början	-1	-1	-	-
Avyttringar och utrangeringar	0	0	-	-
Nedskrivningar som redovisas i resultaträkningen	-	-	-	-
<b>Vid årets slut</b>	<b>-1</b>	<b>-1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Redovisat restvärde vid årets slut</b>	<b>42</b>	<b>49</b>	<b>55</b>	<b>13</b>

Moderbolaget	Balanserade utvecklingsutgifter		Pågående balanserade utvecklingsutgifter	
	2025	2024	2025	2024
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>				
Vid årets början	233	209	13	24
Nyanskaffningar	6	3	48	11
Avyttringar och utrangeringar	-6	-	-	-
Omklassificeringar	7	21	-7	-21
<b>Vid årets slut</b>	<b>240</b>	<b>233</b>	<b>55</b>	<b>13</b>
<i>Ackumulerade avskrivningar</i>				
Vid årets början	-184	-162	-	-
Avyttringar och utrangeringar	6	0	-	-
Årets avskrivning	-20	-22	-	-
<b>Vid årets slut</b>	<b>-197</b>	<b>-184</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<i>Ackumulerade nedskrivningar</i>				
Vid årets början	-1	-1	-	-
Avyttringar och utrangeringar	-	-	-	-
Nedskrivningar som redovisas i resultaträkningen	-	-	-	-
<b>Vid årets slut</b>	<b>-1</b>	<b>-1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Bokfört restvärde vid årets slut</b>	<b>42</b>	<b>49</b>	<b>55</b>	<b>13</b>

Balanserade utvecklingsutgifter avser till väsentlig del olika projekt för Affärs-systemet, trafikflödesplaneringssystem och anpassning av dataintegration. Den genomsnittliga kvarstående avskrivningstiden är 2 år av restvärde.

Total kostnad för utveckling	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Utgifter för utveckling som kostnadsförts	57	82	57	82
Avskrivningar	20	22	20	22
<b>Summa</b>	<b>77</b>	<b>104</b>	<b>77</b>	<b>104</b>

## NOT 14 MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Koncernen	Mark, markan- läggningar och byggnader		Investeringar i hyrda lokaler	
	2025	2024	2025	2024
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>				
Vid årets början	30	28	43	43
Nyanskaffningar	1	2	–	–
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–	–
<b>Vid årets slut</b>	<b>31</b>	<b>30</b>	<b>43</b>	<b>43</b>
<i>Ackumulerade avskrivningar</i>				
Vid årets början	–21	–21	–42	–42
Årets avskrivning	–1	–1	0	0
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–	–
<b>Vid årets slut</b>	<b>–22</b>	<b>–21</b>	<b>–42</b>	<b>–42</b>
<b>Redovisat restvärde vid årets slut</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

Koncernen	Transport- medel		Pågående ny- inventarier			
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>						
Vid årets början	6 338	6 247	181	166	44	161
Nyanskaffningar	66	159	1	2	25	25
Utköpta leasingavtal	8	–8	0	0	–	–
Avyttringar och utrangeringar	–374	–244	–8	0	–	–
Omklassificeringar	565	184	0	14	–44	–141
Rättning av ingående värden	–	–	–	–	–	–
<b>Vid årets slut</b>	<b>6 603</b>	<b>6 338</b>	<b>173</b>	<b>181</b>	<b>25</b>	<b>44</b>
<i>Ackumulerade avskrivningar</i>						
Vid årets början	–4 362	–4 182	–144	–139	–	–
Årets avskrivning	–225	–215	–5	–6	–	–
Ack. avskrivningar utköpta leasingavtal	–	–	–	–	–	–
Avyttringar och utrangeringar	180	110	8	0	–	–
Omklassificeringar	–418	–76	–	–	–	–
Rättning av ingående värden	–	–	–	–	–	–
<b>Vid årets slut</b>	<b>–4 826</b>	<b>–4 362</b>	<b>–141</b>	<b>–144</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>Ackumulerade nedskrivningar</i>						
Vid årets början	–698	–827	0	0	–	–
Årets nedskrivningar	0	0	–	–	–	–
Ack. nedskrivningar utköpta leasingavtal	–15	–1	–	–	–	–
Avyttringar och utrangeringar	188	130	–	–	–	–
<b>Vid årets slut</b>	<b>–525</b>	<b>–698</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Redovisat restvärde vid årets slut</b>	<b>1 252</b>	<b>1 277</b>	<b>32</b>	<b>36</b>	<b>25</b>	<b>44</b>

## NOT 15 NYTTJANDERÄTTSTILLGÅNGAR

## Redovisningsprinciper

Green Cargo hyr lokaler (kontorslokaler, lokstall/verkstäder och övernattningslokaler) samt fordon (främst lok, vagnar & lastbärare). Leasingavtalen redovisas som nyttjanderättstillgång enligt IFRS 16 och en motsvarande leaseingskuld, den dagen som den leaseade tillgången finns tillgänglig för användning av Green Cargo. I Not 2 redovisas använda redovisningsprinciper för nyttjanderättstillgångarna.

För mer information avseende leasingavtal och leaseingskuld, se not 27. För information avseende övergången till IFRS 16 se not 18 i Års- och hållbarhetsredovisning från 2019.

Moderbolaget	Mark, markan- läggningar och byggnader		Investeringar i hyrda lokaler	
	2025	2024	2025	2024
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>				
Vid årets början	2	1	43	43
Nyanskaffningar	0	1	0	0
Avyttringar och utrangeringar	0	–	–12	–
<b>Vid årets slut</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>31</b>	<b>43</b>
<i>Ackumulerade avskrivningar</i>				
Vid årets början	0	0	–42	–42
Årets avskrivning	0	–	0	0
Avyttringar och utrangeringar	0	–	12	0
<b>Vid årets slut</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>–30</b>	<b>–42</b>
<b>Redovisat restvärde vid årets slut</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

Moderbolaget	Transport- medel		Pågående ny- inventarier			
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>						
Vid årets början	6 332	6 241	175	160	44	161
Nyanskaffningar	66	159	1	2	25	25
Utköpta leasingavtal	–	–	0	0	–	–
Avyttringar och utrangeringar	–374	–244	–8	0	–	–
Omklassificeringar	565	184	0	14	–44	–141
Rättning av ingående värden	8	–8	–	–	–	–
<b>Vid årets slut</b>	<b>6 597</b>	<b>6 332</b>	<b>167</b>	<b>175</b>	<b>25</b>	<b>44</b>
<i>Ackumulerade avskrivningar</i>						
Vid årets början	–4 359	–4 178	–139	–133	–	–
Årets avskrivning	–225	–215	–5	–6	–	–
Ack. avskrivningar utköpta leasingavtal	–	–	–	–	–	–
Avyttringar och utrangeringar	180	110	8	0	–	–
Omklassificeringar	–418	–76	–	–	–	–
Rättning av ingående värden	–	–	–	–	–	–
<b>Vid årets slut</b>	<b>–4 822</b>	<b>–4 359</b>	<b>–135</b>	<b>–139</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>Ackumulerade nedskrivningar</i>						
Vid årets början	–695	–824	0	0	–	–
Årets nedskrivningar	0	0	–	–	–	–
Ack. nedskrivningar utköpta leasingavtal	–	–	–	–	–	–
Omklassificeringar	–15	–1	–	–	–	–
Avyttringar och utrangeringar	188	130	–	–	–	–
<b>Vid årets slut</b>	<b>–522</b>	<b>–695</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Redovisat restvärde vid årets slut</b>	<b>1 252</b>	<b>1 277</b>	<b>32</b>	<b>36</b>	<b>25</b>	<b>44</b>

## Nyttjanderättstillgång (HOC)

	2025				2024			
	Lokaler, mark & parkering	Lok & vagnar	Tjänste- bilar	Summa	Lokaler, mark & parkering	Lok & vagnar	Tjänste- bilar	Summa
<b>Koncernen</b>								
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>								
Vid årets början	465	1 583	30	2 079	389	1 577	22	1 989
Nyanskaffningar	53	126	3	182	76	139	8	224
Avyttringar och utrangeringar	-9	-20	0	-29	0	0	0	0
Omklassificeringar	0	-494	0	-494	0	-133	0	-133
Rättning av ingående värde	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Vid årets slut</b>	<b>509</b>	<b>1 196</b>	<b>33</b>	<b>1 737</b>	<b>465</b>	<b>1 583</b>	<b>30</b>	<b>2 080</b>
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>								
Vid årets början	-264	-1 090	-23	-1 377	-221	-1 041	-19	-1 280
Årets avskrivning	-43	-120	-5	-169	-43	-127	-4	-174
Avyttringar och utrangeringar	0	15	0	15	0	0	0	0
Omklassificeringar	0	418	-	418	0	78	-	78
Rättning av ingående värde	0	0	-	0	0	0	-	0
<b>Vid årets slut</b>	<b>-307</b>	<b>-777</b>	<b>-29</b>	<b>-1 112</b>	<b>-264</b>	<b>-1 090</b>	<b>-23</b>	<b>-1 376</b>
<i>Akkumulerade nedskrivningar</i>								
Vid årets början	0	-34	0	-34	0	-34	0	-34
Nedskrivningar som redovisas i resultaträkningen	0	-	-	-	0	-	-	0
Avyttringar och utrangeringar	0	-	-	-	0	-	-	0
Omklassificeringar	0	0	-	0	0	0	-	0
Rättning av ingående värde	0	-	-	-	0	-	-	0
<b>Vid årets slut</b>	<b>0</b>	<b>-34</b>	<b>0</b>	<b>-34</b>	<b>0</b>	<b>-34</b>	<b>0</b>	<b>-34</b>
<b>Redovisat restvärde vid årets slut</b>	<b>202</b>	<b>385</b>	<b>4</b>	<b>592</b>	<b>202</b>	<b>459</b>	<b>7</b>	<b>669</b>

## Nyttjanderättstillgång (HOC)

	2025				2024			
	Lokaler, mark & parkering	Lok & vagnar	Tjänste- bilar	Summa	Lokaler, mark & parkering	Lok & vagnar	Tjänste- bilar	Summa
<b>Moderbolaget</b>								
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>								
Vid årets början	465	1 584	30	2 080	389	1 578	22	1 989
Nyanskaffningar	53	126	3	182	76	139	8	223
Avyttringar och utrangeringar	-9	-20	0	-29	0	0	0	0
Omklassificeringar		-494		-494		-133		-133
Rättning av ingående värde				0				0
<b>Vid årets slut</b>	<b>509</b>	<b>1 196</b>	<b>33</b>	<b>1 738</b>	<b>465</b>	<b>1 584</b>	<b>30</b>	<b>2 080</b>
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>								
Vid årets början	-263	-1 090	-23	-1 377	-221	-1 041	-19	-1 281
Årets avskrivning	-43	-120	-5	-169	-43	-127	-4	-174
Avyttringar och utrangeringar		15		15				0
Omklassificeringar		418	-	418		78	-	78
Rättning av ingående värde		-	-	-		-	-	0
<b>Vid årets slut</b>	<b>-307</b>	<b>-777</b>	<b>-29</b>	<b>-1 112</b>	<b>-263</b>	<b>-1 090</b>	<b>-23</b>	<b>-1 377</b>
<i>Akkumulerade nedskrivningar</i>								
Vid årets början	0	-34	0	-34	0	-34	0	-34
Nedskrivningar som redovisas i resultaträkningen		-	-	-		-	-	0
Avyttringar och utrangeringar		-	-	-		-	-	0
Omklassificeringar				0				0
Rättning av ingående värde		-	-	-		-	-	0
<b>Vid årets slut</b>	<b>0</b>	<b>-34</b>	<b>0</b>	<b>-34</b>	<b>0</b>	<b>-34</b>	<b>0</b>	<b>-34</b>
<b>Redovisat restvärde vid årets slut</b>	<b>202</b>	<b>385</b>	<b>4</b>	<b>592</b>	<b>202</b>	<b>459</b>	<b>7</b>	<b>669</b>

## Redovisade belopp i resultaträkningen

I resultaträkningen redovisas följande belopp relaterade till leasingavtal (förutom avskrivningar):

	2025	2024
<b>Koncernen (MSEK):</b>		
Räntekostnader (ingår i finansiella kostnader):	26	33
Övriga utgifter (avtal där den underliggande tillgången är av lågt värde eller på korttidsleasing):	4	3
Intäkter från vidareuthyrning:	97	106

## Moderbolaget (MSEK):

Räntekostnader (ingår i finansiella kostnader):	26	33
Övriga utgifter (avtal där den underliggande tillgången är av lågt värde eller på korttidsleasing):	4	3
Intäkter från vidareuthyrning:	97	106

**NOT 16 ANDELAR I KONCERNFÖRETAG OCH INTRESSEFÖRETAG**

Moderbolaget Andelar i koncernföretag	Organisations- nummer	Antal andelar	Andel i % <sup>1</sup>	Redo- visat värde
Green Cargo Fastigheter AB, Stockholm	556167-6197	4 200	100,0	0
Nordisk Transport Rail AB, Trelleborg	556336-9270	100 000	100,0	31
TGOJ Trafik AB, Eskilstuna	556157-6587	5 000	100,0	10
<b>Summa</b>				<b>41</b>

<sup>1</sup> Ägarandelen av kapitalet avses, vilket även överensstämmer med andelen av rösterna för totalt antal aktier.

**NOT 17 UPPSKJUTEN INKOMSTSKATT**

Uppskjutna skattefordringar och skatteskulder kvittas när det finns en legal kvittningsrätt för aktuella skattefordringar och skatteskulder och när uppskjutna skatter avser samma skattemyndighet.

Specifikation över redovisade temporära skillnader	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Nyttjanderätter och finansiell fordran	-694	-835	-694	-835
Leasingskulder	683	823	683	823
Materiella anläggningstillgångar (restvärdesmetoden)	402	402	402	402
Underskottsavdrag <sup>1</sup>	-402	-402	-402	-402
Övrigt	-	-	-	-
<b>Summa temporära skillnader</b>	<b>-11</b>	<b>-12</b>	<b>-11</b>	<b>-12</b>

Specifikation över uppskjuten skatt på temporära skillnader	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Nyttjanderätter och finansiell fordran	-143	-172	-143	-172
Leasingskulder	141	170	141	170
Materiella anläggningstillgångar (restvärdesmetoden)	83	83	83	83
Underskottsavdrag <sup>1</sup>	-83	-83	-83	-83
Övrigt	-	-	-	-
<b>Summa uppskjuten skattefordran</b>	<b>-2</b>	<b>-2</b>	<b>-2</b>	<b>-2</b>

<sup>1</sup> Summa ackumulerade skattemässiga underskottsavdrag uppgår till cirka (890).

**Uppskjutna skatter redovisade i resultaträkningen:**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Underskottsavdrag	-	-	-	-
<b>Summa</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**Uppskjutna skatter redovisade i övrigt totalresultat:**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Övrigt	-	-	-	-
<b>Summa</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**NOT 18 ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR FÖR FÖRSÄLJNING**

Redovisade värden	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Lok	-	8	-	8
<b>Summa redovisat värde</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>8</b>

**NOT 19 VARULAGER**

Redovisade värden	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Diesellager	2	2	2	2
Reservdelslager	45	46	45	46
<b>Summa redovisat värde</b>	<b>47</b>	<b>47</b>	<b>47</b>	<b>47</b>

**NOT 20 UPPLUPNA KOSTNADER OCH FÖRUTBETALDA INTÄKTER**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Personalrelaterade kostnader	169	161	169	161
Infraavgifter	56	59	56	59
Räntekostnader	3	3	3	3
Fraktkostnader	32	43	31	37
Underhållskostnader	22	8	22	8
Hyra fordon	1	2	1	2
Energi verksamhet	18	20	18	20
Övriga upplupna kostnader	98	104	86	104
Övriga förutbetalda intäkter	86	92	86	92
<b>Summa</b>	<b>485</b>	<b>492</b>	<b>472</b>	<b>486</b>

**NOT 21 AVSÄTTNINGAR**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024

	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Vid årets början				
Avsättningar som gjorts under året			0	3
Avsättningar som tagits i anspråk under året			0	0
<b>Vid årets slut</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>3</b>
varav kortfristig del			0	0

**Moderbolaget**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Vid årets början			0	3
Avsättningar som gjorts under året			0	0
Avsättningar som tagits i anspråk under året			0	0
<b>Vid årets slut</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>3</b>
varav kortfristig del			0	0

Övriga avsättningar i moderbolaget avser kollektivavtalade förmåner.

**NOT 22 FÖRUTBETALDA KOSTNADER OCH UPPLUPNA INTÄKTER**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Förskottsbetalda hyror och liknande	5	4	6	4
Övriga förutbetalda kostnader	30	23	29	22
Upplupna fraktintäkter	54	76	52	72
Övriga upplupna intäkter	228	15	228	15
<b>Summa</b>	<b>318</b>	<b>117</b>	<b>316</b>	<b>113</b>

**NOT 23 STÄLLDA SÄKERHETER OCH EVENTUALFÖRPLIKTELSE**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024

**Ställda säkerheter**

Tillgångar med äganderättsförbehåll	51	56	51	56
<b>Summa ställda säkerheter</b>	<b>51</b>	<b>56</b>	<b>51</b>	<b>56</b>

**Eventualförpliktelser**

Garantieförbindelser för intressebolag	5	5	5	5
<b>Summa eventualförpliktelser</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>

**NOT 24 SÄRSKILDA UPPLYSNINGAR OM EGET KAPITAL****Förvaltning av kapital**

Kapital avser eget kapital samt lånat kapital. Koncernens mål för förvaltning av kapitalet är att trygga koncernens fortlevnad och handlingsfrihet samt tillse att ägaren även fortsättningsvis erhåller avkastning på sina placerade medel. Fördelningen mellan eget och lånat kapital ska vara sådan att en god balans erhålls mellan risk och avkastning. Kapitalstrukturen anpassas om så är nödvändigt till förändrade ekonomiska förutsättningar och andra omvärldsfaktorer. För att bibehålla och anpassa kapitalstrukturen kan koncernen dela ut medel, öka det egna kapitalet genom utgivande av nya aktier eller kapitaltillskott alternativt minska eller öka skulderna. Av balansräkningen framgår koncernens skulder och eget kapital. Av rapporten Förändringar i eget kapital framgår de olika komponenterna i eget kapital och i denna not finns en specifikation av de olika komponenterna som ingår i reserver. Green Cargos finansiella mål utgörs av krav på att nettoskuldssättningsgrad ska uppgå till minst 0,6 och högst 0,9. Avkastning på operativt kapital ska uppgå till minst 10 procent över en konjunkturcykel.

**KONCERNEN****Reserver***Säkringsreserv*

Säkringsreserven innefattar den effektiva andelen av den ackumulerade nettoförändringen av verkligt värde på ett kassaflödessäkringsinstrument hänförligt till transaktioner som ännu inte har inträffat.

*Omräkningsreserv*

Omräkningsreserven innefattar alla valutakursdifferenser som uppstår vid omräkning av finansiella rapporter från utländska verksamheter som har upprättat sina finansiella rapporter i en annan valuta än den valuta i vilken koncernens finansiella rapporter presenteras. Moderbolaget och koncernen presenterar sina finansiella rapporter i svenska kronor.

**Balanserade vinstmedel och årets resultat**

I balanserade vinstmedel inklusive årets resultat ingår intjänade vinstmedel i moderbolaget och dess dotter- och intresseföretag.

**MODERBOLAGET****Övrigt tillskjutet kapital**

Avser eget kapital som är tillskjutet från ägaren. Här ingår överkurs vid nyemission 100 MSEK och erhållet aktieägartillskott 947 MSEK. Av aktieägartillskottet är 347 MSEK villkorat.

**Aktiekapital**

Antalet aktier uppgår till 2 000 000 och kvotvärdet är 100 SEK per aktie. Samtliga aktier är fullt betalda. Inga aktier innehas av bolaget eller av dess dotterföretag.

**Bundet och fritt eget kapital**

Bundet eget kapital får inte minskas genom vinstutdelning. Det bundna kapitalet består av aktiekapital 200 MSEK, reservfond 100 MSEK och fond för utvecklingsutgifter 42 MSEK. Fritt eget kapital utgörs av fond för verkligt värde, balanserade vinstmedel och årets resultat.

<b>Specifikation fond för verkligt värde</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Belopp vid årets början	12	30
Kassaflödessäkringar valutaterminer/ränteswap:		
Redovisat i rapport över totalresultatet	0	-23
Uppskjutet skatt	0	5
<b>Belopp vid årets slut</b>	<b>12</b>	<b>12</b>

<b>Specifikation reserver</b>	<b>2025</b>			<b>2024</b>		
	<b>Säkringsreserv</b>	<b>Omräkningsreserv</b>	<b>Omvärderingsreserv</b>	<b>Säkringsreserv</b>	<b>Omräkningsreserv</b>	<b>Omvärderingsreserv</b>
<b>Belopp vid årets början</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Poster som senare kan återföras i resultaträkningen</b>						
Kassaflödessäkringar valutaterminer:						
Redovisat i rapport över totalresultatet				-23		
Uppskjutet skatt				5		
<b>Belopp vid årets slut</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**NOT 25 TILLÄGGSUPPLYSNINGAR TILL KASSAFLÖDESANALYSER**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
<b>Betalda och erhållna räntor</b>				
Erhållen ränta	0	1	0	1
Erlagd ränta	-26	-36	-26	-36
<b>Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m m</b>				
Av- och nedskrivningar av tillgångar	420	417	419	426
Rearesultat vid försäljning av anläggnings-tillgångar	-118	-85	-118	-85
Valutaomvärderingar	-21	16	-21	16
Erhållna/lämnade koncernbidrag ej inbetalda/utbetalda	-	-	-	-
Avsättningar				
Övrigt		8	-	8
<b>Summa</b>	<b>280</b>	<b>357</b>	<b>280</b>	<b>365</b>

Koncernen	Ej kassaflödes-påverkande					UB 2025
	IB 2025	Kassa-flöden	Effekt IFRS 16	Omvärde-ring	Omklassi-ficering	
Skulder till kreditinstitut	990	-28		-21	-	941
Leasingskulder	823	-34	-93	-13	-	683
Derivat-instrument	-15			-1	-	-16

Moderbolaget	Ej kassaflödes-påverkande					UB 2025
	IB 2025	Kassa-flöden	Effekt IFRS 16	Omvärde-ring	Omklassi-ficering	
Skulder till kreditinstitut	990	-28		-21	-	941
Leasingskulder	823	-34	-93	-13	-	683
Derivat-instrument	-15			-1	-	-16

Koncernen	Ej kassaflödes-påverkande					UB 2024
	IB 2024	Kassa-flöden	Effekt IFRS 16	Omvärde-ring	Omklassi-ficering	
Skulder till kreditinstitut	999	-23	-	14	-	990
Leasingskulder	787	-77	112	1	-	823
Derivat-instrument	-35	-	-	22	-	-15

Moderbolaget	Ej kassaflödes-påverkande					UB 2024
	IB 2024	Kassa-flöden	Effekt IFRS 16	Omvärde-ring	Omklassi-ficering	
Skulder till kreditinstitut	999	-23	-	14	-	990
Leasingskulder	787	-77	112	1	-	823
Derivat-instrument	-35	-	-	22	-	-15

Följande delkomponenter ingår i likvida medel:	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Kassa och bank	79	159	79	159

**NOT 26 CHECKRÅKNINGSKREDIT**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Beviljad kreditlimit	75	75	75	75
Outnyttjad del	75	75	75	75
<b>Utnyttjat kreditbelopp</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Green Cargo har även utnyttjade revolverande kreditfaciliteter om 400 MSEK respektive 25 MEUR.

**NOT 27 FINANSIELLA INSTRUMENT OCH FINANSIELL RISKHANTERING****Finansiell riskhantering**

Green Cargo är i sin verksamhet exponerad för olika finansiella risker. Styrelsen ansvarar för att fastställa koncernens finanspolicy som omfattar riktlinjer, mål och ramar för hantering av finansiella risker inom koncernen. Treasuryenheten ansvarar för hanteringen av finansiella risker.

**Likviditets- och refinansieringsrisk**

Likviditetsrisk är risken att inte kunna fullgöra betalningsåtaganden till följd av att tillräckliga likvida medel inte är tillgängliga. Green Cargo upprätthåller därför en minimilikviditet, motsvarande minst 4 procent av koncernens årsomsättning, som består av banktillgodohavanden och placeringar samt outnyttjade bekräftade krediter.

Refinansieringsrisk är risken att Green Cargo inte kan erhålla finansiering eller att finansiering endast kan erhållas till avsevärt ökade kostnader. Löptiderna på koncernens lån ska därför fördelas i tiden så att låneförfallen sprids jämnt eller anpassas till att möta förväntade inbetalningar, och högst 30 procent av skulderna bör förfalla inom de närmaste 12 månaderna.

**Förfallostruktur på upplåning, koncernen:**

Bok-fört värde	Avtalade kassa-flöden (varav ränta) <sup>1</sup>	6 mån eller mindre (varav ränta)	6-12 mån (varav ränta)	1-2 år (varav ränta)	2-5 år (varav ränta)	Mer
						än 5 år (varav ränta)

**Skulder per 2025-12-31**

Lån	941	1 012	27	316	94	574	-
		(71)	(16)	(15)	(21)	(19)	-
Leasingskulder	683	735	126	134	278	196	1
		(52)	(11)	(9)	(20)	(12)	(0)
Räntederivat	-6	(6)	(2)	(2)	(3)	(1)	0
		6	(2)	(2)	(3)	(1)	0

**Skulder per 2024-12-31**

Lån	990	1 102	30	29	345	698	-
		(112)	(18)	(17)	(32)	(43)	-
Leasingskulder	823	879	145	268	182	244	40
		(56)	(14)	(10)	(14)	(15)	(3)
Räntederivat	-10	(10)	(2)	(2)	(4)	(3)	1
		10	(2)	(2)	(4)	(3)	1

**Förfallostruktur på upplåning, moderbolaget:**

	Avtalade Bok- fört värde	kassa- flöden (varav ränta) <sup>1</sup>	6 mån eller mindre (varav ränta)	6-12 mån (varav ränta)	1-2 år (varav ränta)	2-5 år (varav ränta)	Mer än 5 år (varav ränta)
<b>Skulder per 2025-12-31</b>							
Lån	941	1 012	27	316	94	574	–
		(71)	(16)	(15)	(21)	(19)	–
Leasingskulder	683	735	126	134	278	196	1
		(52)	(11)	(9)	(20)	(12)	(0)
Skulder till koncernföretag <sup>2</sup>	30	30	(0)				
Räntederivat	–6	(6)	(2)	(2)	(3)	(1)	0
		6	(2)	(2)	(3)	(1)	0

**Skulder per 2024-12-31**

Lån	990	1 102	30	29	345	698	–
		(112)	(18)	(17)	(32)	(43)	–
Leasingskulder	823	879	145	268	182	244	40
		(56)	(14)	(10)	(14)	(15)	(3)
Skulder till koncernföretag <sup>2</sup>	19	19	(0)				
Räntederivat	–10	(10)	(2)	(2)	(4)	(3)	1
		10	(2)	(2)	(4)	(3)	1

1 Avtalade framtida kassaflöden inkluderar beräknade räntebetalningar och andra avgifter. Ej diskonterade belopp.

2 Inkluderar koncernkonton och låneskulder.

Framtida ränteflöden baseras på de räntenivåer som gällde 2025-12-30.

**Valutarisk**

Valutarisk är risken att förändringar i valutakurser negativt påverkar kassaflödet. Valutakursförändringar påverkar resultat- och balansräkning när intäkter och kostnader, samt tillgångar och skulder, räknas om från utländsk valuta till svenska kronor.

Green Cargo är exponerad för olika typer av valutarisker. Den främsta exponeringen härrör från koncernens försäljning och inköp i utländska valutor, som netto ger upphov till en transaktionsexponering. Valutariskerna består av risk för fluktuationer i värdet på kundfordringar och leverantörsskulder samt i förväntade och kontrakterade betalningsflöden. Koncernen är också utsatt för valutarisker med avseende på omvärdering av skulder och tillgångar i utländsk valuta (omräkningsexponering).

I årets resultat för koncernen ingår valutakursdifferenser med 14 (9) i rörelse-resultatet och med 34 (–19) i finansnettot.

Risken att förändringar i valutakurser påverkar resultatet och lönsamheten hanteras genom att prognostiserade intäkter och kostnader i utländsk valuta valutasäkras främst genom försäljning av valuta på termin. Målet för säkringen är att minst 75 % av budgeterad nettoexponering ska vara valutasäkrad. Transaktionsex-

poneringen för 2025 har till ca 94 % säkrats genom valutaderivat. I redovisningen tillämpas säkringsredovisning när kraven för säkringsredovisning är uppfyllda, se vidare not 2 "Sammanfattning av viktiga redovisningsprinciper". Vid behov finansieras dotterbolag i lokal rapporteringsvaluta. Green Cargo valutasäkrar inte nettotillgångar i utländska dotterbolag.

Green Cargo klassificerar sina terminskontrakt som används för säkring av prognostiserade transaktioner som kassaflödessakringar. Green Cargos avtal i utländsk valuta avser huvudsakligen EUR. Det verkliga värdet på terminskontrakt använda för att säkra prognostiserade flöden uppgick netto till 9 (5) per den 31 december 2025. Utav detta är i balansräkningen redovisat som skulder 0 (0) och som tillgångar 9 (5). Under 2025 överfördes 28 (4) från säkringsreserven via övrigt totalresultat till årets resultat.

Värdet av utestående, ej resultatförda kontrakt, framgår av tabellen nedan.

Säkring av valutaflöden	31 dec 2025	EUR/SEK	Volym <sup>1</sup>	Kurs <sup>2</sup>
Kv 1	2026	14	10,99	
Kv 2	2026	14	10,99	
Kv 3	2026	14	11,00	
Kv 4	2026	13	10,99	
<b>Totalt</b>		<b>55</b>	<b>10,99</b>	

Balansdagskurs	31 dec 2025	10,82
Orealiserat resultat (MSEK) redovisat i säkringsreserven <sup>3</sup>	31 dec 2025	9,4

Säkring av valutaflöden	31 dec 2024	EUR/SEK	Volym <sup>1</sup>	Kurs <sup>2</sup>
Kv 1	2025	15	11,54	
Kv 2	2025	14	11,58	
Kv 3	2025	11	11,56	
Kv 4	2025	11	11,56	
<b>Totalt</b>		<b>52</b>	<b>11,56</b>	

Balansdagskurs	31 dec 2024	11,46
Orealiserat resultat (MSEK) redovisat i säkringsreserven <sup>3</sup>	31 dec 2024	5,0

1 Volymen är uttryckt i miljoner euro.

2 Valutakurs utgörs av spotkurs.

3 Verkligt värde, exkl uppskjuten skatt, redovisat under reserver inom eget kapital på kassaflödessakringar där säkringsredovisning tillämpas.

**Känslighetsanalys**

förändringar i valutakurser, koncernen och moderbolaget	Förändring	Resultat påverkan	Eget kapital påverkan
<b>2025-12-31</b>			
EUR/SEK	+/- 2,5%	+/- 12 MSEK	+/- 15 MSEK
<b>2024-12-31</b>			
EUR/SEK	+/- 2,5%	+/- 8 MSEK	+/- 15 MSEK

Känslighetsanalysen grundar sig på att alla andra faktorer förblir oförändrade.

**Ränterisk**

Risken att förändringar i marknadsräntor negativt påverkar kassaflödet eller det verkliga värdet på finansiella tillgångar och skulder utgör en ränterisk. En stor del av Green Cargos räntebärande skulder avser leasing- och lånefinansierade investeringar som löper med rörlig ränta. Räntebärande tillgångar utgörs i huvudsak av likvida medel samt placeringar. För att hantera ränterisken i skulder används räntederivat i form av ränteswapavtal. Ränteriskerna mäts löpande och skuldernas räntebindningstid får variera mellan 12 och 36 månader. Säkringsredovisning efterstavas och tillämpas för den effektiva delen mellan skuldinstrument och ränteswappar. Förändringar i marknadsräntor ger därför också en påverkan på eget kapital.

Per den 31 december 2025 hade koncernen 6 (6) öppna räntederivat där rörlig ränta bytts mot bunden ränta, med en löptid mellan 18 (30) månader och 8 (9) år. Nominella belopp och räntor för dessa är följande:

SEK	Nominellt belopp (MSEK)	Bunden ränta	Rörlig ränta
2025	450	1,6	1,9
2024	450	1,6	2,6

Räntederivatens verkliga värde uppgick netto per den 31 december 2025 till 6 MSEK (10 MSEK) bestående av tillgångar om 8 MSEK och skulder om 2 MSEK.

**Känslighetsanalys ränterisk, koncernen och moderbolaget**

Ränterisken för skuldportföljen är +/- 5 MSEK (–/+ 6 MSEK), inklusive ränteswap-avtal, mätt som förändringen av årlig räntekostnad vid en ränteförändring på +/- 1 %.

Ränterisken för kassa och placeringar är +/- 1 MSEK (+/- 2 MSEK), mätt som förändringen av årlig ränteintäkt vid en ränteförändring på +/- 1 %.

**Kreditrisk**

Kreditrisk, består främst av kundkreditrisk och är risken för att en motpart inte fullgör sina betalningar och att eventuella säkerheter inte täcker bolagets fordran.

**Kundkreditrisk**

Krediter i samband med nya avtal och avtalsförlängningar kan beslutas av avtalsadministrationen inom fastställda ramar. Övriga kreditbeslut tas centralt av Treasury eller av företagets kreditkommitté. Grunden för beräkning av kreditförlust baseras på historiska utfall, som legat på en mycket låg nivå.

Åldersfördelning kundfordringar: Koncernen	2025		2024	
	Brutto	Reserverat	Brutto	Reserverat
Ej förfallet	363	0	395	0
< 30 dagar	–15	0	38	0
30–90 dagar	–8	0	–3	0
91–180 dagar	3	0	2	0
> 180 dagar	11	11	3	3
<b>Total</b>	<b>354</b>	<b>11</b>	<b>434</b>	<b>3</b>

Moderbolaget	2025		2024	
	Brutto	Reserverat	Brutto	Reserverat
Ej förfallet	334	0	366	0
< 30 dagar	–24	0	28	0
30–90 dagar	–10	0	–5	0
91–180 dagar	2	0	1	0
> 180 dagar	11	11	3	3
<b>Total</b>	<b>314</b>	<b>11</b>	<b>394</b>	<b>3</b>

	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
<b>Avsättning för osäkra kundfordringar:</b>				
Avsättningar vid årets början	3	9	3	3
Reservering för befarade förluster	11	3	11	3
Återföring av tidigare reserveringar	-3	-9	-3	-3
Konstaterade förluster	0	0	0	0
<b>Avsättning vid årets slut</b>	<b>11</b>	<b>3</b>	<b>11</b>	<b>3</b>
Årets kostnad för osäkra fordringar	-11	0	-11	0

**Motpartsrisk**

Vid förvaltning av likviditet uppkommer kreditrisker relaterade till finansiella motparter. Dessa motpartsrisker är reglerade i finanspolicyn och placeringar tillåts endast i instrument emitterade av motparter med hög kreditvärdighet, med givna limiter per motpart och för den riskklass som motparterna tillhör.

**Redovisat och verkligt värde på finansiella instrument, redovisat enligt IFRS 9 per 2025-12-31**

Koncernen	31 dec 2025		31 dec 2024	
	Summa redovisat värde	Verkligt värde	Summa redovisat värde	Verkligt värde
<b>Tillgångar</b>				
<b>Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat</b>				
Placeringar	-	-	40	40
Derivatinstrument	16	16	15	15
	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>55</b>	<b>55</b>
<b>Finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde</b>				
Placeringar	-	-	-	-
Kundfordringar (externa)	401	401	441	441
	<b>401</b>	<b>401</b>	<b>441</b>	<b>441</b>
<b>Likvida medel</b>				
Kassa och bank	79	79	159	159
	<b>79</b>	<b>79</b>	<b>159</b>	<b>159</b>
<b>Skulder</b>				
<b>Finansiella skulder värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat</b>				
Derivatinstrument	0	0	-	-
	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde</b>				
Leverantörsskulder (externa)	366	366	360	360
Leasingskulder	683	683	823	823
Låneskulder	941	941	990	990
	<b>1 990</b>	<b>1 990</b>	<b>2 173</b>	<b>2 173</b>

	Nivå 1 <sup>1</sup>	Nivå 2 <sup>2</sup>	Nivå 3 <sup>3</sup>
<b>Finansiella tillgångar</b>			
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat			
- Placeringar		-	
- Säkringsredovisade derivatinstrument		16	
<b>Summa</b>		<b>16</b>	

**Finansiella skulder**

Finansiella skulder värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat			
- Säkringsredovisade derivatinstrument		0	
<b>Summa</b>		<b>0</b>	

- 1 Enligt priser noterade på en aktiv marknad för samma instrument.
- 2 Utifrån direkt eller indirekt observerbar marknadsdata som inte inkluderas i nivå 1.
- 3 Utifrån indata som inte är observerbara på marknaden.

För en mer utförlig information om de olika kategorierna, se not 2 Sammanfattning av viktiga redovisningsprinciper i årsredovisningen 2025. Verkligt värde på ränte- och valutaderivat har beräknats som de kostnader/intäkter som uppstått om kontrakten stängts på balansdagen. Härvid har marknadskurser använts.

Finansiella tillgångar och skulder värderas enligt nivå 2. Verkligt värde på ränte- och valutaderivat samt placeringar som redovisas till marknadsvärde har beräknats som de kostnader/intäkter som uppstått om kontrakten stängts på balansdagen. Härvid har marknadskurser använts. För likvida medel, placeringar som redovisas till upplupet anskaffningsvärde, fordringar och skulder med rörlig ränta samt kortfristiga fordringar och skulder har verkligt värde likställts med redovisat värde. För valutakontrakt bestäms verkligt värde baserat på valutaparets fixkurs på balansdagen. Verkligt värde för ränteswapar beräknas som en diskontering av beräknade framtida kassaflöden med utgångspunkt i marknadsräntan för liknande instrument på balansdagen.

**Säkringsredovisning**

Vid utgången av 2025 tillämpas säkringsredovisning i enlighet med IFRS 9 enligt nedanstående:

- Kassaflödessäkring av valutaderivat som används för säkring av prognostiserade framtida flöden i utländsk valuta.
- Kassaflödessäkring av räntederivat som används för säkring av framtida räntebetalningar av skulder med rörlig ränta.

Säkringsredovisningens påverkan på koncernens finansiella ställning och resultat	2025		2024	
	2025	2024	2025	2024
<b>Kassaflödessäkring av valutarisk:</b>				
Nominellt belopp säkringsinstrument, MEUR	55	52		
Redovisat värde säkringsinstrument, MSEK	9	5		
Påverkan på Eget Kapital, MSEK	4	-19		
Påverkan på Rörelseresultat, MSEK	28	4		
<b>Kassaflödessäkring av ränterisk:</b>				
Nominellt belopp säkringsinstrument, MSEK	450	450		
Redovisat värde säkringsinstrument, MSEK <sup>1</sup>	6	10		
Påverkan på Eget Kapital, MSEK	-4	-3		
Påverkan på Räntekostnader, MSEK	-3	-12		

1 En periodisering av räntekostnaderna/redovisat värde hänförligt till säkringsinstrumenten redovisas ovan i tabellen över koncernens förfallostruktur på upplåning.

Ingen ineffektivitet föreligger för kassaflödessäkringar. Se även not 23 "Särskilda upplysningar om eget kapital". För mer detaljerad information om redovisning av säkringsinstrument och säkrade poster, se not 2 "Sammanfattning av viktiga redovisningsprinciper".

**NOT 28 PENSIONER****Allmän beskrivning av pensionsplaner**

Gällande moderbolagets verkställande direktör och övriga ledande befattningshavare se not 7. Anställda på Green Cargo AB omfattas av Spårtrafikavtalet. Spårtrafikavtalet är ett medarbetaravtal som innebär att man inte gör någon skillnad på om den anställda är tjänsteman eller arbetare. Alla anställda på Green Cargo AB ska, oavsett befattning, tillhöra ITP-planen.

ITP står för Industrins och handelns tilläggspension och är en kollektivavtalad tjänstepension. ITP kompletterar det lagstadgade försäkringsgskyddet vid sjukdom, ålderspension och dödsfall. Planen består av en premiebestämd tjänstepensionsplan, ITP 1, och en i huvudsak förmånsbestämd tjänstepensionsplan, ITP 2. Om den anställda ska tillhöra ITP1 eller ITP2 beror enligt huvudregeln på den anställdes ålder. Anställd född 1979 eller senare tillhör ITP 1 och anställd född 1978 eller tidigare tillhör ITP 2.

ITP-planen är försäkrad i Alecta och administreras av Collectum. För tiden före bolagiseringen av affärsverket Statens Järnvägar, årsskiftet 2000/2001, ansvarar Svenska staten för intjänade och ej betalda pensionsutfästelser till de anställda i moderbolaget som var anställda i affärsverket Statens Järnvägar före bolagiseringen. För dessa anställda gäller de statliga pensionsplanerna PA 91 (sjukskriven personal sedan bolagiseringen som av den anledningen inte kunna flyttas till annan plan) och PA 16 som administreras av Statens Pensionsverk (SPV). PA 91 är en förmånsbestämd plan och PA 16 är både förmåns- och avgiftsbestämd. Enligt dessa planer har ett antal anställda rätt till pensionering vid 60 eller 63 års ålder, så kallad antastbar pension. De anställda har erbjudits möjlighet att ligga kvar i dessa planer. Då den förmånsbestämda delen av PA 16 bedömts som mindre väsentlig för koncernen har den i sin helhet klassificerats som premiebestämd. Till planerna PA91 och PA16 tillkommer ingen personal.

I Green Cargo AB förekommer även så kallade antastbara pensioner vilka övertagits från dotterföretaget TGOJ Trafik AB per den 1 januari 2011. Förpliktelse och kostnader för dessa pensioner redovisas i koncernen enligt IAS 19.

Årets avgifter för pensionsförsäkringar som är tecknade i Alecta uppgår till 39 Mkr (38 Mkr). Alectas överskott kan fördelas till försäkringstagarna och/eller de försäkrade.

Enligt ett uttalande från Rådet för finansiell rapportering, UFR 10, är detta en förmånsbestämd plan som omfattar flera arbetsgivare. För räkenskapsåret 2025 har bolaget inte haft tillgång till sådan information som gör det möjligt att redovisa denna plan som en förmånsbestämd plan. Pensionsplanen enligt ITP som tryggas genom en försäkring i Alecta redovisas därför som en premiebestämd plan.

Vid utgången av 2025 uppgick Alectas överskott i form av den kollektiva konsolideringsnivån till 167 procent (162 procent). Den kollektiva konsolideringsnivån utgörs av marknadsvärdet på Alectas tillgångar i procent av försäkringsåtagandena beräknade enligt Alectas försäkringstekniska beräkningsantaganden, vilka inte överensstämmer med IAS 19.

Koncernens andel av de sammanlagda avgifterna till planen och koncernens andel av det totala antalet aktiva medlemmar i planen uppgår till 0,095 procent respektive 0,17 procent (2024: 0,095 respektive 0,18 procent).

#### Förmånsbestämda pensionsplaner

Koncernen	2025	2024
Nuvärdet av helt eller delvis fonderade förpliktelse	63	67
Verkligt värde på förvaltningstillgångar	-61	-72
Underskott/(Överskott) i fonderade planer	2	-5
Nuvärdet av ofonderade förpliktelse	-	-
Summa underskott i förmånsbestämda pensionsplaner	2	-5
<b>Skuld i balansräkningen inklusive särskild löneskatt</b>	<b>2</b>	<b>-5</b>

#### Översikt förmånsbestämda planer

De förmånsbestämda pensioner vars tryggnad redovisas i balansräkningen utgörs av ITP-S planen samt PA 91 och antastbara förtida pensioner. ITP-S planen är snarlik ITP-planen och är för Green Cargo AB tryggnad genom försäkring hos ett försäkringsbolag. Planen PA 91 omfattar i huvudsak ålderspension, sjukpension samt efterlevandepension. Tryggnad av ålderspension inom PA 91 sker genom avsättning i balansräkningen.

Förändringar i den förmånsbestämda förpliktelsen under året är följande: Koncernen	Nuvärdet av förpliktelsen	Verkligt värde på förvaltningstillgångar	Summa
<b>Per 1 januari 2025</b>	<b>67</b>	<b>-72</b>	<b>-5</b>
Kostnader för tjänstgöring under innevarande år	-	-	0
Ränta	2	1	3
(Vinst)/förlust till följd av förändrade demografiska antaganden	-	-	0
(Vinst)/förlust till följd av förändrade finansiella antaganden	-	-	0
Erfarenhetsbaserade (vinster)/förluster	-	-	0
Aktuariell/vinst (-)/ förlust (+)	-3	10	7
Särskild löneskatt relaterad till omvärderingar	0	-	0
Avgifter från arbetsgivaren	-	-	0
Utbetalda ersättningar	-4	0	-4
<b>Per 31 december 2025</b>	<b>63</b>	<b>-61</b>	<b>2</b>

Förvaltningstillgångarna består av följande	Noterade	Onoterade	Summa
Egetkapitalinstrument/Aktier	15	9	25
Räntebärande värdepapper	24	0	24
Fastigheter	6	0	6
Övrigt	7	0	7
<b>Summa</b>	<b>52</b>	<b>9</b>	<b>61</b>

#### Pensionskostnad som redovisas i årets resultat

Koncernen	2025	2024
Kostnader för tjänstgöring under innevarande period	0	0
Räntekostnader	0	0
<b>Pensionskostnad inklusive särskild löneskatt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Koncernen uppskattar att 0 MSEK blir betalda under 2026 till fonderade (och ofonderade) förmånsbestämda planer (som redovisas som förmånsbestämda) och att 85 MSEK blir betalda under 2026 till de förmånsbestämda planer (som redovisas som avgiftsbestämda).

#### Antagande för förmånsbestämda förpliktelse

De väsentligaste aktuariella antagandena per balansdagen.

Koncernen	2025	2024
Diskonteringsränta per den 31 december	3,60%	3,00%
Förväntad löneökningstakt. (Utgår. Inga aktiva medlemmar finns kvar i pensionsplanen.)	-	-
Förändring i inkomstbasbelopp	-	-
Inflation	1,70%	1,80%
Avgångsintensitet. (Utgår. Inga aktiva medlemmar finns kvar i pensionsplanen.)	-	-
Avkastning förvaltningstillgångar	3,60%	3,00%
Särskild löneskatt relaterad till omvärderingar	24,26%	24,26%
Livslängdsantagande	DUS23 w-c	DUS23 w-c

#### Grund för antaganden

Diskonteringsräntan ska enligt IAS 19 fastställas baserat på marknadsmässig avkastning på bostadsobligationer på balansdagen. Förpliktelsens duration är 12 år. Den förväntade löneökningstakten och förändring i inkomstbasbelopp väntas följa varandra. Antagandet baserar sig på den ökningstakt som är rimlig i förhållande till andra parametrar, främst inflation och förväntad utveckling på arbetsmarknaden. För antagande om inflation har använts Riksbankens långsiktiga mål. Personalomsättning och utnyttjandegrad avseende antastbara pensioner, har fastställts baserat på historisk erfarenhet.

#### Livslängd DUS23

Återstående livslängd för en 65-årig kvinna är med livslängdsantagandet, DUS23, 24,4 år och för en man 22,8 år.

#### Känslighetsanalys

Känslighetsanalysen har beräknats enligt PUC-metoden och underlaget är detsamma som i beräkningen av nuvärdet, intjänandet och räntekostnaden i IAS 19-rapporten. De antaganden som använts i känslighetsanalysen har angivits av kunden.

#### Beräkningsparametrar i MSEK

Diskonteringsränta +/- 0,50 %	3,10%	3,60%	4,10%
Förpliktelsens nuvärde vid periodens slut, inklusive löneskatt	66	63	59
Inflation +/- 0,50 %	1,20%	1,70%	2,20%
Förpliktelsens nuvärde vid periodens slut, inklusive löneskatt	60	63	66
Livslängd +/- 1 år	-1 år	DUS 23	1 år
Förpliktelsens nuvärde vid periodens slut, inklusive löneskatt	60	63	65

#### Förmånsbestämda pensioner redovisade enligt RFR 2

Moderbolaget	2025	2024
Förpliktelsens nuvärde avseende helt eller delvis fonderade pensionsplaner (-)	2	2
Förpliktelsernas nuvärde avseende ofonderade pensionsplaner (-)	0	0
<b>Netto redovisat avseende pensionsförpliktelse</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

#### Förändringar i nettoskulden

Moderbolaget	2025	2024
Nettoskuld vid årets början avseende pensionsåtaganden	2	2
I resultaträkningen redovisad kostnad för pensionering i egen regi exkl skatter (+)	0	0
Pensionsbetalningar (-)	0	0
<b>Nettoskuld vid årets slut</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

Nettoskuld	2025	2024
Oantastbar pensionsskuld	2	2
Antastbar pensionsskuld	0	0
Härv kreditförsäkras via PRI	2	2

Av nettoskulden omfattas 2 av tryggandelagen.

**Kostnader avseende pensioner****Moderbolaget**

	2025	2024
<i>Pensionering i egen regi</i>		
Kostnad för intjänande av pensioner m.m.	0	0
<b>Kostnad för pensionering i egen regi exkl skatter</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

*Pensionering genom försäkring*

Försäkringspremier eller motsvarande (+)	80	80
<b>Årets pensionskostnad exkl skatter</b>	<b>80</b>	<b>80</b>

Redovisad nettokostnad hänförlig till pensioner exkl skatter	80	80
--	----	----

Av den redovisade nettokostnaden återfinns 80 (80) i rörelsen och 0 (0) i finansnettot.

**Koncernen**

	2025	2024
<i>Pensionering i egen regi</i>		
Kostnad för intjänande av pensioner m.m.	0	0
<b>Kostnad för pensionering i egen regi exkl skatter</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

*Pensionering genom försäkring*

Försäkringspremier eller motsvarande (+)	80	80
<b>Årets pensionskostnad exkl skatter</b>	<b>80</b>	<b>80</b>

Redovisad nettokostnad hänförlig till pensioner exkl skatter	80	80
--	----	----

Av den redovisade nettokostnaden återfinns 80 (80) i rörelsen och 0 (0) i finansnettot.

**NOT 29 VINSTDISPOSITION****Till årsstämman förfogande (kronor):**

Balanserade vinstmedel	73 708 168
Fond för verkligt värde	12 396 618
Årets resultat	-63 333 259
<b>Summa</b>	<b>22 771 527</b>

Styrelsen föreslår att den ansamlade förlusten disponeras på följande sätt:

I ny räkning överförs	22 771 527
Varav till Fond för verkligt värde	12 396 618

**NOT 30 HÄNDELSER EFTER BALANSDAGEN**

Efter periodens utgång har Green Cargo fattat beslut om fortsatta kostnadsanpassningar. Åtgärderna är en följd av den finansiella utvecklingen och innebär en anpassning av kostnadsbasen till intäktsnivån, med målet att stärka bolagets långsiktiga konkurrenskraft.

## UNDERSKRIFTER

### Försäkran

Styrelsen och den verkställande direktören försäkrar att koncernredovisningen respektive årsredovisningen har upprättats i enlighet med de internationella redovisningsstandarder som avses i Europaparlamentet och rådets förordning (EG) nr 1606/2002 av den 19 juli 2002 om tillämpning av internationella redovisningsstandarder respektive god redovisningssed i Sverige och ger en rättvisande bild av koncernens och moderbolagets ställning och resultat. Förvaltningsberättelsen ger en rättvisande översikt av koncernens och moderbolagets verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som moderbolaget och de företag som ingår i koncernen står inför.

Årsredovisningen har beslutats 26 mars 2026.

Undertecknande avger härmed även Green Cargos hållbarhetsrapport för 2025.

Stockholm 26 mars 2026

**Andreas Regnell**  
Styrelseordförande

**Crister Fritzson**  
Ledamot

**Catarina Fritz**  
Ledamot

**Charlotte Gaarn Hansson**  
Ledamot

**Urban Lindskog**  
Ledamot

**Karin Strömberg**  
Ledamot

**Leif Ljungqvist**  
Ledamot

**Emma Karlsson Landström**  
Arbetsstagarrepresentant

**Jerker Liljeberg**  
Arbetsstagarrepresentant

**Henrik Dahlin**  
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats den 26:e mars 2026  
Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

**Linda Corneliussen**  
Auktoriserad revisor

# REVISIONSBERÄTTELSE

Till bolagsstämman i Green Cargo AB, org.nr 556119-6436

## RAPPORT OM ÅRSREDOVISNINGEN OCH KONCERNREDOVISNINGEN

### Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Green Cargo AB för år 2025 med undantag för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 57–64 samt 92–93. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 52–88 samt 92–93 i detta dokument.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets finansiella ställning per den 31 december 2025 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av koncernens finansiella ställning per den 31 december 2025 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt IFRS Redovisningsstandarder, som de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Våra uttalanden omfattar inte bolagsstyrningsrapporten på sidorna 57–64 samt 92–93. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och koncernen.

### Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

### Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 1–49, 51, 91 samt 94. Informationen i Green Cargos ersättningsrapport 2025, vilken publiceras på bolagets hemsida samtidigt med denna rapport utgör också annan information.

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen och koncernredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att de ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och, vad gäller koncernredovisningen, enligt IFRS Redovisningsstandarder, som de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som

inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

### Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionsmed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncernredovisningen.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: [www.revisorsinspektionen.se/](http://www.revisorsinspektionen.se/) revisornsansvar. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

## RAPPORT OM ANDRA KRAV ENLIGT LAGAR OCH ANDRA FÖRFATTNINGAR

### Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Green Cargo AB för år 2025 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

### Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionsssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets och koncernens verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av moderbolagets och koncernens egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets och koncernens ekonomiska situation, och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bola-

gets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Den verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

### Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försumelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionsssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av förvaltningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: [www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar](http://www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar). Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

## REVISORNS GRANSKNING AV BOLAGSSTYRNINGSRAPPORTEN

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 57–64 samt 92–93 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Vår granskning har skett enligt FAR:s uttalande RevR 16 Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten. Detta innebär att vår granskning av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionsssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för våra uttalanden.

En bolagsstyrningsrapport har upprättats. Upplysningar i enlighet med 6 kap. 6 § andra stycket punkterna 2–6 årsredovisningslagen samt 7 kap. 31 § andra stycket samma lag är förenliga med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar samt är i överensstämmelse med årsredovisningslagen.

Stockholm den dag som framgår av vår elektroniska signatur  
Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

**Linda Corneliusson**

Auktoriserad revisor

## ÖVRIGT

Styrelse	92
Ledning	93
Ordlista	94
Adresser	95



## STYRELSE



Andreas Regnell

**Född:** 1966  
**Ordförande sedan:** 2022. Ordförande i ersättningsutskottet.  
**Nuvarande befattning:** Chef Strategic Development på Vattenfall AB.  
**Tidigare befattningar:** Senior Partner och Managing Director, Managing Partner i nordiska regionen, The Boston Consulting Group, Analytiker och Account Manager, Citibank.  
**Andra uppdrag:** Ledamot i Hybrit Development AB, Ledamot i Energiföretagen Sverige AB.  
**Utbildning:** Civilekonom.



Catarina Fritz

**Född:** 1963  
**Ledamot sedan:** 2019. Ordförande i revisionsutskottet.  
**Nuvarande befattning:** Styrelsearbete.  
**Tidigare befattningar:** CFO och vice vd, Akademiska Hus, Ekonomidirektör Keolis Sverige, Frösunda LSS, Addici, Aditro Group och Stockholmsbörsen.  
**Andra uppdrag:** Styrelseledamot i Svevia AB, Bjerking AB, Artipelag AB, Alecta Fastigheter AB och Coor Service Management AB.  
**Utbildning:** Civilekonom.



Crister Fritzon

**Född:** 1961  
**Ledamot sedan:** 2020. Ledamot i revisionsutskottet.  
**Nuvarande befattning:** Senior Executive Advisor Net insight.  
**Tidigare befattningar:** Koncernchef och VD SJ AB, Koncernchef och VD Teracom, VD Boxer.  
**Utbildning:** Marknadsekonom och högre företagsekonomisk utbildning.



Charlotte Gaarn Hansson

**Född:** 1962  
**Ledamot sedan:** 2019. Ledamot i ersättningsutskottet.  
**Nuvarande befattning:** Departementsråd/Avd-chef Statligt ägda bolagen  
**Styrelseuppdrag:** –  
**Tidigare befattningar:** VD MTD Morgontidig, VD Jetpak Sverige Distribution i Sverige, VD Jetpak Sverige samt ledande befattningar inom Danzas ASG.  
**Utbildning:** Biokemist, Köpenhamns universitet och marknadsekonom, IHM.



Urban Lindskog

**Född:** 1965  
**Ledamot sedan:** 2023  
**Nuvarande befattning:** CEO Stockwik Förvaltning AB (publ).  
**Tidigare befattningar:** Divisionschef Lagercrantz Group AB (publ), CEO Dafo Vehicle Fire Protection AB, CEO Scanmast AB, CEO Metria AB, CEO Oryx Simulations AB.  
**Utbildning:** M.Sc. Systemteknik KTH, Stockholm, MBA INSEAD, Fontainebleau.



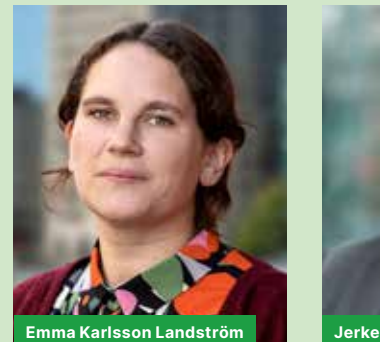
Leif Ljungqvist

**Född:** 1971  
**Ledamot sedan:** 2024. Ledamot i revisionsrespektive ersättningsutskottet.  
**Nuvarande befattning:** Kansliråd/Investment director Finansdepartementet.  
**Styrelseuppdrag:** Styrelseledamot Teracom Group AB och Systembolaget Aktiebolag.  
**Tidigare befattningar:** Styrelseledamot för bl.a. Sveaskog AB, AB Svenska Spel, Samhall AB, Apoteket AB, Akademiska Hus AB, AB Svensk Bilprovning. Aktieanalytiker 1998–2006.  
**Utbildning:** Civilekonom, Stockholms universitet.



Karin Strömberg

**Född:** 1956  
**Ledamot sedan:** 2022  
**Nuvarande befattning:** Styrelsearbeten, investerare.  
**Tidigare befattningar:** Senior Vice President SAS Airline, Vd och delägare PharmaRelations AB.  
**Andra uppdrag:** Ordförande och ledamot i delägda bolag.  
**Utbildning:** Civilekonom.



Emma Karlsson Landström

Född 1992. Ledamot i styrelsen sedan 2023. Hemort Göteborg. Arbetstagarrepresentant utsedd av fackförbundet Seko. Anställd sedan 2017.



Jerker Liljeborg

Född 1974. Ledamot i styrelsen sedan 2013. Hemort Lanna. Arbetstagarrepresentant utsedd av fackförbundet ST. Anställd sedan 2000.



Hans Danvall

Född 1971. Suppleant i styrelsen sedan 2024. Hemort Landsbro. Arbetstagarrepresentant utsedd av fackförbundet Seko. Anställd sedan 2006.



Donny Sjöberg

Född 1973. Suppleant i styrelsen sedan 2017. Hemort Borlänge. Arbetstagarrepresentant utsedd av fackförbundet ST. Anställd sedan 1995.

ARBETSTAGARREPRESENTANTER

## LEDNING



**Henrik Dahlin**

Vd. Född 1970. I verksamheten sedan 2023.  
**Övriga uppdrag:** Vice ordförande i bransch- och arbetsgivarorganisationen Tågföretagen, styrelseledamot i Almega, Xrail AG och CER.  
**Tidigare befattningar:** Koncernchef MTR Nordic, Director of Field sales & Tele sales DHL Freight, Senior Director Process Engineering Europe DHL Express.  
**Utbildning:** Studier i maskinteknik och ekonomi vid Lunds Tekniska Högskola och Lunds Universitet.



**Erika Ahlqvist**

Produktionsdirektör. Född 1974. I verksamheten sedan 2026.  
**Tidigare befattningar:** Vd MTR Facility Management, Marknadsområdesdirektör Samhall, Chef Distribution Postnord samt flera andra roller.  
**Utbildning:** Civilingenjör Kungliga Tekniska högskolan.



**Malin Fries**

Direktör HR och Juridik. Född 1969. I verksamheten sedan 2018.  
**Tidigare befattningar:** Ämnesråd och affärsjurist vid enheten för statligt ägande Närings- och Finansdepartementet, Gernandt & Danielsson Advokatbyrå, Setterwalls Advokatbyrå, Stockholms tingsrätt.  
**Utbildning:** Jur kand (LLM), Lunds universitet, Diplombildning för finansanalytiker Handelshögskolan.



**Lena Hermann**

Strategi- och affärsutvecklingsdirektör. Född 1962. I verksamheten sedan 2024.  
**Övriga uppdrag:** Styrelseledamot Livförsäkringsbolaget Skandia, ömsesidigt.  
**Tidigare befattningar:** Director of Sustainability and Operational Excellence; MTR Nordic AB, Direktör Strategi och affärsutveckling SJ AB, VD AB Dagens Nyheter, McKinsey & Co.  
**Utbildning:** Civilingenjör Tekniska Högskolan i Linköping.



**Max Knagge**

Marknads- och försäljningsdirektör. Född 1976. I verksamheten sedan 2024.  
**Övriga uppdrag:** Styrelsemedlem, Transportindustriförbundet.  
**Tidigare befattningar:** CEO SAS Cargo, General Manager Americas, SAS, Head of Business Transformation, FOREX.  
**Utbildning:** Civilingenjör, Kungliga Tekniska högskolan, Ekonomistudier Stockholms universitet.



**Carl Emil Larsson**

Finans- och hållbarhetsdirektör. Född 1983. I verksamheten sedan 2025.  
**Tidigare befattningar:** CFO; PostNord TPL, Affärsutvecklare Green Cargo, Managementkonsult Occam Associates.  
**Utbildning:** Civilingenjör Kungliga Tekniska högskolan.



**Claes Scheibe**

Fordon- och fastighetsdirektör. Född 1965. I verksamheten sedan 2025.  
**Tidigare befattningar:** VD Hector Rail, VD Envac, VD Opcon, Affärsområdeschef Alstom samt ABB.  
**Utbildning:** Civilingenjör Tekniska Högskolan i Linköping, MBA Handelshögskolan i Stockholm.



**Lena Tollerz Törn**

IT-direktör. Född 1972. I verksamheten sedan 2026.  
**Övriga uppdrag:** Styrelseledamot Agronod AB.  
**Tidigare befattningar:** Vice VD HSB Affärsstöd AB, CIO Länsförsäkringar AB, CIO ÄF AB (nu Afry), COO SPP Livförsäkring AB, CIO Skatteverket, Manager Accenture.  
**Utbildning:** Civilekonom Handelshögskolan i Stockholm.

# ORDLISTA

## VERKSAMHETSBEGREPP<sup>1</sup>

**Banavgifter** Banavgifter eller infrastrukturavgifter, är de avgifter tågoperatörer betalar till Trafikverket för den trafik som körs.

**Bruttotonkilometer** Lastens vikt samt vagnvikt och lokvikt multiplicerad med faktisk transportsträcka.

**Due Diligence** Process för att identifiera, utvärdera och hantera miljömässiga och sociala risker i den egna verksamheten. Inom leverantörsuppföljning handlar det om att systematiskt utvärdera och bedöma sina leverantörer innan och under ett samarbete med syfte att säkerställa att leverantören uppfyller krav inom områden som; ekonomisk stabilitet, kvalitet och leveransförmåga, etik och hållbarhet. efterlevnad av lagar och regler samt riskhantering.

**ERTMS** European Rail Traffic Management System, ett gemensamt signal- och säkerhetssystem som har börjat införas inom hela EU-området. Införandet drivs på av EU och grundtanken med ERTMS är att underlätta gränsöverskridande tågtrafik i Europa. Green Cargo har dock redan löst detta genom produktionsamarbete med DB Cargo och investeringar i lok med tvåströmssystem och utrustning som klarar signalsystemen i Sverige, Danmark, Norge och Tyskland. Signalsystem har traditionellt betraktats som en del av infrastrukturen och Green Cargo har kritiserat att införandet av ERTMS belastar tågoperatörerna med tunga investeringskostnader.

**GWP** Global Warming Potential (Global uppvärmningspotential) är ett mått som visar hur mycket en växthusgas bidrar till den globala uppvärmningen jämfört med koldioxid.

**Hållbar utveckling** Begreppet hållbar utveckling myntades av Brundtlandkommissionen (Världskommissionen för miljö och utveckling) och definieras som "en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjlighet att tillfredsställa sina behov." Hållbar utveckling beskrivs ofta som att en verksamhet ska vara ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar.

**Intermodala transporter** Transporter med lösa lastbärare där flera transportsätt kan ingå, exempelvis tåg och lastbil.

**IPCC** Intergovernmental Panel on Climate Change, FN:s klimatpanel.

**Miljöprestanda** Mätbar miljöpåverkan från verksamheten.

**Nettotonkilometer (nettotonkm)** Lastens vikt multiplicerad med debiterad transportsträcka. I avsnittet miljö avses verklig transportsträcka, inte debiterad.

**Rangera** Arrangera om vagnar i tåg, alternativt att ordna i led.

**Trafiksäkerhetstjänst** Att utföra arbetsuppgifter som omfattas av krav enligt Transportstyrelsens föreskrifter om utbildning för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten.

**Tillbud** En händelse som under några andra betingelser kunde ha lett till en olycka.

## FINANSIELLA BEGREPP

Bolaget presenterar vissa finansiella mått i årsredovisningen som inte definieras enligt IFRS. Bolaget anser att dessa mått ger värdefull kompletterande information till ägare och bolagets ledning då de möjliggör utvärdering och benchmarking av bolagets prestation. Dessa finansiella mått ska inte ses som en ersättning för mått som definieras enligt IFRS. Nedan nyckeltal är inte definierade enligt IFRS om inte annat anges.

**Avkastning på eget kapital** Årets resultat dividerat med genomsnittligt eget kapital.

**Avkastning på operativt kapital** Årets rörelseresultat dividerat med genomsnittligt operativt kapital.

**Bruttoinvesteringar** Värdet av gjorda investeringar.

**Jämförelsestörande poster** Resultatposter som har betydande inverkan på resultatet, och om de ej lyfts fram försvårar förståelsen för bolagets underliggande operativa utveckling.

**Medelantal årsanställda** Medelantal årsanställda beräknat som heltidstjänster.

**Nettoinvesteringar** Värdet av gjorda investeringar minskat med avyttrade anläggningar inklusive återlagda avskrivningar för dessa.

**Nettoskuld** Räntebärande skulder minskat med Räntebärande tillgångar.

**Nettoskudsättningsgrad** Räntebärande skulder minskat med räntebärande tillgångar dividerat med eget kapital inklusive innehav utan bestämmande inflytande.

**Organiskt rörelseresultat** Rörelseresultat exklusive miljökompensation.

**Operativt Kapital** Räntebärande skulder med avdrag för kassa samt kort och långfristiga placeringar plus eget kapital.

**Räntebärande skulder** Skulder som är belastade med utgifter för ränta (leasingskulder, låneskulder, derivat-instrument samt avsättning pensioner).

**Räntebärande tillgångar** Tillgångar vars avkastning bara beror på valutaenheten, löptiden och kreditrisken (likvida medel, finansiella placeringar)

**Räntederivat** Ränteinstrument, som exempelvis köpta ränteswapar där man betalar en fast ränta och erhåller en rörlig ränta, för att skydda skuldavtal med rörlig ränta mot högre framtida marknadsräntor.

**Rörelsemarginal** Rörelseresultat dividerat med totala rörelseintäkter. Definition enligt IFRS.

**Soliditet** Eget kapital inklusive innehav utan bestämmande inflytande dividerat med balansomslutningen vid periodens utgång.

**Sysselsatt kapital** Eget kapital inklusive innehav utan bestämmande inflytande plus räntebärande skulder.

<sup>1</sup> Nyckeltalen är operationella och anses inte vara alternativt nyckeltal enligt ESMA:s riktlinjer.

Tack för visat intresse för Green Cargos årsredovisning.

För mer information se: [www.greencargo.com](http://www.greencargo.com)

Vid frågor kontakta: [info@greencargo.com](mailto:info@greencargo.com)

---

**Text:** Green Cargo. **Produktion:** Green Cargo och Sjö&Berg. **Fotografer:** Pär-Johan Wedell, Apelöga, Michael Gartner, Odd Arne Loeshagen, Maria Lindholm, Felix Hubertsson, Peter Lydén, Rebecca Gustavsson m fl.

Postadress:  
Green Cargo AB  
Box 6171, 102 33 Stockholm

Besöksadress:  
Hälsingegatan 49  
113 31 Stockholm

Växel: 010-455 40 00  
[info@greencargo.com](mailto:info@greencargo.com)  
[www.greencargo.com](http://www.greencargo.com)

**green**  
**cargo**

---