

green
cargo



Innehållsförteckning

INTRODUKTION					
Innehållsförteckning	2	Väsentlighetsanalys	24	Kassaflödesanalys	54
Detta är Green Cargo	4	Måltavlan	25	MODERBOLAGET	
Året i korthet	5	Målområde Säkerhet	26	Resultaträkning	55
Vd-ord	6	Målområde Medarbetare	28	Rapport över totalresultatet	55
Ordförandeord	7	Målområde Miljö	30	Balansräkning	56
VERKSAMHET		Målområde Kund & Kvalitet	32	Förändringar i eget kapital	57
Marknaden	9	Målområde Finans	34	Kassaflödesanalys	58
Våra tjänster	10	Redovisning enligt GRI	35	Noter	59
Nätverk	11	Revisorns rapport och yttrande	36	Underskrifter	77
HÅLLBAR AFFÄRSSTRATEGI		Femårsöversikt	37	Revisionberättelse	78
Omvärld	14	FINANSIELLA RAPPORTER		Styrelse	80
Omvärldsutveckling	15	Förvaltningsberättelse	39	Ledning	81
Värdekedjan	16	Bolagsstyrningsrapport	44	GRI OCH TAXONOMI	
Värdeskapande	17	KONCERNEN		GRI Index	82
Strategi	18	Resultaträkning	51	Taxonomi	86
Hållbar styrning	19	Rapport över totalresultatet	51	ÖVRIGT	
Intressentdialog	23	Balansräkning	52	Ordlista	93
		Förändringar i eget kapital	53		

Hållbarhetsredovisningen, som även utgör den lagstadgade hållbarhetsrapporten, avser helåret 2024, från 1 januari till 31 december och återfinns på sidorna 10–35, 40–43 samt 82–85. Vidare återfinns redovisning i enlighet med EU:s taxonomiförordning på sidorna 87–92. Års- och hållbarhetsredovisningen publicerades den 28 mars 2024.

Finansiell kalender 2025

Årstämman	Delårsrapport	Delårsrapport	Delårsrapport	Delårsrapport
	Q1, 2025	Q2, 2025	Q3, 2025	Q4, 2025
27 mars 2025	30 april 2025	13 augusti 2025	24 oktober 2025	13 februari 2026 (preliminärt)

Sveriges välstånd grundar sig starkt i framgången för vår exportindustri, där viktiga resurser som skog, malm och fordon bidrar till arbetstillfällena och intäkter över hela landet. Den rälsbundna infrastrukturen är en oundgänglig del av vår basindustri och en förutsättning för att både stärka konkurrenskraften och bygga framtidens fossilfria värdekedjor genom effektiva och pålitliga transporter.

Järnvägen är en logistiklösning med unika fördelar: den är energieffektiv, klimatvänlig och kapacitetsstark. Klimatsmarta godstransporter på järnväg bidrar i hög grad till att skydda både Sveriges ekonomiska konkurrenskraft och miljö. I en tid när minskade koldioxidutsläpp är avgörande spelar Green Cargo en viktig roll som en trygg partner som erbjuder hållbara och effektiva logistiklösningar för både industrin och Sveriges position som handelsnation.



green
cargo

Detta är Green Cargo

Green Cargo AB är en hållbar samarbetspartner för säkra, effektiva och pålitliga logistiklösningar. Bolaget är en viktig del av skandinaviskt näringsliv. Dygnet runt transporterar vi varor från skogar och gruvor till processindustrins anläggningar samt konsumentvaror till detaljhandeln. Green Cargo är en del av logistiksystemet som lägger grunden för Sveriges välbefinnande och konsumtion.

Varje vardag kör vi 31 miljoner nettotonkilometer och ersätter därmed 9 000 lastbilstransporter i vägnätet. I vårt nätverk trafikerar vi närmare 200 platser i Sverige, Norge och Danmark och tillsammans med våra samarbetspartners når vi hela Europa. Vårt transportarbete uppgick 2024 till 9,7 miljarder nettotonkm.

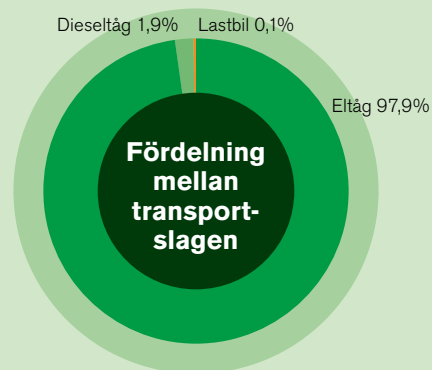
Nästan 98 procent av Green Cargos transportarbete sker med eltåg och klimatpåverkan per transporterad godsvekt är låg. Vi levererar storskaliga fossilfria transporter med låg energiförbrukning. Vår insats handlar inte bara om en omfattande reduktion av koldioxidutsläpp och energieffektiva transporter utan även om tyteffektivitet, minskad trafikträngsel och tryggare vägar.

Green Cargo ägs till 100 procent av svenska staten och förvaltas av Finansdepartementet.

Finansiell översikt

Green Cargo koncernen	2024	2023	2022	2021	2020
Nettoomsättning, MSEK	4 248	4 168	4 519	4 175	4 040
Rörelseresultat, MSEK	-104	-44	104	440	-222
Organiskt rörelseresultat*	-320	-474	-270	232	-255
Rörelsemarginal, %	-2,2	-0,9	2,1	9,1	-5,5
Årets resultat, MSEK	-193	-97	43	400	-229
Kassaflöde från den löpande verksamheten, MSEK	66	284	925	492	283
Avkastning på operativt kapital, %	neg	neg	5,2	20,7	neg
Soliditet, %	14	19	21	19	8
Nettoskuldssättningsgrad, ggr	3,1	1,8	1,4	2,5	7,3
Medelantalet anställda	1 722	1 795	1 878	1 912	1 836
Nya transportavtal, kontraktsvärde, MSEK	1 981	1 066	1 331	949	534

* Definition av organiskt rörelseresultat: rörelseresultat exklusive miljökompensation.



Källa: Green Cargo

Trafik-säkerhetsindex
95,1 →
 (94,3)

Punktlighet, %
88,6 →
 (87,4)

Kundnöjdhet
3,13 →
 (3,23)
 Skala 1–5

Viktiga händelser under året

NYA TRANSPORTAVTAL UNDER ÅRET

Efterfrågan på järnvägstransporter har varit fortsatt stabil bland svensk basindustri särskilt inom segment som skogs-, stål- och fordonsindustrin, där fokus på hållbara transporter gör järnvägen till ett naturligt val. Green Cargo har under året tecknat nya fleråriga transportavtal, med bland andra SSAB och Stegra, till ett totalt kontraktsvärde om 1 981 (1 066) MSEK.



FÖRÄNDRINGAR I FORDONSFLOTTAN

I linje med bolagets långsiktiga fordonsstrategi har Green Cargo under året fortsatt arbetet med att optimera fordonsflottan och att göra den mer enhetlig. Målet är en modern bas av dragstarka nätverkslok, längdeffektiva och flexibla vagnar samt ett genomtänkt och proaktivt fordonsunderhåll. Som en effekt av ovanstående har bolaget under 2024 avyttrat lok samt skrotat gamla uttjänta vagnar.

PERSONALMINSKNING BLAND ADMINISTRATIV PERSONAL

Green Cargo genomförde en personalminskning i Solna och Hallsberg under andra kvartalet. Genom pensionsavgångar, omplacering till lediga tjänster i Hallsberg samt egna uppsägningar behövde cirka 50 medarbetare sägas upp, vilket är färre än de 70 tjänster som bolaget initialt planerade att minska.

NYTT STRÅKBASERAT TRAFIKPROGRAM

I samband med tidtabellsskiftet i slutet av fjärde kvartalet 2024 startades Green Cargos nya trafikprogram för nätverkstransporter. Med kortare, stabilare och mer förutsägbara leveranstider samt tätare avgångar i områden med regelbundet transportbehov, får vi en mer pålitlig, robust och effektiv logistiklösning i de volymstarka godsstråken. Den nya nätverksutformningen innebär trafikering av färre orter/taxepunkter när det gäller vagnslast och intermodala volymer men genom en konsolidering möjliggörs en enklare hantering, effektivare trafik och en bra tågfyllnad på hela sträckan.



FÖRSTÄRKT LEDNINGSGRUPP

Under året har ledningsgruppen förstärkts med följande;

Max Knagge

Marknad- och försäljningsdirektör, tillträdde sin roll under mars 2024

Lars Westlund

Tf finans- och hållbarhetsdirektör, tillträdde sin roll i maj 2024

Lena Herrmann

Strategi- och utvecklingsdirektör, tillträdde sin roll i september 2024

Carl Emil Larsson

Finans- och hållbarhetsdirektör, tillträder sin roll i april 2025

FÖRBUD FÖR ÅKNING PÅ FOTSTEG UTANPÅ RÄLSFORDON

Arbetsmiljöverket beslutade under året om förbud för åkning på fotsteg utanpå rälsfordon för Green Cargo AB. Initialt skulle förbudet träda i kraft i september 2024 men efter Green Cargos överklagan till Förvaltningsrätten justerades beslutet om förbud till att träda i kraft den 2 juni 2025. Green Cargo har under året initierat och vidtagit nödvändiga åtgärder för att efterleva förbudet.



Stärkt operativ stabilitet och fortsatt arbete mot finansiella mål

2024 har präglats av både utmaningar och framsteg för Green Cargo, där vi fortsatt arbetat intensivt med att förbättra bolagets lönsamhet och möta kundernas krav på pålitliga, hållbara och effektiva transportlösningar. Trots genomförda effektiviseringar och en stärkt operativ stabilitet är vi ännu långt ifrån att nå en långsiktigt hållbar ekonomisk situation. Vi ser dock resultat av vårt arbete i form av ökad effektivitet och fleråriga kundavtal. Arbetet med att förbättra säkerhet, punktlighet och lönsamhet är fortsatt prioriterat, och vi tar steg i rätt riktning för att skapa en stabil och långsiktigt hållbar verksamhet.

Säkerhet är en förutsättning för vår verksamhet och en grundläggande prioritering för oss och våra kunder. Under året har vi intensifierat våra insatser för att skapa en tryggare arbetsmiljö och minska riskerna i vår operativa verksamhet. Ett viktigt steg har varit att införa ett internt förbud mot åkning på fotsteg utanpå rälsfordon. Denna åtgärd stärker inte bara vår arbetsmiljö utan har också fått genomslag i hela branschen, där fler aktörer nu implementerar liknande förändringar.

Vårt trafiksäkerhetsindex för 2024 förbättrades till 95,1 (94,3), och våra mätetal för året visar på en positiv trend. Samtidigt är vi medvetna om att säkerhetsarbetet är en långsiktig process som kräver kontinuerliga förbättringar och nära samarbete med våra kunder och andra intressenter.

Punktlighet och tillförlitlighet som kärnvärden för våra kunder

Punktlighet och tillförlitlighet är avgörande för att möta kundernas förväntningar och för att järnvägen ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ i dagens logistikkedjor. Under 2024 har vi lanserat ett nytt stråkbaserat trafikprogram, som är en av de största förändringarna i vår produktion på många år. Detta program har inneburit att vi kunnat förbättra resursutnyttjandet, minska ledtider och skapa bättre stabilitet i våra transportflöden.

Dessa förändringar förväntas ge effekt omgående, med en förbättrad operativ tillförlitlighet och ökad förutsägbarhet för våra kunder. För våra kunder betyder punktlighet inte bara att gods levereras i tid – det handlar om att bygga förtroende och möjliggöra en smidigare och mer effektiv logistik.

Finansiella framsteg och fortsatt efterfrågan

Green Cargos nettoomsättning för 2024 uppgick till 4 248 (4 168) MSEK. Rörelseresultatet försämrades till -104 (-44) MSEK beroende på lägre nivå på miljökompensationen medan det organiska resultatet förbättrades till -320 (-474) MSEK. Det organiska resultatet exklusive reavinsterna och miljökompensation innebär en underliggande resultatförbättring på 113 MSEK, vilket visar att våra åtgärder för kostnadseffektivisering och produktivitet ger effekt. Även om vi fortfarande redovisar en förlust, ser vi en tydlig positiv trend.

Efterfrågan på våra tjänster har varit stabil med viss avvaktan på marknaden, särskilt från kunder inom skogs-, stål- och fordonsindustrin. Under året har vi tecknat nya fleråriga transportavtal till ett värde av 1 981 (1 066) MSEK. Det är glädjande att våra kunder visar tilltro till Green Cargo som en pålitlig partner. Dessa avtal ger en god bas för framtiden och stärker vårt samarbete med kunder som prioriterar hållbara transportlösningar.

Hållbarhet som drivkraft

Vi ser en fortsatt efterfrågan på klimatsmarta transportlösningar, och järnvägen har en viktig roll att spela i den gröna omställningen. Våra kunder uppskattar möjligheten att minska sina klimatavtryck genom att välja järnväg som transportlösning. Samtidigt möter vi utmaningar i form av höga infrastrukturkostnader och regulatoriska hinder, vilka vi aktivt arbetar för att adressera. Vi fortsätter att utveckla våra tjänster och vår operativa kapacitet för att möta marknads krav och stärka vår konkurrenskraft.



” För våra kunder betyder punktlighet inte bara att gods levereras i tid – det handlar om att bygga förtroende och möjliggöra en smidigare och mer effektiv logistik.

Fortsatt arbete mot ägarens mål

2024 har varit ett år av framsteg, lärdomar och fortsatta utmaningar. Vi har tagit viktiga steg framåt inom säkerhet, punktlighet och lönsamhet, men vi vet också att vi behöver förstärka vår prestation ytterligare. Med förbättrade finansiella resultat och nya transportavtal har vi lagt en grund för att bygga vidare. Samtidigt är vi fullt medvetna om att vi ännu inte når de mål som vår ägare har satt upp, och att vägen framåt kräver fortsatt arbete, uthållighet och förmågan att anpassa oss till förändringar i vår omvärld. Med vår bas av lojala kunder och engagerade medarbetare har vi förutsättningarna att förbättra vår konkurrenskraft, höja vår prestation och skapa en långsiktigt hållbar verksamhet som levererar på både kundernas och ägarens förväntningar.

Solna i mars 2025

Henrik Dahlin
Vd, Green Cargo

Green Cargo bidrar till Sveriges tillväxt och industrins gröna konkurrenskraftiga framtid

2024 har varit ett år av både framsteg och fortsatt hårt arbete för Green Cargo. Det underliggande resultatet visar klara förbättringar och ger en starkare grund för framtiden. Samtidigt återstår flera steg innan vi kan nå ägarens mål och skapa den långsiktiga lönsamhet som krävs för att säkra bolagets roll som en nyckelaktör i svensk järnvägslogistik.

För ett år sedan betonade jag vikten av att skapa förutsättningar för Green Cargo att bli ett livskraftigt och konkurrenskraftigt bolag. Under året har vi tagit viktiga steg framåt. Vårt nya stråkbaserade trafikprogram, satsningar på digitalisering och ett tydligt fokus på punktlighet och kostnadsstruktur är exempel på hur vi arbetar för att nå operationell excellens. Detta arbete är avgörande för att möta våra kunders behov och stärka vår position, även om det återstår mycket att göra. Sverige, som ett avlångt land i norra Europa, möter utmaningar med avstånd till exportmarknader. Industrin är starkt beroende av effektiva transporter för att upprätthålla sin konkurrenskraft globalt. Samtidigt står svensk industri i centrum för en grön omställning som kräver både fossilfri energi och en fungerande transportinfrastruktur. Järnvägen är det strategiska valet för tyngre och längre godstransporter – en kostnadseffektiv lösning som minimerar utsläpp och driver på omställningen mot en grönare framtid.

Men vi vill mer. Vi ser en växande efterfrågan på hållbara och effektiva logistiklösningar, och vi är redo att ta en större roll i den omställningen. Genom att stärka vår kapacitet, utveckla nya lösningar och utmana gamla strukturer ska vi växa och ta marknadsandelar – för industrins skull, för klimatets skull och för ett konkurrenskraftigt Sverige.

Rättvisa marknadsförutsättningar

För att järnvägen ska kunna stödja både den gröna omställningen och industrins konkurrenskraft krävs rättvisa marknadsförutsättningar. Riksdagens beslut att förlänga miljökompensationen 2026–2030 är välkommet, ett viktigt verktyg för att minska transportsektorns klimatpåverkan och jämna ut vägtrafikens kostnadsfördelar. Jag noterar att den nuvarande obalansen är väl dokumenterad av

myndigheten Trafikanalys men konstaterar att kompensationsnivån inte speglar de senaste årens ökade kostnader och inflation. Samtidigt har de banavgifter som införts för 2025 redan påverkat järnvägens konkurrenskraft negativt. Med konkurrens på lika villkor används varje trafikslag där det gör störst nytta.

För att Sverige och Europa ska stärka sin konkurrenskraft och accelerera den gröna omställningen krävs en transportinfrastruktur som är både robust och hållbar. Det räcker inte med dagens ambitioner – vi behöver en tydligare politisk riktning och konkreta åtgärder för att stärka järnvägens konkurrenskraft. Det handlar om att skyndsamt öka investeringarna i infrastruktur, säkerställa rättvisa villkor mellan trafikslagen och modernisera regelverken. Viktiga projekt som fyrspar mellan Olskroken och Alingsås, fyrspar mellan Lund och Alvesta, dubbelspar på Ostkustbanan och Ådalsbanan (Söderhamns Västra – Sundsvall – Västeråsby) samt triangelspar på 10–15 strategiska platser i landet är avgörande för att öka kapaciteten, minska flaskhalsar och förbättra punktligheten i järnvägssystemet.

En välfungerande järnvägsgodsmarknad är en förutsättning för att upprätthålla motståndskraftiga svenska och europeiska värdekedjor, samtidigt som den möjliggör en hållbar och kostnadseffektiv produktion. Här krävs beslut och reformer som säkerställer att järnvägen får rätt förutsättningar att bidra till industrins och samhällets klimatomställning.

Styrelsens ansvar för hållbarhetsmålen

Styrelsen ansvarar för att Green Cargo arbetar i linje med hållbarhetsmålen i det balanserade styrkortet Måltavlan*. Av dessa mål har styrelsen fastslagit långsiktiga mål för sex nyckelområden: trafiksäkerhetsindex, engagemangsindex, andel kvinnor, gram CO₂e/

* Läs mer om utfall, prioriteringar och aktiviteter under 2024 på sidorna 27–35.



” Genom att stärka vår kapacitet, utveckla nya lösningar och utmana gamla strukturer ska vi växa och ta marknadsandelar – för industrins skull, för klimatets skull och för ett konkurrenskraftigt Sverige.

nettotonkm, kWh/nettotonkm och punktlighet. Genom att granska hållbarhetsarbetet säkerställer vi att strategier och investeringar stöder en hållbar utveckling. Uppföljningen är avgörande för att säkerställa rätt strategisk inriktning och ger en transparent bild av våra framsteg, vilket stärker förtroendet hos kunder, ägare och andra intressenter.

Jag vill avsluta med att poängtera vikten av att vi får chansen att leverera de värden som järnvägen kan bidra med. Green Cargo är en nyckelspelare i detta arbete, och med stöd från kunder, ägare och samarbetspartners är jag övertygad om att vi kan fortsätta utveckla järnvägen som en konkurrenskraftig, hållbar och integrerad del av Sveriges och Europas framtid.

Solna i mars 2025

Andreas Regnell

Styrelseordförande, Green Cargo

Verksamhet

Marknaden	9
Våra tjänster	10
Nätverk	11



Olika kundsegment med unika behov

Green Cargo är den största järnvägsoperatören för gods i Sverige. Bolagets kunder finns inom basindustrin där segment som skog, stål och papper dominerar men där även kemi och energi, verkstads- och fordonsindustri samt dagligvaruhandel står för betydande volymer. Ett växande segment är intermodala godsflöden av framförallt container- och trailertransporter. Stora transportflöden via exempelvis Sveriges hamnar ger upphov till behov av landtransporter där Green Cargo har en stark position.

Inom kundsegmenten stål, kemi och skog har kunderna stora och investeringstunga anläggningar med komplexa och varierande godsflöden som transporteras mellan hamnar och industrier, både nationellt och internationellt. Godset består vanligtvis av färdiga stålprodukter till fordons- och byggindustrin samt malm och järnskrot. 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 unika logistiklösningar, som kan integreras i kundens produktionsprocesser, är av stor vikt.

En stor del av dessa kunder har internationella transportbehov som löses genom Green Cargos direktlinjer (läs mer på sidan 11) i kombination med samarbeten med strategiskt viktiga partners på kontinenten.

God kvalitet och hög säkerhet är exempel på viktiga komponenter inom segmentet kemi och vid transport av kemikalier, vilket är klassat som farligt gods. Viktiga parametrar som underlättar i planeringen av specialtransporter tillsammans med kund är god kompetens, spårkännedom och kontakt med Trafikverket gällande tillståndshantering.

Inom kundsegment som dagligvaruhandel, avfallsproducenter, bilindustri, rederi, speditör och byggsektor måste transportlösningen anpassas efter kundens unika behov. För att öka flexibiliteten, där rörlig kapacitet är en nyckelfaktor, behövs skräddarsydda lösningar för transport till och från järnvägen. Hög leveransprecision och ett nära samarbete med kunden är avgörande för att anpassa logistiklösningen till deras behov, oavsett om godset transporteras nationellt eller internationellt.

Green Cargo erbjuder kundanpassade och klimatsmarta logistiklösningar till svensk basindustri och svenskt näringsliv

Olika steg i en logistikkedja kan kräva olika transportslag 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 transportslag, när det behövs, är en oslagbar kombination.



Green Cargo tillhandahåller effektiva och miljövänliga 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 enkelt, kostnadseffektivt och flexibelt sätt, oavsett godstyp. Green Cargo tillhandahåller både fast och rörlig transportkapacitet beroende på kundens behov av tjänst.

För transportköpare med logistikbehov kopplat till stora volymer utformar Green Cargo unika lösningar för fast avtalad kapacitet, i regelbundna flöden mellan fasta destinationer. Även effektiva vagn- och lastbärarlösningar 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 tågvängingar, 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 olika trafikslag 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 relationen 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 och kostnadseffektiva leveranser – hela vägen fram till dörren.

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

Green Cargos nätverk

Green Cargo erbjuder näringslivet säkra, kapacitetsstarka och hållbara transporter till cirka 200 platser i Skandinavien och närmare 1 000 i övriga Europa. Varje vardag kör vi 31 miljoner nettotonkilometer och ersätter därmed 9 000 lastbilstransporter i vägnätet.

Med Green Cargos egna nationella nätverk och tillsammans med europeiska partners möter vi våra kunders logistikbehov av allt från en vagn eller intermodal enhet, till hela tågsätt. Av de platser vi trafikerar med fasta avgångar finns direktlinjer till taxepunkter såväl inrikes som utrikes och till hamnar i Skandinavien.

Bolagets direktlinjer mellan Sverige och övriga Europa ger våra kunder kortare ledtider och snabbare godstransporter. Vi erbjuder plats i våra egna tåg, som avgår i fasta tidtabeller. Genom konstanta volymer kan vi hålla nere kostnaderna och samtidigt öka effektiviteten för kundens transporter.

Vårt unika nätverk i Sverige är sammanlänkat med övriga länder i Skandinavien och övriga Europa genom direktlinjer via Danmark eller färjeförbindelser mellan Trelleborg och Travemünde.

Green Cargo är medlem i Xrail som är ett produktionssamarbete mellan sju europeiska järnvägsföretag, med syfte att göra det enklare att transportera gods i vagnslastsystemet i Europa med enstaka eller grupper av vagnar.



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 DIRECT

Logistiklösning mellan Skandinavien och sydöstra Europa. Green Cargos egna tåg körs i fast tidtabell tre gånger i veckan T/R mellan Malmö och Wels via Rheinkamp. Vi når även ett flertal andra destinationer i Europa via partners.

Cirka **200** destinationer i Skandinavien

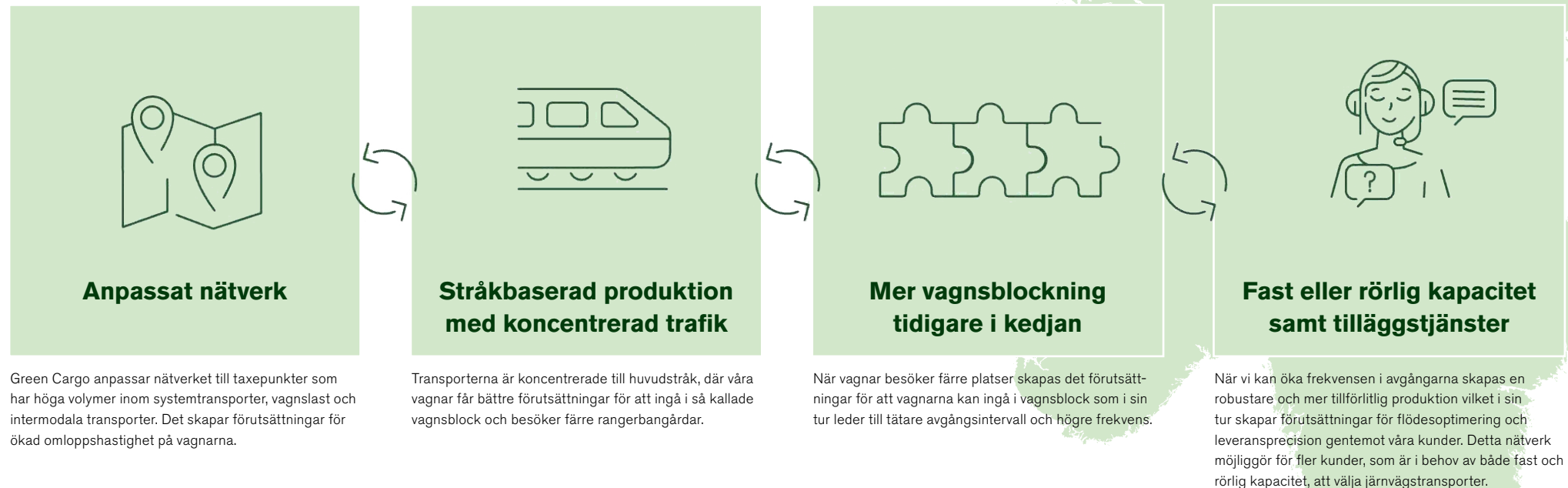
Närmare **1 000** destinationer i Europa

Unikt nationellt stråkbaserat nätverk

Som en del i arbetet med att bli ett mer konkurrenskraftigt bolag har vi sedan tidtabellsskiftet 2025 ett nationellt stråkbaserat nätverk med syftet att bättre kunna möta upp våra kunders behov av kortare ledtider, fler avgångar, minskad störningskänslighet och förbättrad punktlighet.

I vårt nationella stråkbaserade nätverk har vi från och med 2025 års produktion en mer noggrann planering av innehållet, där tågen byggs smartare och med en reducerad andel tidskrävande moment i nätverksstråken. Med kortare, stabilare och mer förutsägbara leveranstider samt tätare avgångar i områden med regelbundet transportbehov, får vi en mer pålitlig, robust och effektiv logistik-

lösning. Den nya nätverksutformningen innebär trafikering av färre orter/taxepunkter när det gäller vagnslast och intermodala volymer men genom en konsolidering möjliggörs en effektivare trafik och en bra tågfyllnad på hela sträckan. På så sätt får vi snabbare ledtider, bättre vagnstyrning och snabbare hantering på de bangårdar som trafikeras.



Hållbar affärsstrategi

Omvärld	14
Omvärldsutveckling	15
Värdekedja	16
Värdeskapande	17
Strategi	18
Hållbar styrning	19
Intressentdialog	23
Väsentlighetsanalys	24
Måltavlan	25
Målområde Säkerhet	26
Målområde Medarbetare	28
Målområde Miljö	30
Målområde Kund & Kvalitet	32
Målområde Finans	34
Redovisning enl GRI	35
Revisorns rapport och yttrande	36
Femårsöversikt	37

Utmaningar och möjligheter i en föränderlig värld

Säkerhetsläget, konjunkturen, transportmarknadens förutsättningar och infrastrukturens skick är externa faktorer som påverkar järnvägssystemet och Green Cargo på kort och längre sikt. Med rätt åtgärder kan godstrafikens konkurrenskraft stärkas betydligt.



Kriget i Ukraina, konjunkturen och inflationen har påverkat transportsektorn påtagligt. Kostnaderna för drift och underhåll har ökat samtidigt som intäkterna i vissa segment varierat till följd av konjunkturrelaterade transportbehov. Parallellt finns det en stor efterfrågan på klimatsmarta transporter som kan tillgodoseas om tillförlitligheten i järnvägssystemet ökar.

Järnvägssystemet har en underhållsskuld som måste hanteras. I infrastrukturpropositionen är ambitionen att hela underhållsskulden på väg ska arbetas bort i kommande nationell plan. För järnvägen är ambitionsnivån att minska underhållsskulden med 10–15 procent. Det innebär en tidplan på 90 år innan järnvägen fungerar tillfredsställande. Därför är det bra att regeringen uppdragit åt Trafikverket att stärka och effektivisera underhållet. Myndigheten har nyligen presenterat sina åtgärdsförslag som utlovar förbättringar. Det är en välkommen inriktning där regeringen och Trafikverket lagt en bra

grund. Samtidigt är det nu nödvändigt att den ökade underhållsförmåga som Trafikverket presenterat blir genomförd i praktiken.

Enligt myndigheten Trafikanalys kan det emellertid konstateras att vägtransporter historiskt i lägre grad betalat för sina externa kostnader jämfört med godstrafiken på järnväg. Detta skulle betyda en snedvridning av konkurrensen. Därtill har reduktionsplikten och dieselskatten sänkts kraftfullt under 2024, samtidigt som Sverige infört möjligheten att framföra längre och tyngre lastbilar. Dessa premisser försvårar möjligheterna att bedriva en konkurrenskraftig och företagsekonomiskt lönsam godstrafik på järnvägen, trots att det är samhällsekonomiskt mer lönsamt att transportera gods på järnväg. Riksdagen har beslutat en förlängning av miljökompensationen 2026–2030, men effekten av den kraftigt höjda banavgiften för godstrafik 2025 och 2026 riskerar att dämpa branschens tillväxtpotential och försämra järnvägens

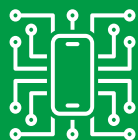
konkurrenskraft. Med rättvisa marknadsvillkor kan varje trafikslag användas där det gör störst nytta och bidra till en väl fungerande och effektiv transportsektor.

Frågan om järnvägens roll i totalförsvaret har under året aktualiserats. I och med Sveriges medlemskap i Nato har Försvarsmakten efterfrågat riktade investeringar i järnvägsinfrastrukturen. Godstågbolag som Green Cargo kan ha en viktig funktion i totalförsvaret genom att tillhandahålla en robust och pålitlig logistiklösning för godstransporter, vilket är kritiskt i både freds- och krigstid. Våra järnvägstransporter är ett viktigt komplement till andra transportslag, och vi kan snabbt anpassa vår verksamhet för att möta förändrade behov. Vi ser oss som en central aktör när det gäller att upprätthålla samhällsviktiga transporter, däribland försörjning av kritiska varor som livsmedel, bränsle och andra förnödenheter.

Tendenser i en dynamisk omvärld

OMRÅDEN

Elektrifiering



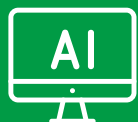
Tillgången till fossilfri el är en förutsättning för omställningen av hela transportsektorn. Förutom att det behövs finnas fossilfri elproduktion i tillräcklig omfattning måste vi kunna lita på att elen når fram till laddstolpen eller vätgasläggningen, för att investeringarna ska ske. Därtill kommer industrins behov av fossilfri el för sin gröna omställning.

Infrastruktur



I Europa går utvecklingen för banunderhåll, reinvesteringar och nyinvesteringar mot kostnads- och tidseffektiva samhällsekonomiskt lönsamma metoder. Det innebär välplanerade, standardiserade och industrialiserade projekt med hjälp av stora banarbetsfordon med fokus på snabb genomförandetid.

Digitalisering



Produktivitet och effektivitet kommer att förbättras kraftfullt i takt med att fler processer och beståndsdelar digitaliseras, automatiseras och beslutsstöden blir datadrivna.

Beredskap



Järnvägens betydelse för totalförsvaret i en ofredssituation framgår med all önskvärd tydlighet om blicken vänds mot Ukraina. Sveriges medlemskap i Nato har också fått betydelse.

PÅVERKAN PÅ BRANSCHEN

I den här kontexten med hög efterfrågan på fossilfri el är järnvägens energieffektivitet en mycket stark konkurrensfaktor. Järnvägstransporter behöver betydligt mindre energi per tonkilometer jämfört med elektrifierade lastbilstransporter.

Trafikomledning och helavstängning av ett stråk under några månader där hela anläggningens underhållsbehov avhjälpas samtidigt, i stället för att en stor mängd mindre banarbeten utförs i stråket över en flerårsperiod, med många tågstoppande timmar extra i anspråk.

Detta ger betydande förbättringar inom kapacitetstilldelning, tågtrafikledning, tågframförande, underhållsplanering av infrastruktur och fordon. Det kommer innebära säkrare järnvägstrafik, färre störningar, högre punktlighet, bättre trafikinformation, kortare ledtider och kostnadseffektivare produktion.

Möjligheten att effektivt kunna förflytta stora mängder människor, livsmedel, material och fordon över längre sträckor landvägen låter sig knappt göras på annat sätt än med järnväg.

SÅ AGERAR GREEN CARGO

Green Cargo bibehåller fokus på ökad energieffektivitet i logistikuppläggen genom att använda rätt lok och vagn för respektive upplägg, nyttja elåtermatande lok mer samt höja tågfullnaden.

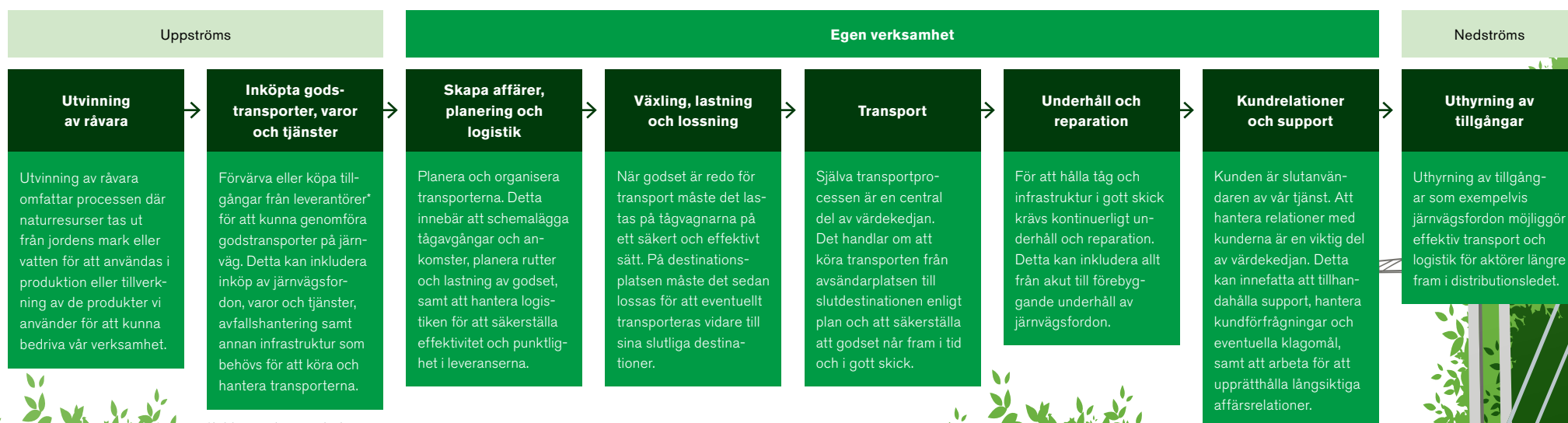
Både Green Cargo och våra kunder stödjer den utvecklingen för svenskt vidkommande givet det stora behovet av underhåll och nyinvesteringar – åtgärder som får stor påverkan på tågtrafiken.

Green Cargo ser en stor potential i att optimera den operativa verksamhetsstyrningen med digitala verktyg. Green Cargo arbetar samtidigt med att kundgränssnitten speglar samma utveckling. Sammantaget är detta den trend som kan skapa störst kundnytta på kortast tid.

Green Cargo kan i kraft av sin storlek och erfarenhet ha en viktig roll i ett nordiskt transportperspektiv och bolaget bevakar utvecklingen.

Green Cargos värdekedja

Värdekedjan illustrerar övergripande de centrala stegen och aktiviteterna som krävs för att transportera gods med järnväg, från de initiala insatsfaserna till den slutliga leveransen. Green Cargos värdekedja består av en rad nödvändiga komponenter för att säkerställa en tillförlitlig, effektiv och miljövänlig transport av gods från upphämningsplats till slutdestination.



*Inklusive dess underleverantörer i värdekedjan.



Så skapar Green Cargo 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. Vi har även ett nära samarbete med ett antal speditörer för dörr-till-dörr-lösningar.

Resurser vi använder

Humankapital

1 750 medarbetare

Tillverkat kapital

350 lok

4 750 vagnar

Finansiellt kapital

2 238 MSEK (eget och främmande kapital*)

Immateriellt kapital

Green Cargos varumärke

Socialt- och relationskapital

300 kunder

1 000 leverantörer

Samverkan med viktiga intressenter

Engagemang i branschorganisationer

* Räntebärande lång- och kortfristig skuld samt skuld enligt IFRS-regelverket.

Vad vi skapar

9,7

miljarder nettotonkm i transportarbete

9 000

lastbilstransporter ersätts dagligen

1,81

gram CO₂e släpps ut per nettotonkm (jvg)

97,9%

av vårt transportarbete går med 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.

Medarbetare

Säker och attraktiv arbetsplats.

Ägare

Hållbart företagande genomsyrar allt från beslut till planering, investeringar, inköp och rekryteringar.

Övriga intressenter

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

FN:s globala mål för hållbar utveckling

Våra logistiklösningar bidrar till en hållbar framtid. FN:s 17 globala hållbarhetsmål (SDG) fastställer vad som krävs för att världen ska gå mot en hållbar utveckling. Tre mål har störst relevans för Green Cargo. Gemensamt för dessa mål är att vi har förutsättning att vara en del av lösningen, alternativt möjliggöra för våra kunder att vara det.



Digitalisering, ett effektivt nätverk samt fordonsstrategin är centrala delar av vår strategi till 2030

Green Cargo arbetar målmedvetet för att stärka sin position på marknaden genom en kombination av nätverksutveckling, digitalisering och en framtidssäkrad fordonsstrategi. Dessa insatser säkerställer inte bara vår konkurrenskraft utan bidrar också till en hållbar och effektiv transportsektor i Sverige.

Det stråkbaserade nätverket

Green Cargo har till tågplanen 2025 byggt ett nationellt nätverk utifrån en stråkbaserad produktionsmodell för att säkerställa ökad kundnytta genom kortare och framför allt stabilare och mer förutsägbara ledtider, högre frekvens och än mer tillförlitliga leveranser. Hanteringen ska förenklas, fyllnadsgraden bli högre och därmed blir transporterbidandets mer konkurrenskraftigt och förutsägbart. En stor potential i volymtillväxt finns hos befintliga kunder som kräver högre tillförlitlighet och kostnadseffektivitet för att öka andelen järnvägstransporter. En annan stor potential för icke-organisk tillväxt för järnvägstransporter finns i den internationella godstrafiken som i nuläget genererar miljontals långväga lastbilstransporter per år i Sverige.

Varför: Allt sedan finanskrisen har järnvägen haft svårt att ta igen förlorade marknadsandelar i konkurrensen med framför allt utländska lågprisåkerier. Under samma period har tillgänglig kapacitet i det svenska järnvägssystemet minskat i takt med att den samhällssubventionerade regionala tågtrafiken har ökat kraftfullt. Eftersom godstrafikens gångtider hela tiden förlängs i tidtabellerna till följd av kapacitetsbristen minskar lokförarproduktiviteten samtidigt som produktionskostnaderna ökar. För att upprätthålla ett långsiktigt konkurrenskraftigt transporterbidande måste tågproduktionen anpassas för att möta både möjligheter och utmaningar.

Digitalisering

Vår it-transformation handlar både om ökad digitalisering i kundgränssnittet och om förbättrade digitala verktyg till våra medarbetare. Vi ser en stor potential i att optimera den operativa verksamhetsstyrningen med AI-baserade beslutsstöd. Förstudier har genomförts med framgångsrika resultat som indikerar en förbättrad resursallokering och störningshantering, vilket i sin tur har en positiv påverkan på transportkostnader och pålitlighet, men även förbättrad kundkommunikation.

Varför: Järnvägssystemet är till sin natur väl lämpat för att digitaliseras fullt ut. Med rätt systemstöd möjliggörs avancerad övervakning, prediktiv analys och adaptiv optimering för att skapa beslutsstöd för en högeffektiv och intelligent logistikverksamhet med kunden i centrum där produktionen är konkurrenskraftig och tillförlitlig.

Långsiktig fordonsstrategi

Vår långsiktiga fordonsstrategi bygger på en optimerad och mer enhetlig fordonsflotta med en modern bas av dragstarka och effektiva nätverkslok, mer långdeffektiva och flexibla vagnar samt ett optimerat och proaktivt fordonsunderhåll. Vi ska förnya och utveckla vår fordonsflotta så att vi säkerställer ett attraktivt kunderbidande, konkurrenskraftig driftskostnad, hög tillgänglighet och tillförlitlighet samt bättre miljöprestanda. Green Cargo har påbörjat viss del av arbetet genom att exempelvis avyttra samt skrota ut gamla och uttjänta vagnar. Delar som hjulpar och ventiler återanvänds, medan resten återvinns som stålskrot.

Varför: Möjligheten att köra tyngre och längre tåg i högre genomsnittlig hastighet är viktiga pusselbitar för att kunna öka kapaciteten i befintligt järnvägsnät och möjliggöra än mer effektiva och attraktiva logistiklösningar med järnvägen som bas. Nya typer av hybridlok med dual-power/last-mile funktion möjliggör att antalet lok kan reduceras. Detta medför både ett effektivare användande av loken och positiva miljöeffekter.

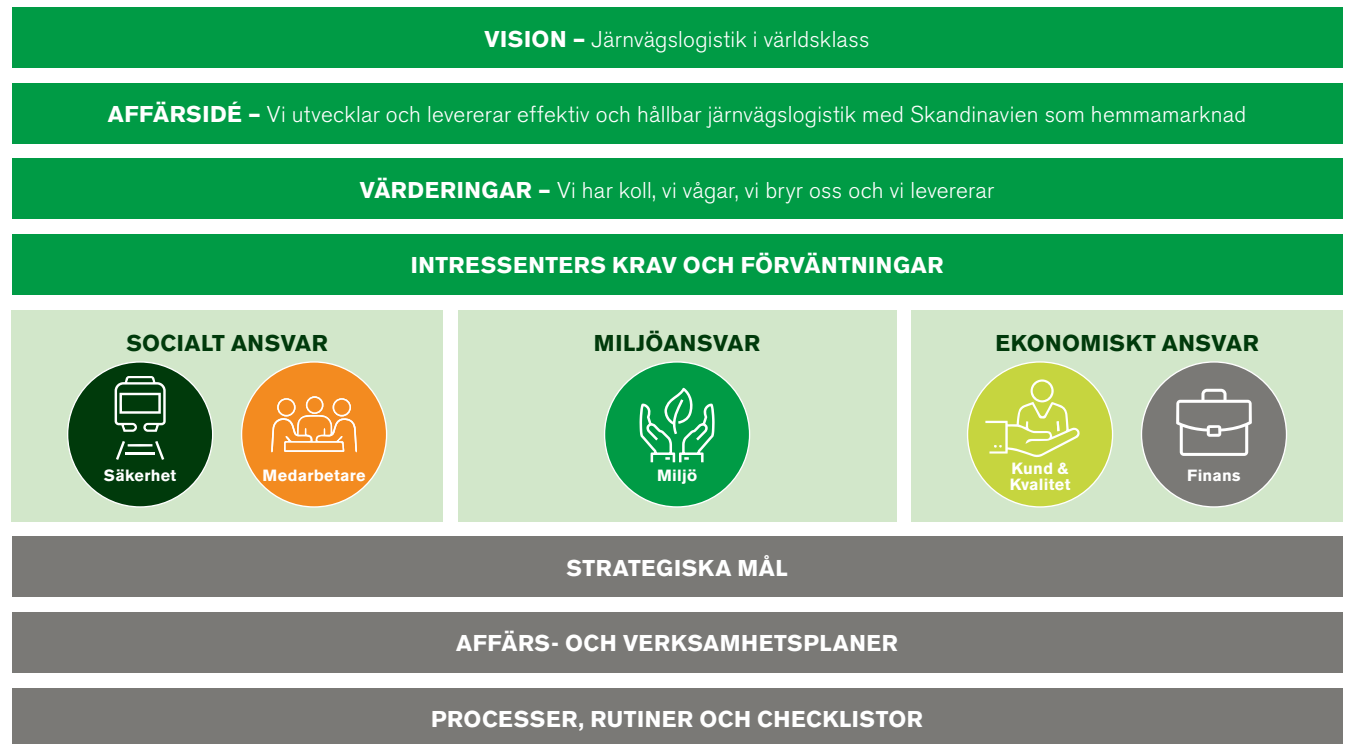
Från vision till konkret hållbart arbete

Hållbarhet är sedan länge en naturlig och integrerad del i vår verksamhet och i bolagets affärsmodell. Green Cargo styrs för att utvecklas i enlighet med styrelsens och ägarens mål för verksamheten och företagets vision om järnvägslogistik i världsklass. Green Cargo är en hållbar logistikpartner och en viktig del av det svenska näringslivet.

Green Cargo styr och leder bolaget ur ett bredare perspektiv än endast finansiellt med stöd av ett balanserat styrkort med fem målområden. Med utgångspunkt i bolagets vision, affärsidé och värderingar samt intressenters krav och förväntningar säkerställs ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbart företagande. Strategiska mål konkretiseras i affärs- och verksamhetsplaner och bolagets processer, rutiner och checklistor säkerställer att vi arbetar så effektivt som möjligt.

Green Cargo är en hållbar samarbetspartner och vi strävar efter långsiktiga och förtroendefulla relationer med våra intressenter. Ett samarbete med oss ska ge våra kunder trygg vetskap om att vi gör allt för att våra transporter ska ske på ett säkert sätt, att de är effektiva, förutsägbara och punktliga samt att de utförs med minimal klimatpåverkan.

För våra medarbetare ska vi erbjuda trygga och säkra arbetsvillkor med tydliga utvecklingsmöjligheter och med en stark kultur som ger optimala förutsättningar för leverans. Utöver det har vi ett öppet affärsklimat och en hög affärsetik. Vi värnar om säkerhet och respekt för alla de människor som berörs av vår verksamhet.



Integrerad, värdeskapande och hållbar styrning

Hållbarhet för oss på Green Cargo innebär mycket mer än att våra transporter utförs med minimal klimatpåverkan. Utöver miljöaspekten innefattar det även social och ekonomisk hållbarhet. Därmed lägger vi stor vikt vid en sund och säker arbetsmiljö, respekt för mänskliga rättigheter, långsiktiga affärsrelationer samt goda och anständiga arbetsvillkor.

Med integrerad, värdeskapande och hållbar styrning som grund strävar Green Cargo efter att skapa kundvärde, ägarvärde samt trygga och utvecklande arbetsplatser för våra medarbetare. Vi uppnår detta genom vårt agerande och visar våra intressenter att vi är ett pålitligt företag som står för våra åtaganden.

Ägarkrav på hållbart värdeskapande

En holistisk syn på hållbarhet lägger grunden för ett föredömligt agerande inom hållbart värdeskapande. Detta är även ett krav som ställs i ägarpolicyen för statligt ägda företag. Vår ägare svenska staten har via bolagsstämman fastställt Green Cargos långsiktiga ekonomiska mål. Därtill har bolaget långsiktigt strategiska hållbarhetsmål, vilket också är ett krav i ägarpolicyen. Dessa mål beslutas av styrelsen och följs upp som en del av bolagets strategiarbete.

Samspel med omvärlden

Green Cargos verksamhet har en viktig roll för svenskt näringsliv. Vår intressentdialog och väsentlighetsanalys beskrivs på sidorna 23–24. Green Cargo bidrar till FN:s globala hållbarhetsmål som världens ledare förbundit sig till. Tre av målen är särskilt relevanta för oss och där vi kan vara en del av lösningen, se mer på sidan 17.

Ansvar för Green Cargos hållbarhetsarbete

Styrning är en viktig del i hållbarhetsarbetet. Statligt ägda bolag ska ha en styrelse med förmåga att arbeta strategiskt inom hållbart värdeskapande. Green Cargos styrelse fördjupar kontinuerligt sina kunskaper bland annat genom redogörelser från organisationen vid strategi- och styrelsemöten.

Green Cargos styrelse hanterar hållbarhet som en röd tråd genom alla diskussioner och beslut, och inte som en separat fråga. Styrelsen fastställer riktningen för bolaget genom att

fastställa vision, strategi, affärsplan, policyer och övergripande mål. Revisionsutskottet ansvarar bland annat för att kvalitetssäkra bolagets interna och externa rapportering av både finansiella och icke-finansiella nyckeltal, behandla väsentliga riskråden och ha dialog med bolagets revisorer kring bolagets styrning, redovisning och kontroll. Vid revisionsutskottets möten föredras även viktiga händelser vad gäller rapporteringskraven inom hållbarhet samt hur Green Cargo avser att hantera dessa.

Bolagets styrelse ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Den löpande verksamheten sköts av bolagets ledning. Bolag med statligt ägande ska agera långsiktigt, effektivt och lönsamt samt ges förmåga att utvecklas. I syfte att främja ett långsiktigt hållbart värdeskapande i bolagen med statligt ägande integreras hållbart företagande i bolagsstyrningen. Det innebär att bolagen ska agera föredömligt inom området hållbart företagande och i övrigt agera på ett sådant sätt att de åtnjuter offentligt förtroende. Förvaltningen av bolagets verksamhet regleras bland annat av statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande (2020).

Vd ska i sin löpande förvaltning verka för att den långsiktiga värdeutvecklingen i bolaget blir den bästa möjliga. För att uppnå detta ska vd tillse att verksamheten bedrivs på ett sätt som gynnar ett långsiktigt hållbart värdeskapande.

Under 2024 har hållbarhetsfunktionen flyttats till avdelningen Finans, numera avdelning Finans och hållbarhet. Finans- och hållbarhetsdirektör har haft det övergripande ansvaret att säkerställa att hållbarhetsaspekter omhändertas på ett föredömligt sätt. Samma funktion ansvarar för att övergripande maximera bolagets positiva påverkan på omvärlden och minimera den negativa ur ett hållbarhetsperspektiv.

Finans- och hållbarhetsavdelningen ansvarar för intern uppföljning av nyckeltal till styrelsen och för extern hållbarhetsrapportering. Respektive chef inom verksamheten ansvarar för att inom sitt område prioritera, besluta och genomföra aktiviteter på ett långsiktigt hållbart sätt. Hållbarhet är väl integrerat i Green Cargos verksamhet och affärsmodell och det finns ingen separat hållbarhetsstrategi eller hållbarhetsplan.

En hållbar affärsstrategi och en strategisk plan med långsiktiga mål beslutas av styrelsen. Bolagsledningen och styrelsen gör tillsammans en årlig översyn av framdriften gentemot de strategiska målen. Som komplement till den strategiska planen finns en treårig affärsplan där strategiska beslut operationaliseras. Affärsplanen arbetas fram av bolagsledningen och beslutas av styrelsen.

Varje avdelning tar utifrån affärsplanen årligen fram en verksamhetsplan inklusive budget för det kommande året där målen översätts till konkreta aktiviteter. Framdriften gentemot verksamhetsplan och budget följs upp av vd och finans- och hållbarhetsdirektör vid regelbundna så kallade business reviews.

Mer om Green Cargos styrning går att läsa i bolagsstyrningsrapporten på sidorna 44–50.

Riskhantering – en naturlig del av affärsverksamheten

Risktagnin 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 40–43 i förvaltningsberättelsen.

Integrerat ledningssystem

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 viktiga intressenters förväntningar. Vårt ledningssystem säkerställer vidare 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 etablerad som en naturlig del av verksamheten.

Green Cargo har 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.

Policer

Green Cargos policer är framtagna utifrån bolagets vision, affärsidé och strategi. Respektive policyägare ansvarar över eventuellt behov av justeringar av aktuell policy. Policyerna fastställs årligen av styrelsen och är vägledande för beslut och styrning av verksamheten. Policyerna är interna och finns tillgängliga i Green Cargos ledningssystem (GLS).

Vår interna uppförandekod

Green Cargo har en intern uppförandekod som tydliggör de krav och förväntningar bolaget har på alla medarbetare. Koden omfattar en rad olika områden inom hållbart företagande såsom affäretik, korruption, mänskliga rättigheter, säkerhet, kommunikation, arbetsmiljö och miljöfrågor med flera.

Uppförandekoden beskriver vikten av ett öppet affärsklimat och en hög affäretik. Den beskriver även att vi värnar om säkerhet och respekt för alla de människorna 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.

Vår uppförandekod fungerar som en vägledning för våra medarbetare och ska användas som ett verktyg i den dagliga verksamheten. Trakasserier eller kränkande särbehandling accepteras inte under några omständigheter, oavsett forum, sammanhang eller form, vare sig i ord eller i handling. Uppförandekoden justerades inte något väsentligt under 2024.

Koncernsäkerhet, verksamhetsskydd och cybersäkerhet

För att säkerställa ett långsiktigt hållbart värdeskapande i en föränderlig värld är Green Cargos arbete med koncernsäkerhet kritiskt. Bolaget bedriver ett systematiskt och ansvarsfullt koncernsäkerhetsarbete genom att upprätthålla en sund affärsdriven riskaptit och tillgodose adekvat skydd mot antagonistiska angrepp, oegentligheter och sabotage.

Koncernsäkerhetsarbetet styrs, leds, implementeras och kontrolleras i syfte att:

- Skydda bolagets fysiska och virtuella tillgångar, ägarintresse och investeringar.
- Tillgodose trygghet, säkerhet och integritet för våra kunder, arbetstagare och partners.
- Främja bolagets långsiktiga motståndskraft och verksamhetskontinuitet.
- Säkerställa efterlevnad av regulatoriska krav och säkerhetsåtaganden.

Koncernsäkerhet innefattar verksamhet- och säkerhetsskydd samt informations- och cybersäkerhet. Arbetet utövas tvärfunktionellt i samverkan med Green Cargos riskförebyggande funktioner och är integrerat med verksamhetens processer och ledningssystem.

Genom ett ansvarsfullt ställningstagande, utifrån det säkerhetspolitiska omvärldsläget och förväntningarna på samhällsviktiga bolag i och med NATO-medlemskapet och totalförsvarsuppbyggnaden, har flertalet satsningar inom området koncernsäkerhet genomförts under året för att ytterligare stärka bolagets säkerhet och verksamhetsskydd. Exempel på initiativ som initieras och som genomförs i steg omfattar förberedande stärkning inom områdena säkerhetsstyrning, fysisk säkerhet, personalsäkerhet, säker kommunikation och totalförsvarsrelaterad planering.

Inom cybersäkerhetsdomänen har fokus under året legat på att befästa bolagets nya holistiska cybersäkerhetsarkitektur och etableringen av förbättrade cybersäkerhetsförmågor. Detta har varit ett långsiktigt strategiskt initiativ som lagt grunden för att möta de nya och mer striktare regulatoriska krav inom säkerhetsområdet.

Rapportering vid misstanke om brott mot uppförandekoden

På Green Cargo värnar vi om ett öppet affärsklimat och en hög affäretik. 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 visselblåsartjänst, redogör för utredningsprocessen; ansvarsområden, mottagning av rapport, skydd för visselblåsaren samt skydd för den person som pekas ut i en rapport samt repressalier vid missbruk av rapportering m.m.

Under 2024 inkom tolv visselblåsarrapporter. Inga av dessa ärenden bedömdes uppfylla kriterierna för visselblåsarende. Ärendena har hanterats inom ramen för normala rutiner kring arbetsledning, engagemang och arbetsmiljö under året. Samtliga visselblåsarrapporter som inkommit under 2024 har redovisats för bolagets revisionsutskott.

Lagar, förordningar, föreskrifter och internationella konventioner

Green Cargo lyder under samma lagar som privatägda bolag, t.ex. aktiebolags-, årsredovisnings-, konkurrens-, bokförings- och säkerhetsskyddslagen. Försiktighetsprincipen finns beskriven i miljöbalken. Green Cargo följer även denna lagstiftning i verksamheten vid inköp av exempelvis material och kemikalier i underhållsverkstad, med mera. Green Cargo omfattas också av direkt tillämpliga EU-förordningar samt internationella konventioner såsom exempelvis FN:s deklaration för mänskliga rättigheter. Vidare omfattas Green Cargo även av sektorspecifik lagstiftning såsom exempelvis järnvägslagstiftning.

Green Cargo har under de senaste två åren inte varit ålagda att utbetala någon företagsbot.

Leverantörer och samarbetspartners

Green Cargo har högt ställda krav från bolagets intressenter. Vår Uppförandekod för Leverantörer och samarbetspartners, som finns tillgänglig på bolagets hemsida, 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 affäretik, korruption, mänskliga rättigheter, klimat och miljö.

Vi är ärliga och transparenta i våra relationer med våra samarbetspartners och tredje part och vi förväntar oss att våra, och deras leverantörer i sin tur, betar sig på samma sätt. Vi ställer krav på att våra leverantörer och samarbetspartners för vidare våra, eller likvärdiga värderingar, genom hela leveranskedjan. Vi förväntar oss att de agerar enligt värderingar som stämmer överens med vår uppförandekod och kan redovisa hur de följer dessa.

Green Cargo delar in och segmenterar bolagets leverantörer utifrån finansiell betydelse och leveransförmåga samt koppling till kärnprocesserna fordonstillgänglighet, externa produktionstjänster och kritiska IT-system. På Green Cargo finns nedanstående leverantörsegment.

Strategisk leverantör

Leverantörer som har en betydande inverkan på bolagets hållbarhetsutveckling inom ekonomi, kvalitet, miljö, arbetsmiljö och/eller säkerhet. Green Cargos strategiska leverantörer är i huvudsak leverantörer som är kopplade till våra kärnprocesser.

Prioriterade leverantörer

Leverantörer som har stor inverkan på bolagets hållbarhetsutveckling inom ekonomi, kvalitet, miljö, arbetsmiljö och/eller säkerhet.

Övriga leverantörer

Leverantörer som inte klassas som vare sig strategisk eller prioriterad leverantör.

Huvuddelen av våra leverantörer finns i Sverige, Norge och Danmark där vår produktion till största del genomförs. Ett färre antal leverantörer finns i övriga Europa och avser främst inköp eller leasing av fordon samt växling och tågdragnings. Enstaka leverantörer finns i Asien och Nordamerika och avser främst IT-tjänster.

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 affäretik, mänskliga rättigheter och korruption med mera. Vid årsskiftet 2024/2025 hade 73 procent av våra strategiska och prioriterade leverantörer signerat Uppförandekoden. För nytecknade avtal under Q2–Q4 2024 översteg denna siffra 90 procent.

Under 2024 har vi genomfört fem andrapartsrevisioner hos utvalda leverantörer. Vid årets revisioner ser vi brister kopplade till kontinuitetsplaner samt avsaknad av ett aktivt miljöarbete hos våra leverantörer. Vid leverantörsuppföljning följer inköpsavdelningen upp leverantörens handlingsplan för respektive avvikelser. Syftet är att säkerställa att åtgärder genomförs och att de haft avsedd effekt.

Mänskliga rättigheter

Respekt för alla människors lika värde och rättigheter är ett grundläggande värde hos Green Cargo. Bolaget värnar om säkerhet och respekt för alla som berörs av vårt arbete, både i vår egen verksamhet och i vår värdekedja. Alla ska behandlas rättvist och fördomsfritt oavsett kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, sexuell läggning, religion eller annan trosuppfattning, etnisk tillhörighet eller funktionsnedsättning.

Det finns redan idag en ökad förväntan från våra ägare, kunder och medarbetare, men även andra intressentgrupper, att företag ska respektera mänskliga rättigheter och ta ansvar för negativ påverkan som uppstår i deras affärsverksamhet genom hela värdekedjan.

Vi verkar för jämställdhet och mångfald, både i egen verksamhet och hos våra leverantörer. Vår interna uppförandekod är styrande för hur våra medarbetare ska agera och Green Cargos Uppförandekod för Leverantörer fastställer de grundläggande krav vi har på våra leverantörer.

Arbetet med mänskliga rättigheter är en kontinuerlig process och kräver engagemang från både oss på Green Cargo, våra leverantörer och andra samarbetspartners. Med start under senare del av 2024 och under våren 2025 kommer Green Cargo formalisera a) kravställning på vår due diligence-process samt b) identifiera områden och prioritera aktiviteter ämnade att identifiera, eliminera, förebygga eller mildra risker kopplade till mänskliga rättigheter i värdekedjan. Dessa ska baseras på för Green Cargo relevanta delar ur OECD:s riktlinjer, FN:s vägledande principer och ILO-konventioner.

Mutor och korruption

Green Cargo accepterar 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 verkar i ett fåtal högriskländer och högriskbranscher, exempelvis vid inköp eller leasing av fordon, logistik- och bemanningstjänster samt inköp av IT-tjänster. Uppföljning av potentiella mutor och korruption inom långa, globala och komplexa leveranskedjor kring produkter såsom personfordon, textilier, IT-produkter, industriförnödenheter och fossila produkter är av ovanstående skäl svåra och mycket tidskrävande att följa upp avseende risk för mutor och korruption.

Green Cargo har under de senaste två åren inte varit föremål för ärenden kopplat till mutor eller korruption.



Värdeskapande dialog med våra intressenter

Green Cargo har en rikstäckande verksamhet med stor påverkan på olika sätt. 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. Vi arbetar för att säkerställa en ansvarsfull och hållbar verksamhet genom långsiktigt agerande i interna och externa relationer.

Dialogen med våra intressenter hjälper oss att utveckla och förbättra verksamheten, inte minst ur ett hållbarhetsperspektiv. Green Cargo strävar efter att vara transparenta och att engagera våra intressenter genom nära dialog och samarbetsytor. Att ta intryck

av och lyssna på de vi möter och samarbetar med är en viktig del i att utvecklas som företag.

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 och krav och förväntningar och uppdateras vid behov.

Intressentgrupp	Krav och förväntningar	Nyckelfrågor
Kund	Höga krav på tillförlitliga (punktlighet, regularitet och störningsinformation) järnvägstransporter.	<ul style="list-style-type: none"> Tillförlitlighet i tjänst Klimatpåverkan av transporter Energiprestanda i erbjudandet Branschens roll i samhället Digitalisering Fordonsutveckling
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"> Trygg och säker arbetsmiljö Engagemang och ledarskap Ansvarsfullt och etiskt företagande Lätt att göra rätt Finansiell situation
Ägare	Hållbart företagande 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"> Hållbart och ansvarsfullt företagande Lönsamhet Hållbar affärsstrategi Hållbarhet i hela värdekedjan
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 affäretik.	<ul style="list-style-type: none"> Säkerhet, kvalitet och tillförlitlighet Hur infrastrukturen kan utvecklas Ansvarsfulla inköp, hållbar affäretik, tydliga och relevanta upphandlingsvillkor
Myndigheter	Förebygga risker som verksamheten kan ge upphov till och förhindra alla typer av olyckor och tillbud.	<ul style="list-style-type: none"> Säkerhet, kvalitet och tillförlitlighet Rättvisa och konkurrenskraftiga förutsättningar för transportbranschen
Organisationer**	Ansvarsfullt företagande och att bidra med expertis inom olika områden.	<ul style="list-style-type: none"> Kvalitet och tillförlitlighet inom järnvägssektorn Järnvägens varumärke Rättvisa och konkurrenskraftiga förutsättningar för transportbranschen
Banker och finansärer	Hållbar affäretik och ansvarsfullt företagande samt krav på en långsiktigt stabil verksamhet med lönsamhet och avkastning i enlighet med mål.	<ul style="list-style-type: none"> Hållbara finanser Hållbarhetslänkade lån Grön finansiering Klimatprestanda Mångfald och jämställdhet
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"> Ansvarsfullt företagande Transparent information
Naturen*	Klimatsmarta, yt- och energieffektiva godstransporter på järnväg är avgörande för Sveriges välbefinnande och konkurrenskraft. I en tid där varje ton minskat koldioxidutsläpp är av betydelse är Green Cargo en hållbar samarbetspartner.	<ul style="list-style-type: none"> CSRD och ESRS Krav på hållbara leverantörskedjor fokus klimat Förbättrad fordonsprestanda Effektiv planering för resursminskning Relevanta mål för uppföljning av förbättrad miljö- och klimatprestanda

* Vissa intressenter, som en hotad miljö, ett ekosystem eller en art, kan inte själva föra sin talan i mänskliga beslutsprocesser. Dessa kallas för tyst intressent. Naturen är en tyst intressent som representerats av internt sakkunniga inom Green Cargo.

** Exempel: RISE, Tågforetagen, Sveriges Transportindustriförbund, Svenskt Näringsliv, Trafikverkets Järnvägsskola, Fossilfritt Sverige, CHARMEC, Järnvägsbranschens samverkansforum JBS.

Samverkan med intressenter för hållbar utveckling

Green Cargos dagliga hållbarhetsarbete utgår främst från företagets strategier och mål men bygger också på krav från viktiga intressentgrupper. Tack vare en nära samverkan med våra intressenter kan verksamheten utvecklas och förbättras ur ett hållbarhetsperspektiv – såväl socialt och miljömässigt som ekonomiskt.

Green Cargos väsentlighetsanalys säkerställer att de frågor som är viktigast för våra intressenter, och som har störst inverkan på en hållbar utveckling, prioriteras. De väsentliga områdena utvärderas kontinuerligt för att bedöma om något har förändrats internt eller i omvärlden som motiverar en modifiering av prioriteringarna. För verksamhetsår 2024 har inga justeringar gjorts jämfört med den väsentlighetsanalys som genomfördes för GRI-rapporteringen år 2022/2023. Analysen säkerställer kontinuitet i årets rapportering.

Som grund för analysen ligger intervjuer med cirka 30 av våra största kunder. Två av tre kunder uttalar en tydlig ambition och vilja att öka sina transporter på järnväg men att det finns viktiga förbehåll. Intervjuerna visar bland annat att ökad tillförlitlighet i leveransen, så som punktlighet, ledtider, transportfrekvens och kommunikation fortsatt är viktiga områden.

Med vår ägare, svenska staten, sker dialogen om hållbarhetsrelaterade frågor integrerat med övriga ägarfrågor och diskuteras mer djuplodande under de så kallade ägardialogerna där vd och styrelseordförande träffar representanter från Finansdepartementet. Ägaren har särskilt lyft bolagets finansiella situation. EU har också högt uppsatta klimatmål. För våra ägare är det därför av största vikt att Green Cargo fortsätter att bidra till att Sverige når sina klimatmål.

Vår årliga medarbetarundersökning identifierar och synliggör viktiga utvecklingsområden och är ett verktyg för såväl ledning och chefer som medarbetare. Medarbetarundersökningen ger oss indikationer på att vi måste fortsätta lägga fokus på relevanta frågor för att nå uppsatta mål för både ledarskaps- och engagemangsindex.

Väsentliga områden

Flertalet områden har en tydlig koppling till de olika målområdena i Green Cargos balanserade styrkort, Måltavlan. Digitalisering och teknikutveckling är en viktig del i bolagets strategi, affärsmodell och leverans till kund. Rapportering på de väsentliga områdena finns på sidorna 26–35 samt i GRI-index på sidorna 82–85.

Förberedelser inför verksamhetsåret 2025

Till följd av att Green Cargo för verksamhetsår 2025 träffas av EU-direktivet Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) och de krav som ställs enligt standarden European Sustainability Reporting Standards (ESRS) har bolaget under året förberett arbetet med en dubbel väsentlighetsanalys. Den dubbla väsentlighetsanalysen är en process och en arbetsmetod som syftar till att identifiera vilken påverkan, risker och möjligheter Green Cargos verksamhet har kopplade till hållbarhet och som är viktiga för Green Cargos intressenter och läsaren av hållbarhetsrapporten. Utfallet av den dubbla väsentlighetsanalysen är presenteras i kommande rapporteringsperiod och har i dagsläget ingen påverkan på dagens GRI-rapportering.

Väsentligt område*	Hanteras inom målområde
1 Säkerhet	Målområde Säkerhet
2 Digitalisering och teknikutveckling	Målområde Finans
3 Medarbetarengagemang	Målområde Medarbetare
4 Arbetsmiljö	Målområde Medarbetare
5 Hållbara och innovativa leverantörskedjor	Målområde Finans
6 Lönsamhet	Målområde Finans
7 Punktlighet	Målområde Kund & Kvalitet
8 Klimatpåverkan	Målområde Miljö
9 Geografisk tillgänglighet och internationell uppkoppling	Målområde Kund & Kvalitet
10 Konkurrenskraftigt pris	Målområde Kund & Kvalitet
11 Ledtider och transportfrekvens	Målområde Kund & Kvalitet
12 Jämn könsfördelning	Målområde Medarbetare

* Utan inbördes ordning

Strategiska målområden för hållbart värdeskapande

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; säkerhet, punktlighet och lönsamhet. Måltavlan är ett balanserat styrkort som används för att regelbundet mäta och följa upp var vi står i förhållande till uppsatta mål och för att vi vid behov ska kunna vidta åtgärder.

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.

Av de samlade hållbarhetsmålen har Green Cargos styrelse fastslagit långsiktiga målsättningar för sex av dessa. Basår är, där det är relevant, 2019 och alla mål ska vara uppfyllda till 2030 om inget annat anges. Läs mer om utfall, prioriteringar och aktiviteter under 2024 för respektive målområde på sidorna 26–34.



Säkerhet



Medarbetare



Miljö



Kund & Kvalitet



Finans

Målområde	Måttal*	Utfall 2024	Mål 2024	Utfall 2023	Mål 2030	SDG
Säkerhet	Trafiksäkerhetsindex, koncern	95,1	95,8	94,3	98	8
Medarbetare	Sjukfrånvaro, %	4,1	4,4	4,4	–	8
	Engagemangsindex, Green Cargo AB	71	76	76	85	8
	Ledarskapsindex, Green Cargo AB	71	74	74	–	
	Andel kvinnor, Green Cargo AB, %	22	22	21	30	
Miljö	Gram CO ₂ e/nettotonkm	1,81	1,95	1,97	1,5	9 13
	kWh/tonkm, järnväg med eldrift	0,035	0,036	0,036	0,030	9 13
Kund & kvalitet	Kundnöjdhet, utvalda kunder (skala 1–5)	3,13	3,80	3,23	–	8 9
	Punktlighet till kund, lastad vagn till kund inom utlovad timme, %	88,6	92,0	87,4	95	
	Regularitet, andel avvecklade av totala tåg (utrullad plan), %	93,9	96,0	95,2	–	
Finans	Rörelseresultat, MSEK	–97	**	–8	–	8 9
	Nettoomsättning, MSEK	4 019	**	3 998	–	9
	Avkastning på operativt kapital %, koncern	neg	**	neg	–	13
	Nettoskulsättningsgrad, koncern, ggr	3,1	**	1,8	–	13

* Måttalen avser moderbolaget om inget annat anges.

** Green Cargo lämnar inte denna upplysning i sina finansiella rapporter.

Säkerhetskultur i ständig utveckling



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

Säkerhet är vårt högst prioriterade område. 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.

Positiv trend för andra halva av 2024

Vi följer upp resultatet inom målområdet med ett trafiksäkerhetsindex. Det bygger på en värdering av alla olyckor, baserat på de olycksdefinitioner som Transportstyrelsen fastställt, i relation till utfört transportarbete. Vårt trafiksäkerhetsindex når inte vårt årsmål om 95,8 under 2024 men är bättre än förra året och utfallet blev 95,1 (94,3). Utfallet påverkas negativt av ett större antal olyckor som skett under januari samt ett antal allvarliga olyckor som enskilt sänker index. Vissa av dessa är orsakade av oss själva medan andra exempelvis är kopplade till infrastrukturproblem och plankorsningar.

Oavsett vad som orsakat olyckorna är säkerhet vår absolut högsta prioritering. Ingen medarbetare ska förolyckas eller skadas svårt under sitt arbete på Green Cargo. Det intensiva arbetet som pågått internt under året har fått trenden att vända, där en kombination av regeluppdateringar, teknisk innovation och samverkan med infrastrukturförvaltare är under genomförande.

Förändrat arbetssätt för säkrare arbetsmiljö

Det under 2023 inledda arbetet med förändrade arbetssätt och införandet av principen att alltid välja det säkrare arbetssättet har fortsatt under 2024. Första steget, i ett paket med flera åtgärder, var att förbjuda åkning på utsidan av lok vilket genomfördes 15 januari 2024. Parallellt genomfördes riskanalyser av samtliga i produktion använda arbetssätt. Resultaten används i arbetet för en bättre arbetsmiljö för vår produktionspersonal.

1 maj genomfördes det andra steget. Det innebar en sänkning av hastigheten vid växling med avsikt att ge bättre förutsättningar för bedömning av hastighet och bromssträcka. Även förbud mot åkning på vagnars utsida i samband med passage av plankorsningar som saknar bommar infördes vid denna tidpunkt.

Det sista steget för året utgjordes av ett internt förbud mot åkning på vagnars fotsteg. Det grundar sig bland annat i vår interna riskhantering men även av Arbetsmiljöverkets beslut om förbud för åkning på fotsteg utanpå rälsfordon för Green Cargo. Initialt skulle förbudet träda i kraft i september 2024 men efter överklagan till Förvaltningsrätten justerades beslutet till att träda i kraft den 2 juni 2025. Green Cargo har under året initierat och vidtagit nödvändiga åtgärder för att mitigera identifierade risker men även efterleva förbudet. Exempel på genomförda åtgärder är införande av alternativa arbetssätt så som lok främst, kamera som digital uppsikt, specialdesignad åkbar vagn samt att gå istället för att åka på fotsteg. Avsikten med en intern deadline för förbudet var för att på varje plats ha implementerat minst ett av de säkrare arbetssätt som tagits fram under året. Vi fortsätter vårt kontinuerliga förbättringsarbete mot målet att nå en olycksfri vardag för våra medarbetare.

Ökad dialog kring säkerhetsfrågor

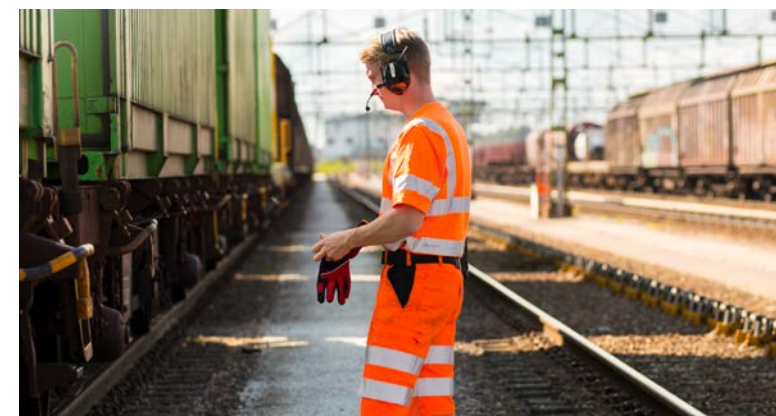
Arbetet med att stärka säkerhetskulturen har fortlöpt under 2024 där närvarande ledarskap och verksamhetsuppföljningar är viktiga fundament såväl som delaktighet från alla medarbetare samt standardiserade arbetssätt. Rapporteringen av osäkra förhållanden har fortsatt på en jämn och hög nivå vilket visar på ett starkt engagemang bland medarbetarna. Rapporteringsgraden ligger som förra året på ungefär 1000 rapporter per månad. Öppna digitala arbetsplatsträffar med fokus på säkerhet för hela företaget har genomförts regelbundet under året och ett stort antal lokala fysiska arbetsplatsträffar med samma fokus har genomförts som steg i arbetet med att höja säkerhetskulturen och öka dialogerna kring säkerhetsfrågor i hela företaget.

Samverkan med andra intressenter

Samverkan med infrastrukturägare kring den största risken, plankorsningsolyckor, har fortsatt under 2024. Med hjälp av ett stort lokalt engagemang har det bidragit till att flera vägskyddsanläggningar uppdaterats och därmed ökat säkerheten för samtliga trafikanter vid dessa övergångar. Tillsammans med de regelförändringarna vi genomfört har risken för olyckor vid plankorsningar minskat avsevärt.

Genom samarbete med Trafikverket, bransch- och arbetsgivareförbundet Tågföretagen och andra järnvägsaktörer är Green Cargo engagerade i branschöverskridande säkerhetssamarbeten. Även dessa aktiviteter fortsatte under 2024 som ett viktigt bidrag till utveckling och förbättring av branschgemensamma regler och säkerhetsfrågor samt hantering av gemensamma risker i järnvägssystemet.

2025 och framåt kommer att innebära fortsatt fokus på en stärkt säkerhetskultur i alla delar av bolaget genom öppenhet, transparens och delaktighet i utvecklingsarbetet. Implementering av uppdaterade regelverk, arbete med process och regelefterlevnad samt utredning av inträffade händelser kommer ligga högt upp på prioriteringsordningen under 2025.



Varför dessa nyckeltal?

Prioriterade aktiviteter under året som gått

Mål och utfall 2024

Exempel på aktiviteter 2025–2027

Trafiksäkerhetsindex

Trafiksäkerhetsindex är ett volymrelaterat mått på hur säker vår verksamhet är. Allvarlighetsgrad för en olycka påverkar indexet som vid 100 visar att ingen olycka skett. Trafiksäkerhetsindex tar hänsyn till och påverkas av olyckor som en följd av både interna faktorer som vi själva kan påverka (säkerhetskultur, utbildning, beteenden) och externa faktorer (väder, infrastruktur, andra aktörer i järnvägssystemet).

- Införda regelförändringar avseende passage av plankorsningar
- Infört förbud som reglerar åkning utanpå lok
- Sänkt hastigheten vid växling med radiostyrning till maximalt 15 km/h
- Påbörjat omställningen till att sluta åka på fotsteg utanpå vagnar
- Öppna digitala Säkerhets-APT
- Infört digital uppsikt på utvalda platser
- Ny riskanalys av samtliga arbetsmoment i produktion
- Utbildat chefer med personal i trafiksäkerhetstjänst i säkerhetskultur
- Skapat riskutbildning
- Arbetat med analyser av olyckor och tillbud för att se vilka barriärer som behöver stärkas
- Uppdaterat krisplan och störningsplaner
- Förändrat utredningar av olyckor och tillbud
- Skapat nya forum, öppna säkerhetsfrågestunder samt olycksmöten
- Genomfört lokala Säkerhets-APT
- Deltagit i branschsamverkan inom flertalet olika områden

Utfall: 95,1
Mål: 95,8

- Fokus på samarbete med myndigheter och berörda aktörer kring säkra arbeten i spårtrafik
- Införa förbudet mot åkning på fotsteg
- Implementera alternativa arbetssätt i hela landet
- Fokus på säkerhetskultur och regelefterlevnad
- Fokus på barriärhantering och riktade säkerhetsåtgärder
- Förbättra operativ riskhantering på samtliga orter
- Kontinuerliga harmoniseringar med TSD*-drift
- Samverka i branschen och med berörda infrastrukturförvaltare avseende samordning och gemensamma risker

* Teknisk Specifikation för Driftskompatibilitet

RIKTLINJER OCH INSTRUKTIONER

- Säkerhetspolicy
- Säkerhetsstyrningssystem och dess ingående styrande dokument som del av det integrerade ledningssystemet
- Säkerhetsregler, lagar och förordningar

UPPFÖLJNING OCH STYRNING

- Löpande säkerhetsuppföljningar och riskanalyser
- Avvikelsesrapportering och avvikelshantering
- Öppna säkerhetsfrågestunder
- Lokala säkerhets-APT
- Verksamhetsuppföljning
- Daglig styrning
- Interna revisioner
- Centrala utredningar och lärdomar från incidenter
- Löpande dialog med infrastrukturförvaltare och myndigheter
- Samverkan inom branschen

AVGRÄNSNINGAR/BEGRÄNSNINGAR

- Direkt påverkan inom produktion
- Indirekt påverkan hos Infrastrukturförvaltare
- Området behandlar Trafiksäkerhet, Skydd mot brottslig verksamhet samt personlig säkerhet för våra egna medarbetare
- Området hanterar inte informationssäkerhet

ANSVAR

- Vd
- Säkerhetsdirektör
- Produktionsdirektör
- Trafiksäkerhetschef
- Mellanchefer Produktion
- Gruppchefer



Ständiga förbättringar skapar bättre förutsättningar



Green Cargos medarbetare är vår viktigaste tillgång. Med sin erfarenhet, kompetens och engagemang lägger de grunden för vår utveckling och framgång. Vi ska vara en attraktiv arbetsgivare med en säker och god arbetsmiljö som utvecklar både vår affär och våra medarbetare.

Målområde Medarbetare ska säkerställa att bolaget har engagerade medarbetare, att våra ledare har rätt kompetens och ambition samt skapa förutsättningar för prestation så att vi kan utveckla och leverera på vårt kunderbjudande. Medarbetarna ska ha rätt utbildning för sina uppdrag samt få rätt information och resurser för att kunna utföra arbetet på ett korrekt och säkert sätt.

En hög säkerhetsmedvetenhet är en viktig faktor för en bra arbetsmiljö. Det i sin tur skapar förutsättningar för god hälsa och låg sjukfrånvaro. På Green Cargo bedrivs ett systematiskt arbetsmiljöarbete som präglas av att vi löpande kontrollerar och undersöker arbetsmiljön genom exempelvis riskanalyser, dialoger och enkätundersökningar. Förutom förebyggande åtgärder och ständiga förbättringar har Green Cargo 2024 bland annat arbetat med att införa ändrade arbetssätt både i produktion och inom administrationen. I detta effektiviseringsarbete har företaget utbildat alla chefer i att leda i förändring och löpande informerat alla medarbetare genom både fysiska möten och i digitalt format med möjlighet till dialog månadsvis.

Medarbetarundersökningen synliggör utvecklingsområden

I årets medarbetarundersökning kan vi konstatera att engagemangindex ligger något lägre mot föregående år, 71 (76), medan vårt ledarskapsindex har minskat till 71 (74). Medarbetarundersökningen identifierar och synliggör våra utvecklingsområden och är ett verktyg för såväl ledning och chefer som medarbetare. Green Cargo arbetar med att förbättra den organisatoriska och sociala arbetsmiljön baserat på resultatet från medarbetarundersökningen. Det har varit särskilt viktigt då vi under året genomfört en genomgripande organisationsförändring som påverkat både administrativ och produktionspersonal. Företagets systemstöd har utvecklats för att kunna genomföra riktade pulsmätningar och ett större arbete med OSA-plan (Organisatorisk och social arbetsmiljö) har startats tillsammans med huvudskyddsombud och arbetsgrupp, där information till alla och utbildning för chefer i ämnet planlagts för 2025.

Hälsa, förmåner och mångfald

Green Cargo har haft ett årsmål på max 4,4 procent sjukfrånvaro. Glädjande nog är det totala utfallet för 2024 3,9 (4,4) procent, vilket är lågt för vår typ av verksamhet. Vi strävar efter att bibehålla den låga nivån.

För att främja ett ökat nyttjande av friskvårdsaktiviteter samt öka attraktiviteten i Green Cargos förmånserbjudande har en förmånportal, Benify, implementerats. Förmånportalen erbjuds samtliga medarbetare på Green Cargo. Portalen möjliggör en brygga mellan arbetsliv och privatliv och målet är att detta ska bidra till en ökad frisknärvaro.

Green Cargo strävar efter att erbjuda goda arbetsvillkor och vill att våra medarbetare ska känna sig stolta över att arbeta hos oss. Vi strävar efter en arbetsplats präglad av mångfald och jämställdhet där alla typer av kompetens tas tillvara. Att öka andelen kvinnor är ett strategiskt mål och andelen kvinnor har ökat med någon procentandel under året men ligger fortsatt kvar på samma nivå som föregående år 22 (21) procent. Vi siktar på att öka med ytterligare 1 procentenhet 2025.

Samtliga av bolagets medarbetare omfattas av kollektivavtal och har rätt att ansluta och engagera sig fackligt. Den fackliga dialogen och samarbetet har under året resulterat till ett antal gemensamma överenskommelser om fortbildning av personal i stället för att hantera den övertalighet vi haft inom produktion. Skyddsorganisationens arbete har förtydligats, och central samverkan förbättrats.

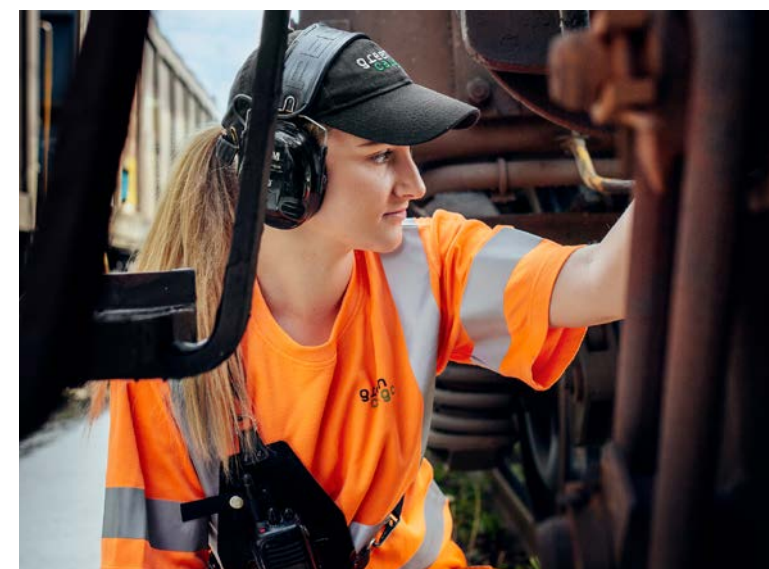
Rekrytering och kompetensutveckling

Trots en utmanande rekryteringsmarknad inom järnvägen har vi under 2024 rekryterat både lokförare och förare i växlingstjänst. Vi har även deltagit i ett stort antal branschgemensamma samarbeten med fokus på rekryteringsbehoven inom branschen. Fortsatt arbete med olika skolor, såsom YH-utbildningar och akademiska samarbeten har därmed förstärkts. Utöver detta har Green Cargo under våren 2024 startat en egen lokförarutbildning för att säker-

ställa robustheten i produktion. Ytterligare satsningar som löpande fortbildning för handledare och instruktörer har genomförts.

Ledarskapets roll för engagemang och prestation

Ett högt medarbetarengagemang är direkt kopplat till Green Cargos affärsresultat. För det krävs ett aktivt, närvarande ledarskap som involverar och ger tillit samt hanterar medarbetarnas behov och följer upp prestation. I slutet av 2023 och under 2024 har flera förändringar skett i företagets ledning skett och nuvarande företagsledning kan konstatera att det framöver behövs läggas tid på att vinna medarbetarnas förtroende långt ut i organisationen. Ett flertal chefsdialoger har ägt rum och fler digitala arbetsplatsträffar, som också spelats in och publicerats digitalt, har genomförts under 2024. Under 2025 investeras i ett större ledarutvecklingsprogram samtidigt som formerna för medarbetardialog ses över.



Varför dessa nyckeltal?	Prioriterade aktiviteter under året som gått	Mål och utfall 2024	Exempel på aktiviteter 2025–2027
<p>Sjukfrånvaro</p> <p>Friska medarbetare som trivs bra presterar och utvecklas. Hållbara medarbetare är en lönsamhetsfråga.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Ett större arbete kring Organisatorisk och social arbetsmiljö har påbörjats Fler gemensamma möten har hållits för att öka förståelse och samarbeten mellan avdelningar på kontoren Lokala chefer i produktion ges tillfälle att tidigare upptäcka korttids sjukfrånvaro genom tätare dialog mellan HR och produktion 	<p>Utfall: 4,1%</p> <p>Mål: 4,4%</p>	<ul style="list-style-type: none"> Nya mål för Organisatorisk och social arbetsmiljö har satts av en partsgemensam arbetsgrupp Uppmärksammat ett utökad behov av att tidigt upptäcka såväl brister i social arbetsmiljö, som alkohol- och narkotikamissbruk Utveckla ett närmre samarbete i samtliga driftområden där uppföljning av sjukfrånvaro är en prioriterad fråga
<p>Engagemangsindex</p> <p>Engagerade medarbetare är förutsättning för Green Cargos effektivitet, kvalitet och tillväxt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Företagets medarbetarundersökning genomfördes där också organisatorisk och social arbetsmiljö mätts. Pulsundersökning har genomförts inriktad på de aktiviteter som den större undersökningen fokuserat på, per avdelning Live-sändningar från olika delar av produktionen har skett digitalt 	<p>Utfall: 71</p> <p>Mål: 76</p>	<ul style="list-style-type: none"> Löpande kompetensutveckling och möjlighet till avancemang genom både interna horisontella karriärvägar och omskolning från bangård till lokförare, genom intern utbildning Satsning på chefer och gruppchefer inom att leda i förändring Utveckla eget ledarskap inom ramen för alla medarbetare Flera chefsmöten under året, för tvärfunktionell förståelse och samarbeten under omställning
<p>Ledarskapsindex</p> <p>Ett närvarande, coachande och tydligt ledarskap med ledare som uppmuntrar till samarbeten och skapar förutsättningar för prestation leder till engagerade medarbetare.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Aktivt arbete och uppföljning av både resultat och handlingsplaner utifrån medarbetarundersökningen. Ökat det närvarande ledarskapet och gett stöd till medarbetare i problemlösning Ny funktion Chef Lärande & Kultur har tillsatts och ansvarar för både Produktionsskolan och lärande och utveckling för chefer och medarbetare 	<p>Utfall: 71</p> <p>Mål: 74</p>	<ul style="list-style-type: none"> Ett ledarskapsprogram sjösätts våren 2025 Ny vidareutbildning för chefer även inom nya digitala verktyg och chefskap
<p>Andelen kvinnor i Green Cargo</p> <p>En jämställd arbetsplats skapar dynamik och stärker Green Cargo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Ställt krav på presentation av kvinnliga kandidater i varje rekryteringsprocess där vi använder externa leverantörer Omedelbart agerat i fall där någon medarbetare känt sig utsatt och företaget fått kännedom om det Successivt minskat ärenden som rör ej tillbörligt språkbruk 	<p>Utfall: 22%</p> <p>Mål: 22%</p>	<ul style="list-style-type: none"> Vid tillsättning av nya medarbetare beaktas målet att öka andelen kvinnor inom Green Cargo Arbeta med kulturen inom bolaget genom utbildning, workshops och värderingsövningar Arbeta med kvinnliga ambassadörer som får möta potentiella medarbetare i sociala medier, på mässor och i klassrum Skapa annonsmallar som öppnar upp för kvinnliga kandidater samt justera kravprofilmallar så att eventuella irrelevanta kompetenser inte förekommer

RIKTLINJER OCH INSTRUKTIONER

- Arbetsmiljöpolicy
- Instruktion för medarbetarundersökning

UPPFÖLJNING OCH STYRNING

- Medarbetarundersökningen
- Medarbetarsamtal (adm. personal)
- APT:er
- Statistik från företagshälsovård

AVGRÄNSNINGAR/BEGRÄNSNINGAR

- Medarbetarengagemang omfattar all personal inom Green Cargo
- Området omfattar inte konsulter och inhyrd personal

ANSVAR

- Vd
- HR-direktör
- Övriga ledningsgruppsmedlemmar
- Chef Lärande & Kultur, HR Business Partners
- Mellanchefer
- Gruppchefer
- Medarbetare



Medarbetare

En bra miljöprestanda som kan bli ännu bättre



Transporternas miljöpåverkan får allt större betydelse för svenska företags val av transportlösning. Green Cargo levererar redan idag energieffektiva godstransporter med liten klimatpåverkan. Nästan 98 procent av vårt totala transportarbete sker med eldrivna lok där elen uteslutande kommer från fossilfria källor.

En väl fungerande järnvägsinfrastruktur är helt avgörande för att Sverige ska kunna nå klimatmålen och minska klimatpåverkan från transportsektorn. Green Cargos del av ansvaret är att säkerställa att våra kunder, både befintliga och nya, bibehåller sina transportvolymerna och/eller kan flytta över ytterligare godsvolymer från väg till järnväg på ett effektivt, klimatsmart och lönsamt sätt.

Liten klimatpåverkan med järnvägstransporter

En tågtransport använder betydligt mindre energi per transporterat ton gods som en motsvarande transport på lastbil. Lågt luftmotstånd och liten friktion mellan stålhjul och räls jämfört med däck mot asfalt gör att tåget alltid kommer vara en mer energismart lösning än lastbilstransporter, även i en framtid när lastbilsflottan fullt ut fasat ut användningen av fossila bränslen.

Utfallet för energiförbrukningen i den eldrivna tågtrafiken uppgår under året till 0,035 kWh/nettonkm. Det är lägre än utfallet för föregående år och det är bättre än årsmålet om 0,036 kWh/nettonkm. Detta beror främst på att vi använder allt fler elåtermatande lok i trafik, vilket bidrar till bättre energieffektivitet per transporterad nettonkm.

Green Cargos transportarbete är till största delen elektrifierat och vi arbetar systematiskt med att förbättra bolagets miljöprestanda tillsammans med våra kunder. En ökande användning av elåtermatande lok i vår trafik bidrar inte bara till bättre energieffektivitet, utan påverkar också våra utsläpp positivt. Tillsammans med inblandning av HVO i våra icke-elektrifierade transporter blir utfallet för vårt transportrelaterade koldioxidutsläpp 1,81 gram CO₂e/nettonkm (järnväg), vilket är det hittills lägsta uppmätta utfallet i bolagets historia. Det är en styrka för ett transporteffektivt och

klimatsmart samhälle att våra transporter redan idag erbjuder det som övriga trafikslag försöker nå inom ett par decenniers sikt.

God miljöprestanda kan alltid bli bättre

Trots att Green Cargos miljöprestanda är god redan idag, fortsätter vi ständigt att arbeta med att minska den miljöpåverkan vi trots allt har. Det förväntar sig såväl ägare som kunder och samhället i stort. Ökad effektivitet i transportuppläggen, en fordonsstrategi som bygger på att skapa möjlighet till att på effektivaste sätt dra tyngre och längre tåg, kunna erbjuda fossilfria bränslen i fler logistikupplägg, investera i exempelvis start-stopp-teknik och EcoDriving är exempel på aktiviteter som ytterligare skulle påverka våra miljömål positivt.



Varför dessa nyckeltal?

Prioriterade aktiviteter under året som gått

Mål och utfall 2024

Exempel på aktiviteter 2025–2027

Gram CO₂e/nettotonkm (järnvägstrafik)

De minimala utsläppen av växthusgaser från eldriven tågtrafik utgör ett viktigt konkurrensmedel gentemot andra transportslag. Green Cargo använder stora mängder el men elförbrukningen står endast för en mindre del av utsläppen av koldioxidkvivalenter. De utsläpp som orsakas av Green Cargos verksamhet härrör i huvudsak från egen trafik driven av diesellok.

- Planering för fler elåtermatande lok i trafik
- Implementerat fossilfritt bränsle för enstaka kund
- Utfasning av äldre lok

Utfall: 1,81 gram CO₂e/nettotonkm
Mål: 1,95 gram CO₂e/nettotonkm

- Planering för fler elåtermatande lok i trafik
- Se över möjligheter att implementera fossilfritt bränsle i fler kundupplägg
- Höja tågfyllnaden
- Implementera fordonsstrategin
- Fortsätta fasa ut äldre lok
- Ställa relevanta miljö- och hållbarhetskrav på våra leverantörer
- Mer effektiv planering av resurser lokalt, s k legifiering som innebär högre lokal lokproduktivitet
- Lokal styrning och uppföljning ger bättre kontroll över utsläppsnivåer
- Serieinstallation av tomgångsreglage på olika fordonstyper

kWh/nettotonkm (järnvägstrafik med eldrift)

Green Cargo använder betydande mängder el till driften av våra tåg. Energiförbrukning styrs i hög utsträckning av väderlek, antal stopp samt hastighet. Energieffektiveringsåtgärder får därmed långsiktig effekt i total förbrukning.

- Planering av fler elåtermatande lok i trafik
- Utfasning av äldre lok

Utfall: 0,035 kWh/nettotonkm
Mål: 0,036 kWh/nettotonkm

- Se över systemlösning för EcoDriving
- Implementera förarstöd för EcoDriving
- Effektiv planering av transportarbetet
- Använda rätt lok och vagn för respektive upplägg
- Nyttja elåtermatande lok mer
- Höja tågfyllnaden
- Större andel lok med högre dragkraft i produktion nätverket
- Nyttja möjligheterna som nya bromstalstabeller ger till högre snitthastighet
- Minska antal undervägsstopp genom att påverka Trafikverkets trafikledning
- Producera kortare väg för att minska det producerade transportarbetet

RIKTLINJER OCH INSTRUKTIONER

- Aktuella lagar, förordningar och föreskrifter rörande miljö
- Miljöpolicy

UPPFÖLJNING OCH STYRNING

- Interna revisioner
- Systematiskt arbete med miljöaspekter
- Avvikelsrapportering och avvikelshantering
- Löpande riskbedömningar vid förändringar
- Vid behov dialog med närboende
- Samverkan inom branschen

AVGRÄNSNINGAR/BEGRÄNSNINGAR

- Direkt påverkan inom produktion, rangering och växling
- Dieselförbrukning anges enbart i relation till utförda järnvägstransporter
- Energianvändning anges enbart i relation till utförda järnvägstransporter med eldrift

ANSVAR

- Vd
- Finans- och hållbarhetsdirektör
- Produktionsdirektör
- Marknads- och försäljningsdirektör
- Fordon- och fastighetsdirektör
- Hållbarhetsansvarig
- Mellanchefer inom Produktion
- Inköpschef



Punktlighet är grunden för hållbar logistik



God service och högkvalitativt utförande driver kundnöjdhet och lojalitet vilket i sin tur bidrar till bolagets långsiktiga förmåga till lönsamhet och nya affärer. Målområde Kund & Kvalitet ska säkerställa att vi uppfyller och helst överträffar kundernas förväntningar på oss som logistikpartner.

Punktlighet, regularitet och tillförlitlighet är de i särklass viktigaste parametrarna för våra kunder, samtidigt förväntar de sig även kvalitet i andra hänseenden såsom bättre kundkommunikation och ökad redundans vid störningar, samt ökad digitalisering. Green Cargo adresserar samtliga nämnda områden och den digitaliseringsresa bolaget genomgår förväntas bidra positivt till arbetet.

Branschgemensamma initiativ för förbättrad punktlighet

Green Cargo arbetar systematiskt med den delen av punktlighetsproblematiken som vi själva ansvarar för och är även aktiva i de befintliga branschgemensamma forum som arbetar med ökad robusthet i hela järnvägssystemet. Det sistnämnda arbetet bedrivs inom ramen för det branschgemensamma forumet TTT – Tillsammans för tåg i tid. Forumet har under året intensifierat arbetet att analysera Systematiska opunktliga tåg och systematisk opunktlig infrastruktur (SOT och SOI) för delar av järnvägsnätet i syfte att finna konkreta åtgärder i målsättningen och ambitionen att hela systemet årligen ska sträva mot en punktlighet på 95 procent.

Järnvägsbranschen var under första kvartalet 2024, starkt påverkad av väderrelaterade faktorer. Många områden upplevde rekordartade snödjup och svåra väderförhållanden som extrem kyla samt kraftiga vindar, vilket försvårade arbetet för Trafikverket och dess underleverantörer, trots att beredskapen var god. Flera bangårdar utsattes för stora påfrestningar under denna period. I början av året tvingades Trafikverket stänga ned betydande geografiska områden från Vännäs och norrut just på grund av den extrema kylan. Detta fick stora konsekvenser, då stora delar av vår lokflotta stod stilla i flera dagar längs järnvägsnätet. Som en följd av detta uppstod även belastningar för verkstäderna i Sverige, där reparationsköerna för både lok och vagnar blev avsevärt längre.

Det var glädjande att observera att de utmaningar som branschen påverkats av under hela 2023, kopplade till Trafikverkets införande av ett nytt planeringssystem (MPK), snabbt förbättra-

des i början av 2024 och att effekterna nu inte längre har någon betydande påverkan.

Små förbättringar för måltalen

Utfallen på måltalen punktlighet, regularitet och kundnöjdhet påverkas alla av ovan nämnda områden. Trots de utmaningar vi stötte på under första kvartalet av 2024 har vi lyckats förbättra och förstärka vår punktlighet under årets sista kvartal för både tåg och vagnar.

Bolagets definition av punktlighet är "lastad inrikes vagn till kund inom utlovad timme". Under 2024 blev utfallet 88,6 (87,4) procent mot årsmålet 92 procent. Vi är inte nöjda med utfallet för 2024 och vårt arbete med att förbättra måltalet är en av våra viktigaste prioriteringar.

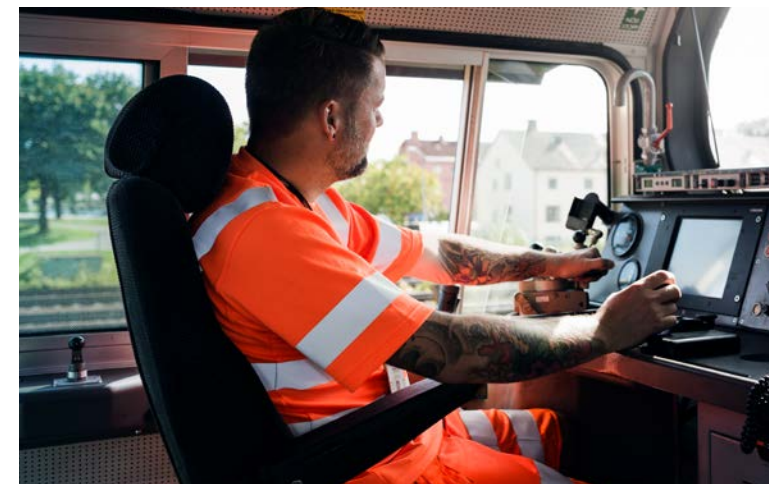
Regularitet är det mått som beskriver andelen avvecklade tåg jämfört med bolagets utrullade tågplan. Måttet avser att fånga upp interna tillkortakommanden, såsom fordonsproblem, förseningar och personalbrist samt externt påverkande brister, såsom rälsbrott, signalfel, prioriteringar av annan spårtrafik och väderrelaterade problem. Under 2024 blev utfallet 93,6 (95,2) procent mot årsmålet 96 procent. Även här arbetar vi fokuserat för att förbättra måltalet.

Bolaget ger våra kunder möjlighet att ge feedback. Kundnöjdheten mäts varje månad utifrån flera faktorer, såsom hur kunden uppfattar Green Cargos övergripande service, punktlighet, ledtider, transportkapacitet och hantering av störningar. Resultatet påverkas ofta av utfallet för måltalen kring punktlighet och regularitet, samt om vi uppnår dessa mål. För 2024 är resultatet 3,13 (3,23), vilket innebär att vi inte når årsmålet på 3,80.

Nytt stråkbaserat produktionsnätverk

Under året har en stråkbaserad produktionsmodell utvecklats, vilket möjliggör en högre konsolidering av transportvolym och minskar behovet av rangering. Denna produktionsmodell kommer

att implementeras inför 2025, med syftet att förbättra ledtider, öka robustheten och stärka förutsättningarna för att hantera störningar med mindre inverkan på ledtider och punktlighet för våra kunder. Vi fortsätter att arbeta för att säkerställa rätt dimensionering av vår lokförarflotta. Under de senaste åren har både vi och resten av branschen stött på utmaningar med att balansera tillgång och efterfrågan. Bolagets prognoser för framtiden ser lovande ut, vilket direkt påverkar både regularitet och punktlighet. Detta ligger i linje med vår strategiska omställning av det nya produktionsnätverket. Vi fortsätter att utveckla vårt digitala landskap för att förenkla våra kunders upplevelse. Plattformen Green Cargo Connect spelar en central roll i detta, där kunder nu kan göra bokningar, skapa fraktsedlar och se tillgänglig kapacitet för vagnslast och intermodala transporter. Under nästa år kommer våra kunder dessutom att få möjlighet att spåra sina transporter dygnet runt, året om. En omfattande organisatorisk förändring har ägt rum inom transportadministrationen, vilket resulterar i tydligare roller för att förbättra och effektivisera kundkommunikationen samt hanteringen av störningar.



Varför dessa nyckeltal?	Prioriterade aktiviteter under året som gått	Mål och utfall 2024	Exempel på aktiviteter 2025–2027
<p>Kundnöjdhet, utvalda kunder (skala 1–5)</p> <p>Vi lever i en konkurrensutsatt bransch med låga marginaler. Våra kunder har alternativ och vi vill vara kundens förstahandsval. Vi ska leverera hög kvalitet i våra tjänster.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Implementering av ny organisation inom transportadministrationen för effektivare kundkommunikation Implementering av digitaliserade transportplaner för våra systemtransportkunder Fortsatt utveckling av funktionalitet i vår digitala plattform Green Cargo Connect 	<p>Utfall: 3,13</p> <p>Mål: 3,80</p>	<ul style="list-style-type: none"> Fortsatt arbete med att, genom historiska utfall och prognoser, genomföra proaktiva kapacitetsjusteringar och att anpassa våra operativa tillgångar samt tillgänglig kapacitet för att möta våra kunders närliggande och kommande behov Fokus på ledtider i nätverket
<p>Punktlighet till kund, lastade vagnar, %</p> <p>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 enligt kundlöftet och med hög punktlighet.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Större organisatorisk förändring som syftar till att klargöra ledarskap, ägande, åtgärder och uppföljning för samtliga produktionsnära aktiviteter samt att förenkla beslutsfattande processer Vidareutveckling av det standardiserade arbetet kring förbättringsarbeten kopplade till avvikelser och med det vagnar som inte uppfyller kundlöftet Orsakskodning och åtgärdsförslag på vagnsnivå med avsikten att jobba med hållbara och långsiktiga förbättringar Detaljerade rapporter som stöder åtgärder anpassade efter kund och geografisk plats 	<p>Utfall: 88,6%</p> <p>Mål: 92,0%</p>	<ul style="list-style-type: none"> Exekvering av åtgärder från transformationsprogrammet Implementering av nya mätetal samt nödvändiga uppföljningsprocesser Fortsatt arbete med vagnsuppföljning och åtgärder för tillkortakommanden Öka användningsgrad av bolagets vagns-app som möjliggör analysunderlag för åtgärder
<p>Regularitet, andel avvecklade av totala tåg (utrullad plan), %</p> <p>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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Manuella insatser har genomförts för att extrahera data under 2023, eftersom Trafikverkets planeringssystem (MPK) inte har fungerat som avsett En detaljerad rapporteringsstruktur som möjliggör mer exakt uppföljning, vilket ger oss bättre förutsättningar att vidta rätt åtgärder 	<p>Utfall: 93,6%</p> <p>Mål: 96,0%</p>	<ul style="list-style-type: none"> Grundlig analys och handlingsplan för inställda tåg Eliminering av interna systematiska störningar som påverkar kunder

RIKTLINJER OCH INSTRUKTIONER

- Kvalitetspolicy
- Årlig fastställande av tågplansansökan
- Processramverk inom bolaget för att planera, förbereda och genomföra logistikproduktion

UPPFÖLJNING OCH STYRNING

- Löpande processutveckling
- Löpande riskhantering och riskanalyser
- Avvikelsesrapportering och avvikelshantering
- Interna revisioner
- Samverkan inom branschen

AVGRÄNSNINGAR/BEGRÄNSNINGAR

- Avgränsningar (direkt påverkan)
 - Avveckling av fastställd tågplan, dvs upprätthållande av regularitet
- Avgränsningar (indirekt påverkan)
 - Resursumloppen hålls (dvs, personal, lok och vagn)
- Punktighet, till kund inom utlovad timme, för samtliga tåg som Green Cargo kör

ANSVAR

- Vd
- Produktionsdirektör
- Marknads- och försäljningsdirektör
- Mellanchefer
- Gruppchefer



Långsiktig lönsamhet förutsätter fortsatt effektivisering

Hållbarhet för oss på Green Cargo handlar om en helhetssyn på ansvarsfullt företagande. Parallellt med socialt och miljömässigt ansvar måste bolagets verksamhet vara ekonomiskt hållbar med tillräcklig lönsamhet för att säkerställa fortsatt utveckling och framtida investeringar. Resultaten av alla målområdena återspeglas till stor del i de finansiella mätetalen.

2024 har varit ett år präglad av både framsteg och utmaningar för Green Cargo. Vår omställning är nödvändig för att skapa en hållbar och lönsam verksamhet, men vi är medvetna om att vi fortfarande har mycket kvar att göra för att möta ägarens mål för bolaget. Samtidigt ger året flera viktiga lärdomar och positiva signaler som stärker vår tro på framtiden.

Det systematiska förbättringsarbetet, i syfte att utveckla och effektivisera våra processer inom bolaget har fortsatt under året. Detta har medfört sänkta kostnader inom såväl produktion som administration och har därmed förbättrat rörelseresultatet jämfört med föregående år. För helåret 2024, vars inledande kvartal präglades av störningar medan de följande tre kvartalen visade tydliga förbättringar i produktionskvaliteten, ökade nettoomsättningen till 4 248 MSEK (4 168 MSEK). Rörelseresultatet försämrades till -104 MSEK från -44 MSEK, medan det organiska rörelseresultatet förbättrades till -320 MSEK från -474 MSEK. Rörelseresultatet inkluderar 216 MSEK avseende erhållen miljökompensation vilket är 50 procent lägre än 2023.

Bolagets balanserade styrkort, Måltavlan, har utvecklats vidare med justering och införande av ett antal nyckeltal på nivå 2 och 3 i organisationen. Tack vare detta utvecklingsarbete är det ännu enklare att utläsa bolagets prestation avseende produktivitet, effektivitet och resursutnyttjande. Genom "business

reviews" har även verksamhetsplaneringen och bolagets kvartalsvisa uppföljning vidareutvecklats under året.

Ägarens finansiella mål för koncernen är en avkastning om minst 10 procent på operativt kapital, räknat över en konjunkturcykel. Avkastningen på operativt kapital 2024 var negativ. Nettoskuld-sättningsgraden som ska ligga mellan 0,6 och 0,9 uppgick per den 31 december 2024 till 3,1 (1,8). Ordinarie utdelning ska uppgå till hälften av årets vinst efter skatt under förutsättning att nettoskuld-sättningsgraden efter utdelning hamnar inom målintervallet.

Under året har bolaget börjat förbereda sig inför kommande krav som ställs i EUs direktiv CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) och de krav som ställs i standarden ESRS (European Sustainability Reporting Standards). Green Cargo kommer under verksamhetsåret 2025 för första gången att rapportera i enlighet med rapporteringskravet.

Ett tydligt resultatfokus med effektivt resurs- och kapitalutnyttjande är nyckeln till att uppnå ägarens övergripande mål. Denna styrning och uppföljning säkerställs av vd och bolagsledning. Green Cargo kommer fortsätta att agera beslutsamt för ökad effektivisering och säkerställa att bolaget är väl rustat för att leverera värde till både kunder och ägare.



RIKTLINJER OCH INSTRUKTIONER

- Finanspolicy
- Inköpspolicy
- Riktlinjer för finansiell rapportering
- Instruktion för finansiell extern rapportering
- Redovisningshandboken
- Aktuella lagar, förordningar och föreskrifter rörande redovisning och rapportering
- Bokföringsnämndens allmänna rekommendationer
- IFRS
- IAS (Rådet för finansiell rapportering)

UPPFÖLJNING OCH STYRNING

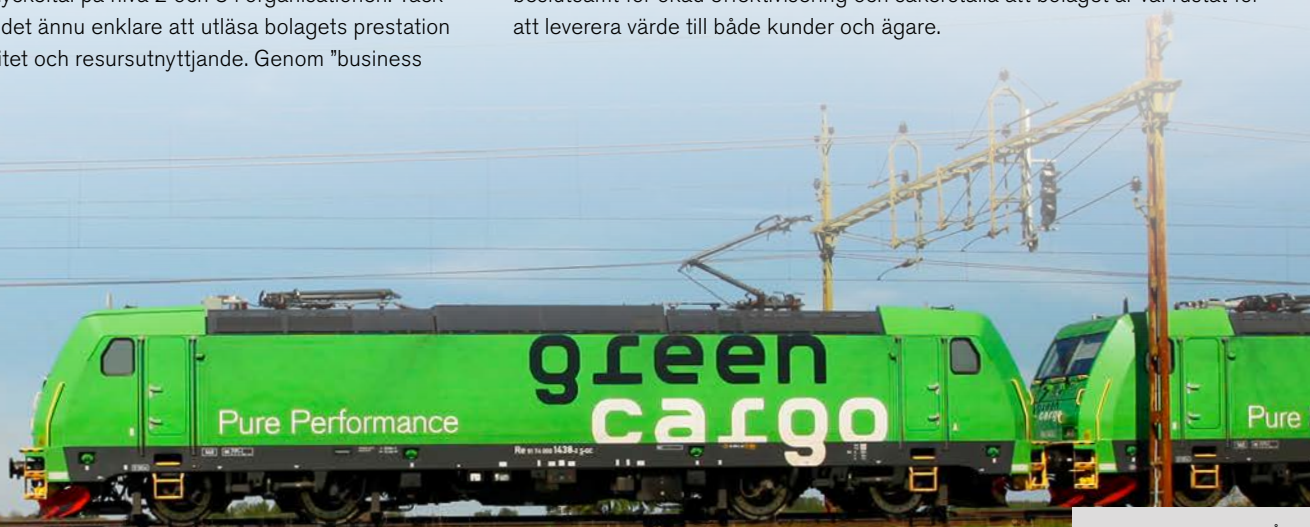
- Kvartalsrapporter
- Delårsrapport
- Styrelserapport
- Ledningsrapport
- Avdelningsvisa resultatuppföljningar
- Arbetsplatsträffar

AVGRÄNSNINGAR/BEGRÄNSNINGAR

- Direkt påverkan inom bolaget genom att säkerställa att vi har kontroll och stabilitet i våra finansiella rutiner samt säkerställer att vi håller oss uppdaterade på nyheter inom området Finans som kan komma att påverka oss.

ANSVAR

- Vd
- CFO



Hållbarhetsredovisning enligt GRI

Redovisningsprinciper

Green Cargos hållbarhetsredovisning sker i enlighet med GRIs riktlinjer och det är vår bedömning att vi uppfyller kraven enligt GRI Standard. Rapportering sker en gång per år sedan 2002, som del av årsredovisningen, och senaste rapporten publicerades i mars 2024. Årets rapportering omfattar moderbolaget Green Cargo och verksamhetsåret 1 januari till 31 december 2023. Green Cargos ledning har beslutat att lämna hållbarhetsrapporten till tredje part för granskning och verifiering. Green Cargos intressenter och de som läser hållbarhetsredovisningen ska vara säkra på att informationen är öppen, trovärdig och väsentlig. Hållbarhetsredovisningen har genomgått en översiktlig granskning av våra revisorer enligt standarden ISAE 3000. Se revisorns rapport över översiktlig granskning av hållbarhetsredovisning samt yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten på sidan 36.

Green Cargos styrning av hållbarhetsarbetet

Ytterst ansvarig för bolagets hållbarhetsstyrning är Green Cargos styrelse. Det är även den oberoende styrelsen som godkänner den årliga hållbarhetsredovisningen. I bolagsledningen har vd det övergripande ansvaret, men varje chef ansvarar för att hållbarhetsarbetet är integrerat i den ordinarie verksamheten. Ledningsgruppen tar tillsammans med input från organisationen fram förslag till årliga målsättningar och handlingsplaner för hållbarhetsarbetet som är integrerat i strategi- samt affärsplan och fastställs årligen av styrelsen. Alla chefer och medarbetare i organisationen har ett ansvar att följa de policyer och riktlinjer som gäller. Vd ansvarar för att nödvändiga resurser finns för att genomföra det hållbarhetsarbete som företaget åtagit sig.

Hållbarhetsredovisningen beskriver hur hållbarhetsfrågor är relaterade till Green Cargos långsiktiga strategier, risker och möjligheter. Prestation redovisas i ett bredare hållbarhetssammanhang under bolagets olika målområden för att bidra till förståelse för de utmaningar och möjligheter som finns.

Hållbarhetsredovisningen återfinns på sidorna 10–35, 40–43 samt 82–85 i Års- och hållbarhetsredovisningen 2024 och är bolagets lagstadgade hållbarhetsrapport enligt Årsredovisningslagen. Vidare återfinns redovisning i enlighet med EU:s taxonomiförordning på sidorna 86–92.

GRI-index samt Green Cargos styrning av hållbarhetsarbetet presenteras på sidorna 20–22 samt 82–85 i Års- och hållbarhetsredovisningen.

Green Cargo ser årligen över sin väsentlighetsanalys för att säkerställa att de frågor som är viktigast för våra intressenter, och som har störst inverkan på en hållbar utveckling, prioriteras. Som grund för bolagets väsentlighetsanalys ligger bland annat resultaten från olika intressentdialoger, men också hur vi arbetar inom ramen för bolagets integrerade ledningssystem, kraven i statens ägarpolicy samt vår egen strategi- och affärsplan. Analysen visar att de prioriterade områdena hänger tätt ihop med de målområden som Green Cargo definierat sedan tidigare för att säkerställa hållbart företagande och som alla är betydande för vår verksamhet. Bolaget väljer tolv områden som väsentliga att arbeta vidare med. Läs mer om våra intressenter, intressentdialog och väsentlighetsanalys på sidorna 23–24.

Green Cargo redovisar endast information som kan styrkas med tillförlitlig dokumentation. I de fall avgränsningar och/eller redovisningsprinciper förändrats för redovisad data anges det i texten eller tabellen där informationen redovisas. Definitioner av mätmetoder för beräkningar återfinns på www.greencargo.com. Vid frågor om hållbarhetsredovisningen kontakta Green Cargo via miljo@greencargo.com.



Revisors rapport över översiktlig granskning av Green Cargos hållbarhetsredovisning samt yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

Till bolagsstämman i Green Cargo AB, org.nr 556119-6436

Inledning

Vi har fått i uppdrag av styrelsen och ledningen i Green Cargo AB ("Green Cargo") att översiktligt granska Green Cargos hållbarhetsredovisning för år 2024. Företaget har definierat hållbarhetsredovisningens omfattning på sida 2. Inom ramen för vårt uppdrag har inte avsnittet EUs taxonomi på sidan 86–92 inkluderats. Styrelsen och företagsledningen ansvarar för hållbarhetsredovisningen.

Styrelsens och företagsledningens ansvar

Det är styrelsen och företagsledningen som har ansvaret för att upprätta hållbarhetsredovisningen inklusive den lagstadgade hållbarhetsrapporten i enlighet med tillämpliga kriterier respektive årsredovisningslagen enligt den äldre lydelsen som gällde före den 1 juli 2024. Kriterierna framgår på sidan 35 i hållbarhetsredovisningen, och utgörs av de delar av ramverket för hållbarhetsredovisning utgivet av GRI (Global Reporting Initiative) som är tillämpliga för hållbarhetsredovisningen, samt av företagets egna framtagna redovisnings- och beräkningsprinciper. Detta ansvar innefattar även den interna kontroll som bedöms nödvändig för att upprätta en hållbarhetsredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala en slutsats om hållbarhetsredovisningen grundad på vår översiktliga granskning och lämna ett yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Vårt uppdrag är begränsat till historisk information och inkluderar inte framåtriktad information.

Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med ISAE 3000 (omarbetad). Andra bestyrkandeuppdrag än revisioner och översiktliga granskningar av historisk finansiell information. En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för upprättandet av hållbarhetsredovisningen, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. Vi har utfört vår granskning avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten i enlighet med FAR:s rekommendation RevR 12 Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten. En översiktlig granskning och en granskning enligt RevR 12 har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionsd i övrigt har.

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.

De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning och granskning enligt RevR12 gör det inte möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om en revision utförts. Den uttalade slutsatsen grundad på en översiktlig granskning och granskning enligt RevR12 har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

Vår granskning av hållbarhetsredovisningen utgår från de av styrelsen och företagsledningen valda kriterierna, som definieras ovan. Vi anser att dessa kriterier är lämpliga för upprättande av hållbarhetsredovisningen.

Vi anser att de bevis som vi skaffat under vår granskning är tillräckliga och ändamålsenliga i syfte att ge oss grund för våra uttalanden nedan.

Uttalande

Grundat på vår översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att hållbarhetsredovisningen inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med de ovan av styrelsen och företagsledningen angivna kriterierna.

En lagstadgad hållbarhetsrapport har upprättats.

Stockholm den 27 mars 2025

PricewaterhouseCoopers AB

Linda Corneliusson

Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Erik Hansson Widegren

Auktoriserad revisor

Femårsöversikt, koncernen

RESULTATPOSTER	2024	2023	2022	2021	2020
Nettoomsättning	4 248	4 168	4 519	4 175	4 040
Rörelseresultat	-104	-44	104	440	-222
Organiskt rörelseresultat	-320	-474	-270	232	-255
Rörelseresultat justerat för jämförelsestörande poster	-320	-474	-206	-157	-255
Rörelsemarginal, %	-2,2	-0,9	2,1	9,1	-5,5
Rörelsemarginal justerat för jämförelsestörande poster, %	-6,9	-9,8	-4,1	-3,2	-6,3
Finansnetto	-89	-53	-61	-40	-7
Resultat efter finansiella poster	-193	-97	43	400	-229
Årets resultat	-193	-97	43	400	-229
	31 dec	31 dec	31 dec	31 dec	31 dec
	2024	2023	2022	2021	2020
BALANSPOSTER					
SUMMA TILLGÅNGAR	3 176	3 456	3 454	2 858	3 170
Eget kapital	439	659	731	644	243
Summa skulder	2 737	2 797	2 723	2 804	2 927
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	3 176	3 456	3 454	3 448	3 170
KASSAFLÖDE	2024	2023	2022	2021	2020
Kassaflöde från den löpande verksamheten	66	284	925	492	283
Kassaflöde från investeringsverksamheten	178	-268	-330	-21	-335
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	-239	-143	-348	-493	12
Årets kassaflöde	5	-126	247	-22	-40

NYCKELTAL	2024	2023	2022	2021	2020
Avkastning på operativt kapital	neg	neg	5,2	20,7	neg
Avkastning på eget kapital	neg	neg	6,3	90,2	neg
Soliditet, %	14	19	21	19	8
Nettoskuldsetningsgrad (ggr)	3,1	1,8	1,4	2,5	7,3
Bruttoinvesteringar	200	173	244	116	339
Medelantal anställda	1 728	1 799	1 878	1 912	1 836
JÄMFÖRELSESTÖRANDE POSTER	2024	2023	2022	2021	2020
Rörelseresultat	-104	-44	104	440	-222
<i>Jämförelsestörande poster</i>					
Nedskrivning vagnar	-	-	-14	-	-
Omstruktureringkostnader	-	-	-43	-	-
Avsättning förlustkontrakt	-	-	-7	-	-
Pandemistöd	-	-	-	389	-
Resultateffekt av miljökompensation	216	430	374	208	33
<i>Summa jämförelsestörande poster</i>	<i>216</i>	<i>430</i>	<i>310</i>	<i>597</i>	<i>33</i>
Rörelseresultat justerat för jämförelsestörande poster	-320	-474	-206	-157	-255

Finansiella rapporter

Förvaltningsberättelse	39
Bolagsstyrningsrapport	44
Räkningar	51
Noter	59
Underskrifter	77
Revisionsberättelse	78
Styrelse	80
Ledning	81



Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för Green Cargo AB (org.nr. 556119-6436) avger härmed årsredovisning och koncernredovisning för räkenskapsåret 2024. 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. Nästan 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 1 750 medarbetare och omsätter 4,2 miljarder SEK (2024).

Green Cargo ägs av svenska staten och förvaltas av 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 marknads-mässiga 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, verkstadsindustri, fordonsindustri och dagligvaruhandel.

Lagstadgad Hållbarhetsrapport

I enlighet med ARL 6 kap 11§ har Green Cargo valt att upprätta den lagstadgade hållbarhetsrapporten som en del av årsredovisningen. Omfattning av hållbarhetsrapporten, som avser Green Cargos hållbarhetsredovisning, anges i innehållsförteckningen på sidan 2.

Omvärld och marknad

Efterfrågan på järnvägstransporter är starkt knuten till utvecklingen av svensk basindustri, vilken i sin tur påverkas av efterfrågan på exportmarknaderna.

Osäkerhet kring det ekonomiska läget riskerar att dämpa efterfrågan. Vissa kundsegment och regioner indikerar en vikande trend. Internationella transporter från Europa till Sverige inom Stål och Automotive är exempel på segment med svagare efterfrågan. Efterfrågan ökar avseende logistiklösningar med låga emissioner, hög energieffektivitet, säkerhetsfokus samt etiskt försvarbara arbetsvillkor.

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 negativ till följd av omvärdering av skulder i euro.

Green Cargo tecknade under året nya transportavtal till ett totalt kontraktsvärde om 1 981 (1 066) MSEK.

Koncernens intäkter och resultat

Koncernens nettoomsättning under perioden uppgick till 4 248 (4 168) MSEK, vilket är en ökning med knappt 2 procent jämfört med samma period föregående år. Transportvolymerna var 7 procent lägre än samma period föregående år.

Rörelseresultatet uppgick till -104 (-44) MSEK.

Årets rörelseresultat inkluderar 216 (430) MSEK avseende erhållen miljökompensation. Det underliggande rörelseresultatet är 154 MSEK högre jämfört med motsvarande period föregående år, rensat för jämförelsestörande poster. Året inleddes svagt med många störningar som påverkade såväl våra leveranser till våra kun-

der som vårt finansiella resultat. Åtgärder för minskade kostnader har givit tydliga resultatförbättringar från andra kvartalet och framåt. Arbetet med att optimera vår fordonsflotta pågår och avyttring av lok och skrotning av vagnar har också bidragit positivt till rörelseresultatet då gamla anläggningstillgångar som varit nära nog fullt avskrivna genererat reavinster.

Finansnettot för perioden uppgick till -89 (-53) MSEK. Finansnettot har påverkats av förändrade valutakurser med -19 (2) MSEK som härrör till omvärdering av skulder i EUR.

Räntenettet var -69 (-55) MSEK. Periodens resultat uppgick till -193 (-97) MSEK. Skatt på periodens resultat var 0 (0) MSEK.

Anläggningstillgångar

Koncernens bruttoinvesteringar i immateriella- och materiella anläggningstillgångar under 2024 uppgick till 200 (173) MSEK.

Periodens investeringar avser främst investeringar i nya lok, lok- och vagnkomponenter samt last- och kommunikationsutrustning. Av finansiella anläggningstillgångar på 139 (40) MSEK utgör 134 (24) MSEK fordringar inom ramen för IFRS 16 där tillgången vidare uthyrs till Green Cargos kunder med avtalsvillkor som speglar inhyrningen.

Finansiering

Koncernens räntebärande skulder uppgick på balansdagen till 1 799 (1 760) MSEK, varav 823 (787) MSEK avser leasingkulder. Koncernens räntebärande skulder till banker och kreditinstitut, exklusive leasingavtal som ingår i IFRS, uppgick på balansdagen till 990 (999) MSEK. Under året har låneförfall skett med 305 MSEK, som refinansierats med motsvarande belopp. Löpande amortering av låneskulder har gjorts med -23 MSEK, och omvärdering har skett med 14 MSEK. Leasingavtal med kreditinstitut har

amorterats med –77 MSEK och förändringen av hyresavtal enligt IFRS uppgår netto till 108 MSEK. Leasingavtal har under året omvärderats med 5 MSEK. Koncernens nettofordran avseende pensioner uppgick till 5 (15) MSEK och marknadsvärdet på räntederivat är 10 (13) MSEK.

Räntebärande tillgångar uppgick på balansdagen till 432 (604) MSEK, en minskning med 173 MSEK under året. Förändringen består av en minskning av kassa inklusive placeringar med 285 MSEK, och en ökning av finansiell fordran enligt IFRS 16 med 112 MSEK. Likvida medel, kassa inklusive placeringar uppgick på balansdagen till 199 (484) MSEK och övriga finansiella fordringar var 232 MSEK (120 MSEK) och utgörs främst av hyresavtal enligt IFRS 16. Räntebärande nettoskuld uppgick på balansdagen till 1 367 (1156) MSEK.

Skulder till banker och kreditinstitut förfaller under perioden 2025–2029, och har en genomsnittlig löptid på drygt 3 år, med en räntebindning, inklusive räntederivat, på knappt två år. Green Cargo har tillgängliga kreditfaciliteter om 400 MSEK och 25 MEUR samt en outnyttjad rörelsekredit på 75 MSEK.

Kassaflöde

Koncernens kassaflöde under 2024 uppgick till 5 (–126) MSEK. Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 66 (284) MSEK. Nettoinvesteringar i materiella och immateriella anläggnings-tillgångar uppgick till –112 (–128) MSEK och avsåg främst investeringar i lok- och vagnkomponenter samt last- och kommunikationsutrustning. Kassaflöde från finansierings-verksamheten uppgick till –239 (–143) MSEK. De finansiella tillgångarna har minskat med 290 MSEK under året.

Händelser efter balansdagen

Inga händelser som fått väsentlig påverkan på verksamheten eller koncernens finansiella ställning har inträffat efter periodens utgång.

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. Efterfrågan på hållbara transportlösningar ökar i både Sverige och Europa, vilket kan stärka järnvägens position. Green Cargo investerar i digitalisering, fordonsutveckling och logistikoptimering för att erbjuda effektiva och klimatsmarta tjänster i nära samarbete med kunder och samarbetspartners. Samtidigt krävs likvärdiga konkurrensvillkor gentemot vägtransporter och en robust, fungerande transportinfrastruktur. Genom att fortsätta effektivisera verksamheten, stärka den operativa stabiliteten och utveckla mer kundanpassade transportlösningar skapar Green Cargo förutsättningar för en långsiktig återhämtning. Med ett ökat fokus på lönsamhet och konkurrenskraft samt en växande efterfrågan på hållbara logistiklösningar finns möjligheter att successivt stärka bolagets position och bygga en mer stabil och framtidssäkrad verksamhet.

Ekonomiska mål

Ägarens finansiella mål för Green Cargo-koncernen utgörs av krav på att nettoskuldssättningsgraden ska uppgå till lägst 0,6 och högst 0,9. Nettoskuldssättningsgraden uppgick den 31 december 2024 till 3,1 (1,8). Den ökade nettoskuldssättningsgraden 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 2024 var negativ (neg).

Ordinarie utdelning ska uppgå till hälften av årets vinst efter skatt under förutsättning att nettoskuldssättningsgraden efter utdelningar hamnar inom målintervallet. Styrelsen föreslår stämman att ingen utdelning görs avseende räkenskapsåret 2024 då bolagets resultat var negativt och nettoskuldssättningsgraden överstiger ägarens mål.

Likviditet och finansiell ställning

Tillgänglig likviditet, inklusive outnyttjade kreditfaciliteter uppgick den 31 december 2024 till 961 MSEK, koncernens eget kapital uppgick till 439 (659) MSEK och soliditeten var 14 (19) procent.

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 pågående process.

Målet med Green Cargos övergripande riskhanteringsprocess är att löpande säkra en god kontroll av företagets samlade riskexponering och att säkerställa en effektiv, systematisk och värdeskapande hantering av risker i verksamheten.

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 riskhanteringsprocessen är integrerad i verksamheten och bygger på ett samarbete mellan ISK (Intern Styrning och Kontroll), utsedda riskkoordinatorer per avdelning, avdelningschefer och ledningsgruppen. Den löpande arbetsprocessen ska säkerställa att risker identifieras och hanteras utifrån den grad av påverkan som de har på Green Cargos verksamhet och mål.

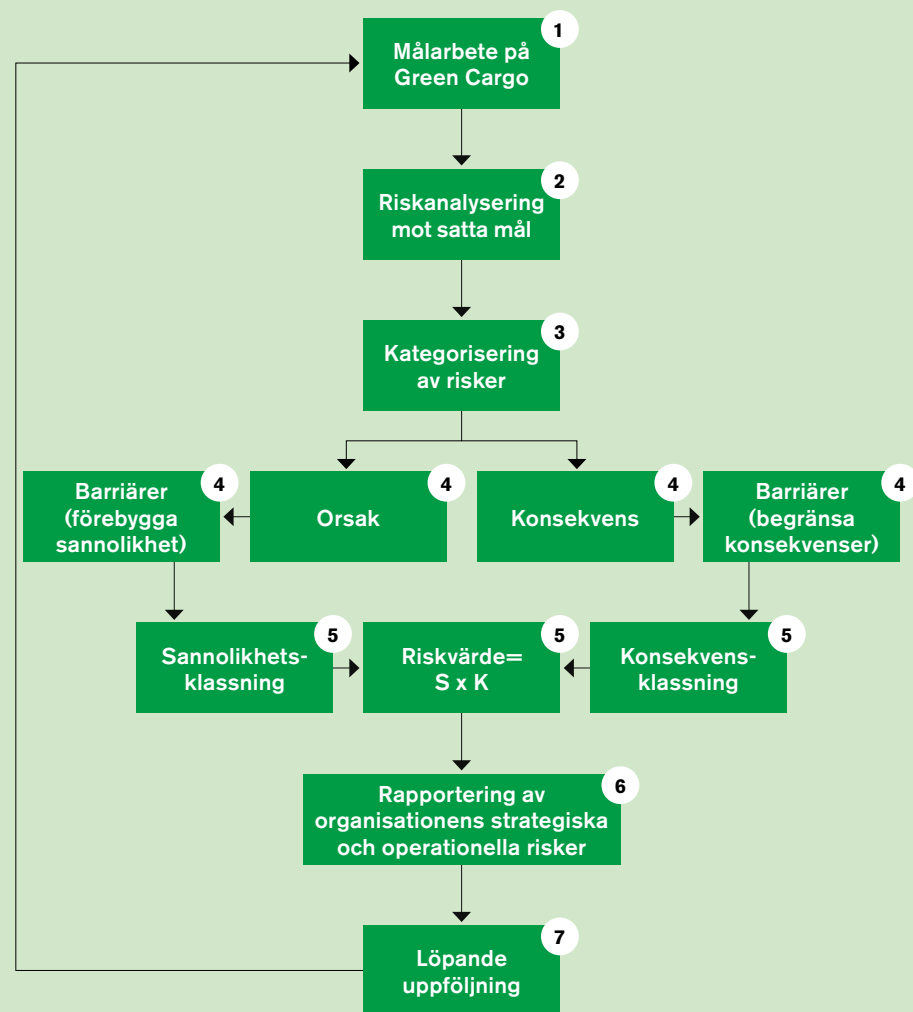
Den övergripande riskhanteringsprocessen utgår från verksamheten som har det yttersta ansvaret för löpande riskidentifiering och arbete med att hantera risker mot satta affärs- och verksamhetsmål.

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 riskernas storlek uppskattas med hjälp av ett riskverktyg 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.

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 viktigaste riskerna som identifieras av verksamheten dokumenteras och rap-

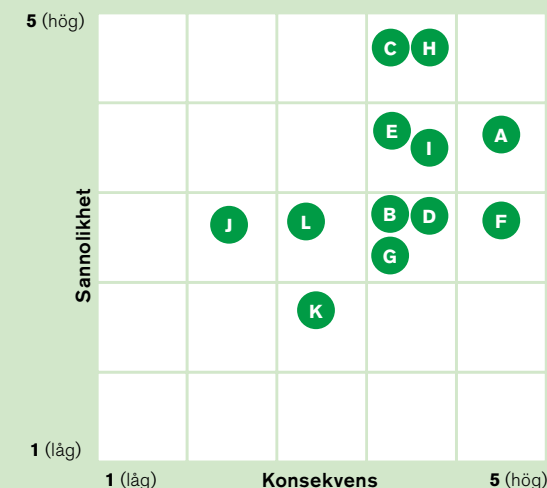
porteras till Green Cargos ledning samt regelbundet till styrelsen. Arbetet med riskreducerande åtgärder följs upp och rapporteras på avdelningsvisa ledningsgruppsmöten, kvartalsvisa business review samt är inkluderade i avdelningarnas verksamhetsplaner.



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. Riskanalysering mot satta mål sker löpande under året. Arbetet koordineras av avdelningens riskkoordinator. Respektive avdelning är ansvarig för identifiering av risker samt att varje risk bedöms och hanteras löpande under året.
3. Green Cargos ledning samt avdelningens riskkoordinator tillsammans med avdelningsansvarig kategoriserar riskerna.
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. Ansvarig för Intern Styrning och Kontroll kalibrerar risker med ansvariga innan en organisationsövergripande riskrapport färdigställs. Riskrapportering sker till Green Cargos ledning två gånger per år samt regelbundet till styrelsen.
7. Ansvarig för Intern Styrning och Kontroll arbetar löpande med Green Cargos ledning samt med avdelningarnas riskkoordinatörer för att säkerställa analys av risker mot mål, kategorisering av risker, uppföljning /implementering av förebyggande och begränsande barriärer, bedömning av sannolikhet och konsekvens.

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			
Risk		Risk	
A	Oförändrat	G	Oförändrat
B	Oförändrat	H	Oförändrat
C	Oförändrat	I	Oförändrat
D	Oförändrat	J	Minskat
E	Oförändrat	K	Minskat
F	Minskat	L	Oförändrat

Risk område	Koppling till måltavlan	Risk	Riskbeskrivning	Konsekvens	Barriär
INFRASTRUKTUR	Kund och Kvalitet	A	Risk för bristande leverans hos Trafikverket avseende: • Hantering av störningar och banarbeten • Planeringsprocess och verktyg/systemstöd	Resulterar i att Green Cargo inte kan bedriva den trafik som kunderna förväntar sig. Sena tidtabellsleveranser från Trafikverket driver kostnader. Skogstiden ökar/stannar på hög nivå med omfattande kostnader för som följd.	<ul style="list-style-type: none"> • Underhandssamtal med Trafikverket på såväl strategisk som taktisk nivå. • Datadriven dialog. • Aktivt arbete inom branschorganisationer.
	Kund och Kvalitet	B	Risk för bristande kapacitet i järnvägsnätet.	Resulterar i att Green Cargo kan inte möta den ökande efterfrågan på järnvägstransporter.	<ul style="list-style-type: none"> • Påverkansarbete gentemot beslutsfattare. • Underhandssamtal med Trafikverket på såväl strategisk som taktisk nivå. • Datadriven dialog. • Aktivt arbete inom branschorganisationer.
	Kund och Kvalitet	C	Risk för att Green Cargos konkurrenskraft urholkas på grund av fortsatt höjda banavgifter.	Resulterar i att Green Cargos konkurrenskraft gentemot lastbilslösningar blir ytterligare försämrad vilket påverkar kundnöjdhet och försäljning då det blir dyrare för kunder att transportera gods på järnväg.	<ul style="list-style-type: none"> • Påverkansarbete för att skapa konkurrensutjämnande åtgärder mot konkurrerande transportslag.
	Finans	D	Risk för att det nya europeiska signalsystemet ERTMS / ETCS är fortfarande oklart vad gäller teknik, implementering och finansiering.	Resulterar i fördring för Green Cargo bl.a. för att EU har ändrat bidragsdelen från 50% till 30%. ERTMS kan dock påverka kapaciteten positivt på lång sikt. Green Cargo behöver lok som kan klara av olika införanden av ERTMS (olika versioner i olika länder).	<ul style="list-style-type: none"> • Avvakta med investeringar så länge som möjligt för att minimera risk.
INTERNET	Medarbetare	E	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 vilket påverkar arbetet med mångfald och jämställdhet.	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"> • Aktiva åtgärder i samband med rekrytering. • Employer branding. • Samarbete med yrkeshögskolor. • Löpande arbete med personaldimensionering, analys och åtgärdsplan för inställda tåg. • Eliminering av interna systematiska störningar • Införande av Benify förmånsportal • Lokförarutbildning i egen regi.
IT/CYBER	Finans	F	Risk för omfattande produktionsstopp och informationsförlust i samband med cyberattacker. (riktade cyberattacker i syfte att störa ut svensk infrastruktur för transporter av samhällskritiskt gods).	Resulterar i störningar i tågproduktion och övriga verksamhetsprocesser. Påverkan på bolagets resultat och finansiella ställning. Varumärkespåverkan.	<ul style="list-style-type: none"> • Planera och investera i underhåll av affärskritiska IT-tjänster. • Identifiera och åtgärda end-of-life risker av kritiska applikationer och IT-infrastruktur. • Fail-over tester. • Penetrationstester. • Säkerställa redundans av verksamhetskritiska system. • Löpande information och utbildning för att öka förståelse och beteende från medarbetare. • Nya tekniska åtgärder (Authentisering etc) samt implementation av Security Operation Center. • Kontinuerliga övervakningar, patchningar och uppgradering av våra system i samverkan med leverantörerna. • Klassar kritiska applikationer, system och plattformar och dokumentera dessa i ett styrande dokument, beslutat av LG. • Övervakning av säkerhetsrelevanta händelser och mönster med hjälp av Sentor (partner) och Blue & Red SOC.
MARKNAD	Finans	G	Risk för att marknaden för fordonsunderhåll är fortsatt begränsad med få underhållsleverantörer för lok. En oligopolmarknad innebär en risk för högre priser och/eller en risk för att tillgången på reservdelar minskar jämfört med en fullt ut konkurrensutsatt marknad.	Resulterar i ökade svårigheter att kunna köpa underhållstjänster av rätt kvalitet till rätt kostnad.	<ul style="list-style-type: none"> • Bevaka läget och vidta kostnadsreducerande åtgärder. • Säkerställ risksäkrade affärsmodeller i såväl leverantörs- som kundledet.
	Finans	H	Risk för att Green Cargo inte är tillräckligt robusta för att möta omvärldsstörningar som konjunkturnedgång eller en långdragen och utvecklad konflikt i världen.	Resulterar i att bolaget inte kan investera i den takt som är nödvändig.	<ul style="list-style-type: none"> • Bevaka läget och vidta kostnadsreducerande åtgärder. Säkerställ risksäkrade affärsmodeller i såväl leverantörs- som kundledet.

Risk område	Koppling till måltavlan	Risk	Riskbeskrivning	Konsekvens	Barriär
KLIMAT	Miljö	I	Risk för att effekten av klimatförändringar leder till infrastruktur- produktions- och framkomlighetsproblem samt ökade koldioxidutsläpp och i värsta fall urspårning samt olyckor.	Resulterar i Infrastruktur- produktions- och framkomlighetsproblem kan i värsta fall även leda till urspårning med personskada som följd. Större slitage på lok och vagnar liksom ökat behov av omledningar av trafik på grund av avstängda banor till följd av extremväder riskerar att öka bolagets koldioxidutsläpp. Resulterar i negativ finansiell påverkan kopplat till ökade kostnader men även minskade intäkter.	<ul style="list-style-type: none"> • Kontinuerlig dialog med Trafikverket kring myndighetens ansvar och arbete med att klimatsäkra infrastrukturen. • Standardavtal med Force Majeure klausul med tydlighet kring risk- och ansvarsförhållanden. • Inför varje sommar/vinter går produktion igenom instruktioner kopplade till hur vi framför våra tåg inför den aktuella perioden.
	Säkerhet	J	Risk för att riskfyllt beteende av tredje part som leder till olycka vid plankorsningar.	Kan resultera i posttraumatisk stress när personal exponeras för plankorsningsolycka, även urspårning, produktionspåverkan, intäktsbortfall.	<ul style="list-style-type: none"> • Kontinuerligt påverkansarbete för förbättrade vägskydd vid plankorsningar. • Projekt för att minska exponeringen i plankorsningar för vår personal. • Deltagande i Internationella Plankorsningsdagen. • Ökad rapportering av osäkra förhållanden och osäkra beteenden. • Utökad analyser med efterföljande åtgärder för OSPA-A (otillåten stoppsignals passage). • Samtliga Gruppchefer har genomgått utbildning i utredningsarbete. • Samarbete med infrastrukturägare i syfte att förbättra säkerheten vid plankorsningar. • Uppdaterad krisplan. • Vägskyddsanläggningar • Nya regler för passage av plankorsning.
SÄKERHET	Säkerhet	K	Risk för allvarlig skada eller dödsfall under arbetet vid åkning på fotsteg och plattformar utanpå järnvägsfordon.	Resulterar i olyckor med allvarliga personskador eller dödsfall som följd, produktionspåverkan, intäktsbortfall (varumärke och avtalsförmåga)	<ul style="list-style-type: none"> • Ökad rapportering av osäkra förhållanden och osäkra beteenden. • Löpande riskanalyser med efterföljande åtgärder • Implementerat en ny säkerhetshöjande regel som förbjuder åkning utanpå lok. • Omplanering av produktion så att lok kan gå främst och åkning utanpå fordon därigenom minimeras. • Ökad rapportering av osäkra förhållanden och osäkra beteenden. • Löpande riskanalyser med efterföljande åtgärder • Implementerat en ny säkerhetshöjande regel som förbjuder åkning utanpå lok.
	Finans	L	Risk för att varor eller tjänster köps in från strategiska leverantörer som i sin tur inte säkerställer hållbara leverantörskedjor.	Resulterar i påverkan på bolagets ekonomiska ställning och varumärke. Potentiell direkt produktionspåverkan om varan eller tjänsten är verksamhetskritisk.	<ul style="list-style-type: none"> • Leverantörssegmentering, governance modeller och leverantörsrevisioner i syfte att säkerställa att leverantörer uppfyller ställda krav. • I möjligaste mån undvika att köpa varor, tjänster eller entreprenader från vissa geografiska riskområden. • Green Cargos uppförandekod för leverantörer fastställer de grundläggande krav som bolaget har på samarbetspartners och revisioner utförs på prioriterade leverantörer. • Vid eventuell misstanke om brott kan bolagets interna visselblåsartjänst användas för rapportering.
LEVERANTÖRER					

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 3 998 MSEK jämfört med 4 067 MSEK för motsvarande period föregående år, en minskning med knappt 2 procent. Moderbolagets rörelseresultat uppgick till –8 (160) MSEK. Resultat från finansiella poster uppgick till –90 (–122) MSEK. Skatt på periodens resultat var 0 (0) MSEK. Nettoresultat för helåret uppgick till –98 (38) MSEK. Räntebärande nettoskuld uppgick på balansdagen till 1 156 (1 066) MSEK varav 555 (510) MSEK utgör effekten av IFRS 16.

Tillståndspliktig verksamhet

Moderbolaget bedriver anmälningspliktig verksamhet som består av en tankanläggning för diesel. Övriga 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. Moderbolaget bedriver ingen tillståndspliktig verksamhet i enlighet med förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (1998:899).

Disposition av resultat

Till årsstämman förfogande (kronor):

Balanserat resultat	258 718 168
Fond för verkligt värde	12 005 148
Årets resultat	–191 972 711
Summa	78 750 605

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras på följande sätt

I ny räkning överförs	78 750 605
Varav till fond för verkligt värde	12 005 148

Bolagsstyrningsrapport för verksamhetsåret 2024

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 samhällsuppdrag beslutat av riksdagen utan verksamheten bedrivs på affärsmässiga villkor.

BOLAGSSTYRNING

Green Cargo styrs utifrån såväl externa som interna regelverk.

Green Cargos externa regelverk:

- Lagar och tillstånd
- Statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande (beslutade av regeringen den 27 februari 2020)
- Svensk kod för bolagsstyrning (Koden)

Green Cargos interna regelverk:

- Bolagsordning
- Styrelsens arbetsordning, instruktion för den verkställande direktören samt instruktion för rapportering av hållbart långsiktigt värdeskapande inklusive ekonomisk rapportering
- 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 val av styrelse och revisor. Sådana bolag ska inte heller vara skyldiga att inrätta ett ersättningsutskott enligt reglerna i Koden, men kan välja att göra det. 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, tidigare bolagsstyrningsrapporter och bolagsstämmoprotokoll finns tillgängliga på www.green-cargo.com under "Bolagsstyrning".

AVVIKELSER FRÅN KODEN

Green Cargo tillämpar Svensk kod för bolagsstyrning ("Koden", som kan läsas på 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 1.2, 1.3, 4.6, 8.1 och 10.2 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. Bolagets styrelse ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. I detta ingår att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation och att se till att bolaget har en betryggande internkontroll. Den löpande verksamheten sköts av bolagets ledning. Ägaren utövar sina rättigheter som aktieägare på bolagsstämman och har bland annat fastställt Green Cargos bolagsordning och ekonomiska mål. 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.

Ägarens ekonomiska mål för Green Cargo är:

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

Hållbart värdeskapande och strategiska mål

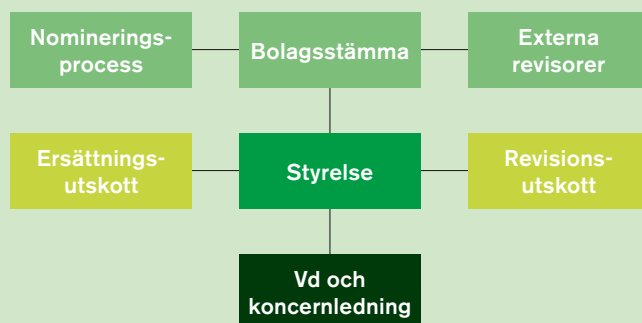
Ett långsiktigt och hållbart värdeskapande förutsätter att bolag beaktar och hanterar för verksamheten väsentliga aspekter och intar ett strategiskt förhållningssätt till dessa aspekter. Staten som ägare har särskilt identifierat vissa områden inom vilka det är av stor vikt att bolagen med statligt ägande har ett aktivt arbete för att uppnå ett hållbart värdeskapande. Dessa innefattar bl.a. ett hållbart företagande och hantering av digitaliseringens möjligheter och risker. Det är styrelsens ansvar att utveckla bolagets övergripande strategi och fastställa strategiska mål för ett hållbart värdeskapande. 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 ett hållbart värdeskapande vara relevanta för bolagets affärsverksamhet och väsentliga hållbarhetsaspekter. Målen ska även vara långsiktiga, utmanande, uppföljningsbara, tydliga och jämförbara. Uppföljning av såväl finansiella som icke-finansiella mål sker vid ägardialog mellan företrädare för ägaren och styrelsens ordförande samt bolagets vd där utfallet gentemot målen diskuteras, liksom eventuella åtgärder som planeras för att nå målen. 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 25). Av de samlade hållbarhetsmålen i Måltavlan har Green Cargos styrelse valt att sätta långsiktiga mål (2030) i förhållande till följande:

- Trafiksäkerhetsindex
- Engagemangsindex
- Andel kvinnor inom Green Cargo
- kWh/tonkm
- Punktlighet till kund, vagn inom utlovad timme
- Tillväxtnål Intermodalt
- Rörelseresultat

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 de bolag där staten äger minst 50 procent av aktierna, under förutsättning att bolaget eller ett rörelsedrivande 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 bolagen med statligt ägande bör allmänheten bjudas in att närvara på bolagsstämman och närvaro ska anmälas senast en vecka före stämman.

Årsstämma

Årsstämman i bolag med statligt ägande ska äga rum senast den 30 april och eventuell utdelning ska betalas ut senast två veckor efter respektive årsstämma.

Årsstämman hålls i Solna. Green Cargo publicerar plats och tid för nästkommande årsstämma samt kallelser, protokoll och annat stämmorelaterat material på www.greencargo.com. Årsstämma för Green Cargo 2024 hölls den 25 april 2024. 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 2023. 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 Hansson, Urban Lindskog och Karin Strömberg samt nyval av Leif Ljungqvist, med motiveringen: "De föreslagna styrelseledamöterna bedöms ha för bolagets verksamhet, utvecklingsskede och förhållanden i övrigt relevant kompetens, erfarenhet och bakgrund. Styrelsen som helhet har en mångsidighet, bredd och könsfördelning 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 har det övergripande ansvaret för bolagets förvaltning och skötsel. Enligt statens ägarpolicy ansvarar styrelsen även för att bolaget sköts föredömligt inom de ramar som ges av lagstiftning, ägarpolicy, bolagsordning samt ägarens anvisningar. Vidare ska styrelsen verka för att Green Cargo agerar föredömligt inom hållbart företagande avseende områden som miljö, etik, arbetsvillkor, mänskliga rättigheter, jämställdhet och mångfald. Styrelsen fastställer de strategiska mål för ett hållbart värdeskapande som ägaren kräver, se föregående sida.

Enligt Koden ska styrelsen årligen utvärdera bolagets behov av en särskild granskningsfunktion (internrevisionsfunktion) och motivera sitt ställningstagande. Det motiverade ställningstagandet ska också återfinnas i bolagets bolagsstyrningsrapport. Styrelsen har, i enlighet med Koden och efter revisionsutskottets beredning av frågan, samt i enlighet med revisionsutskottets rekommendation, beslutat att bolaget inte ska inrätta en särskild granskningsfunktion (internrevision). Dessa uppgifter hanteras inom ramen för Finansavdelningens ansvar och organisation.

Tillsättning av styrelse

Nomineringsprocessen avseende styrelseledamöter till statligt ägda bolag drivs och koordineras av Regeringskansliet. En arbets-

grupp inom Finansdepartementet enhet för bolag med statligt ägande analyserar kompetensbehovet utifrån Green Cargos styrelsens sammansättning samt bolagets verksamhet och situation. Förslaget till styrelse presenteras i kallelsen till årsstämman och på www.greencargo.com i god tid före årsstämma. Styrelseledamöter utses av årsstämman för ett år i taget.

Styrelsens sammansättning

Statens ägarpolicy anger att styrelsens sammansättning ska vara ändamålsenlig, med hänsyn till verksamhet, utvecklingsskede och övriga förhållanden. Styrelsen ska även ha förmåga att arbeta strategiskt med hållbart företagande. Av ägarpolicyen framgår även att mångfaldsaspekter såsom etnisk och kulturell bakgrund ska vägas in. 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 2024 av sju stämموvalda ledamöter, ingen av ledamöterna ingår i koncernledningen. Av styrelsens stämموvalda 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 80 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.

Fastställt ersättning till Green Cargos styrelse

SEK	2024	2023	2022
Styrelsens ordförande	468 000	458 000	444 000
Styrelsens ledamöter	200 000	191 000	185 000
Revisionsutskottets ordförande	59 000	56 600	55 000
Revisionsutskottets ledamöter	43 000	41 200	40 000
Ersättningsutskottets ordförande	20 000	20 000	NA
Ersättningsutskottets ledamöter	15 000	15 000	NA

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 åligganden. 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. I bolag med statligt ägande är en sådan särskild uppgift som åligger styrelseordföranden det så kallade samordningsansvaret. När bolaget står inför särskilt viktiga avgöranden ska styrelsen genom styrelseordföranden skriftligen samordna sin syn med företrädare för ägaren. Det är styrelsen som ska ta initiativ till och bedöma i vilka fall samordning ska ske genom styrelseordföranden inför ett visst styrelsebeslut.

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 samt de ekonomiska mål som fastställts av bolagsstämman. Därutöver reglerar arbetsordningen bland annat ordförandens uppgifter, information till styrelsen, 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 externa finansiella rapporter, såsom års- och hållbarhetsredovisning och kvartalsrapporter.

- Strategiska frågor inklusive utvärdering och, i förekommande fall, fastställande av strategiska mål för ett hållbart värdeskapande.
- Utvärdering av regelefterlevnad och riskhantering, särskilt resultaten av årligen genomförda riskanalyser.
- Fastställande av policydokument.

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. Den strategiska planen är en tioårig plan 2020–2030 som styrelsen antog 2019. Planen ligger sedan 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 CFO deltar vid styrelsesammanträden, övriga medlemmar av koncernledning deltar vid behov. Green Cargos chefsjurist är sekreterare i styrelsen.

Styrelsens arbete 2024

Styrelsen har under 2024 haft totalt elva (11) styrelsesammanträden varav två 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.

Arbetet i styrelsen 2024 har främst gällt förberedelser inför och implementering av bolagets nya produktionsmodell "Stråkbaserat kunderbjudande" inför övergången i samband med T25 och bolagets transformation med anledning därav samt att följa bolagets finansiella ställning.

I februari 2024 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

Styrelsens och vd:s arbete har under året utvärderats genom en strukturerad process av extern oberoende part. 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 hållbarhets arbete. 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

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

Revisionsutskottets uppgifter är bland annat att:

- Bereda styrelsens arbete genom att kvalitetssäkra Green Cargos interna och externa rapportering 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.
- Behandla väsentliga riskområden och ändringar i uppskattningar och bedömningar samt säkerställa att riskbedömningar återspeglas i den finansiella rapporteringen.
- Behandla frågor om intern kontroll.
- Träffa Green Cargos revisorer för att löpande informeras om revisionens planering, inriktning och omfattning.
- Säkerställa att Green Cargos externa revisorers rapporter och rapporterade iakttagelser kommuniceras till vd och att iakttagelser åtgärdas.

- Stärka dialogen med Green Cargos revisorer för att därigenom skapa ökad tydlighet beträffande iakttagelser som rör bolagets styrning, redovisning och kontroll.
- Hålla sig informerad om revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen.
- Delta i upphandling av revisorer och förbereda förslag till val av revisorer.
- Informera styrelsen om resultatet av revisionen och om på vilket sätt revisionen bidrog till den finansiella rapporteringens tillförlitlighet samt om vilken funktion utskottet har haft.
- Granska och övervaka revisornas opartiskhet och självständighet.

Vid konstituerande styrelsemöte i april 2024 valdes Catarina Fritz till ordförande i revisionsutskottet. Catarina Fritz, Crister Fritzon och Leif Ljungqvist utsågs till ledamöter i utskottet. Föredragande i revisionsutskottet är Green Cargos CFO. 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 2024

Vid utskottets sex möten under 2024 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 genomgång av finansavdelningens resurser och kompetenser, uppdaterat ramverk för grön finansiering samt genomgång av inköpsfunktionen och inköpsprocessen.

Utskottets fördjupningsområden under 2024 var bolagets informations- och cybersäkerhetsarbete, regelverken och rapporteringen kopplade till taxonomin och det nya CSRD-direktivet (Corporate Sustainability Reporting Directive) samt uppdatering av policy och rutiner rörande bolagets visselblåsarfunktion.

Ersättningsutskottet

Ersättningsutskottet är styrelsens beredande organ i frågor som rör ersättning och andra anställningsvillkor för vd och andra ledande befattningshavare i bolaget.

Ersättningsutskottets uppgifter är att:

- Övervaka och bereda styrelsens beslut i frågor om ersättningsprinciper, ersättningar och andra anställningsvillkor för vd.

- Besluta om ersättningsprinciper, ersättningar och andra anställningsvillkor för övriga bolagsledningen inom ramen för de riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor som beslutats av bolagsstämman samt säkerställa att vd ser till att dessa riktlinjer följs för bolagets övriga medarbetare.
- Inför årsstämman ta fram förslag till riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolaget, i enlighet med regeringens principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande.
- Följa och utvärdera tillämpningen av de riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolaget som årsstämman beslutat om, inbegripet att bereda förslag till särskild ersättningsrapport som ska läggas fram på årsstämman.

Vid konstituerande styrelsemöte i april 2024 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 2024

Vid utskottets möten har bland annat, inför årsstämmans beslut den 25 april 2024, bolagets ersättningsrapport avseende 2023 och bolagets riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare avseende 2024 beretts.

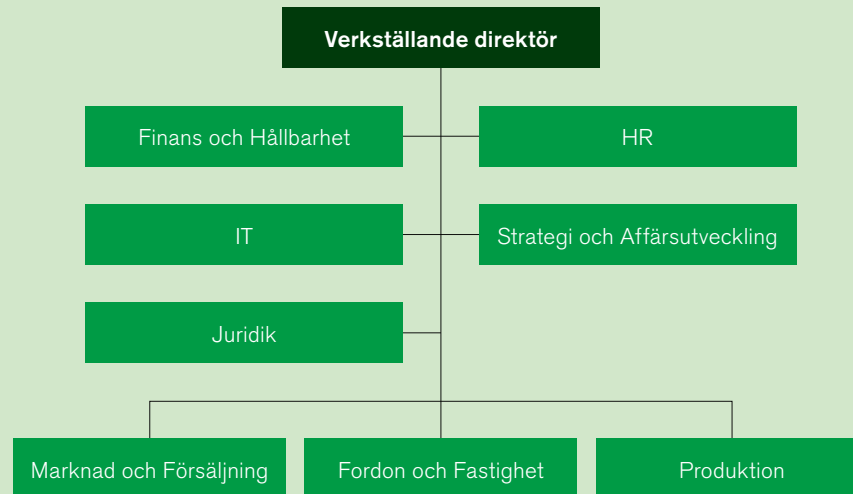
Andra frågor som utskottet har behandlat har gällt rekrytering av ny strategi- och affärsutvecklingsdirektör samt finans- och hållbarhetsdirektör.

Dotterbolag och intressebolag

Green Cargo har tre helägda svenska dotterbolag vid utgången av 2023; 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 2024

Av stämman valda ledamöter	Position	Styrelsemöte	Revisionsutskott	Ersättningsutskott
Andreas Regnell	Ordförande	11/11		4/4
Catarina Fritz	Ledamot	11/11	6/6	
Crister Fritzon	Ledamot	10/11	6/6	
Charlotte Hansson	Ledamot	10/11		4/4
Urban Lindskog	Ledamot	11/11		
Karin Strömberg	Ledamot	11/11		
Michael Thorén	Ledamot	4/4	3/3	2/2
Leif Ljungqvist	Ledamot	6/7	2/3	2/2
<i>Utседda arbetstagarrepresentanter</i>				
Jonas Blomqvist, Seko	Ordinarie	7/8		
Jerker Liljeberg, ST	Ordinarie	9/11		
Hans Danvall, Seko	Suppleant	3/3		
Emma Karlsson, Seko	Ledamot och suppleant	10/11		
Donny Sjöberg, ST	Suppleant	8/11		



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 styrelsens anvisningar. 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. 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 2024

På årsstämman den 25 april 2024 omvaldes revisionsbolaget PwC som bolagets externa revisionsbolag, företrätt av auktoriserad revisor Linda Corneliusson som huvudansvarig, intill årsstämman 2025. Under räkenskapsåret 2024 har revisionsutskottet och revisorer diskuterat bolagets bokslut, redovisning, förvaltning och riskhantering. Vid styrelsemötet den 13 februari 2024 träffade revisorerna styrelsen utan närvaro av koncernledningen. Dessutom har revisorerna fortlöpande haft kontakt och deltagit vid samtliga möten med styrelsens revisionsutskott. Revisorer genomför även, inom ramen för revisionen, en kartläggning av den interna kontrollen som är relevant för revisionen. Vidare har revisorer genomfört en översiktlig granskning av tredje kvartalets delårsrapport. Arvode och kostnadsersättning till revisorer redovisas i not 8.

STYRELSENS RAPPORT OM INTERN KONTROLL AVSEENDE DEN FINANSIELLA RAPPORTERINGEN

Intern kontroll avseende finansiell rapportering

Styrelsen har det övergripande ansvaret för den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen vilket regleras i den svenska aktiebolagslagen och Koden. Följande avsnitt har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och Koden och är därmed begränsad till intern kontroll avseende den finansiella rapporteringen. 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 finansiell rapportering. Vidare att rapporteringen är upprättad i överensstämmelse med tillämpliga lagar, redovisningsstandarder och de särskilda riktlinjerna för extern rapportering som gäller för företag med statligt ägande.

Styrelsens ansvar

Styrelsen ansvarar för att Green Cargo har god intern kontroll och formaliserade rutiner som säkerställer att fastlagda principer för finansiell rapportering och intern kontroll efterlevs. Styrelsen ansvarar också för att den finansiella rapporteringen följer aktiebolagslagen, tillämpliga redovisningsstandarder och övriga krav som ställs på bolaget. 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.

Green Cargos modell för intern kontroll avseende finansiell rapportering

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. Arbetet som bedrivs genom denna funktion grundar sig i huvudsak på att säkerställa efterlevnad av direktiv och riktlinjer och att skapa goda förutsättningar för kontrollaktiviteter i väsentliga processer relaterade till den finansiella rapporteringen. Revisionsutskottet och Green Cargos ledning informeras regelbundet om resultatet av det arbete som funktionen för intern kontroll inom Green Cargo bedriver rörande risker, kontrollaktiviteter och uppföljning i den finansiella rapporteringen. Green Cargos ramverk och process för intern kontroll bygger på COSO:s uppdaterade ramverk "Internal Control

– Integrated Framework” från 2013, som utvecklats av the Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission.

Arbetet under 2024 har fokuserat på att ytterligare stärka den interna kontrollen och kvaliteten i den finansiella rapporteringen vilket bland annat inkluderat genomförda riskanalyser som resulterat i uppdatering av interna kontroller över finansiell rapportering i flera huvudprocesser.

Arbetet med att utveckla och stärka den interna kontrollen på Green Cargo fortlöper även under 2025.

Ett arbete med att förstärka och harmonisera interna kontroller över hållbarhetsrapporteringen har startats och kommer att bli ett prioriterat fokusområde de kommande åren.

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. 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.

Styrelsen ansvarar för Green Cargos interna kontroll vars övergripande syfte är att skydda ägarnas investering och bolagets tillgångar. Green Cargo har ett aktivt arbete med bl.a. följande policydokument: finanspolicy, inköpspolicy, uppförandekod, som exempelvis inkluderar arbetsmiljöpolicy (mångfald och likabehandling), säkerhetspolicy, miljöpolicy, kvalitetspolicy, kommunikationspolicy, informationssäkerhet, och visselblåsarpolicy”. CFO 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 man 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 den finansiella 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 m.m. 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 avseende finansiell rapportering innefattar processer för självutvärderingar, uppföljningar, månatliga rapporteringar av kontrollaktiviteterna, med syfte att förebygga, upptäcka och korrigera fel i den finansiella rapporteringen.

Green Cargo arbetar löpande med att förbättra processer kopplade till finansiell rapportering, vilket omfattar både affärs- och IT-processer. Som en del i att utveckla och förstärka intern kontroll pågår arbete med att bedöma risker samt dokumentera och formalisera kontroller inom processer som utifrån riskanalys bedöms väsentliga för finansiell rapportering.

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 policys, 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.

Övervakning och uppföljning

Löpande uppföljning genom t.ex. 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 varefter rekommendationer lämnas vilka inkluderas i det löpande arbetet med att utveckla och förstärka intern kontroll.

Varje år upprättas en treårig affärsplan som innehåller budget och som bryts ned på avdelningsnivå för uppföljning. Styrelsen erhåller varje månad en rapport över resultat och finansiell ställ-

ning i jämförelse med både affärsplan och föregående år. Uppföljning görs också av de mål som fastställts i bolagets balanserade styrkort, Måltavlan, inom områdena säkerhet, medarbetare, miljö, kund & kvalitet samt finans.

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

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. Vidare utförs, vid behov, separata utvärderingar av särskilda fokusområden som beskrivits ovan.



Resultaträkning **KONCERNEN**

MSEK	Not	2024	2023
<i>Intäkter</i>			
Nettoomsättning	4, 5	4 248	4 168
Övriga intäkter	6	403	675
Summa intäkter		4 651	4 844
<i>Kostnader</i>			
Driftskostnader	4	-2 210	-2 253
Personalkostnader	7	-1 439	-1 490
Övriga kostnader	8	-689	-767
Avskrivningar och nedskrivningar	13, 14, 15	-417	-377
Rörelseresultat		-104	-44
<i>Resultat från finansiella poster</i>			
Finansiella intäkter	10	12	20
Finansiella kostnader	11	-101	-72
Resultat efter finansiella poster		-193	-97
Skatt på årets resultat	12	-	-
Årets resultat		-193	-97

Rapport över totalresultatet **KONCERNEN**

MSEK	Not	2024	2023
Årets resultat			
		-193	-97
Poster som inte kan omföras till årets resultat			
Omvärderingar av förmånsbestämda pensionsplaner		-9	9
Poster som har omförts eller kan omföras till årets resultat			
Årets nettoförändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar		-18	16
Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt		-27	25
Summa totalresultat för året		-220	-72

Balansräkning

KONCERNEN

TILLGÅNGAR

MSEK	Not	2024-12-31	2023-12-31
Anläggningstillgångar			
<i>Immateriella tillgångar</i>	13		
Balanserade utvecklingsutgifter		49	46
Pågående balanserade utvecklingsutgifter		13	24
Summa immateriella tillgångar		62	70
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>	14		
Mark, markanläggningar och byggnader		9	8
Transportmedel		1 277	1 239
Inventarier och andra tekniska anläggningar		37	28
Pågående nyanläggningar		44	161
Summa materiella anläggningstillgångar		1 368	1 436
Nyttjanderättstillgångar	15	669	675
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Uppskjutna skattefordringar	17		
Övriga finansiella anläggningstillgångar	28	139	40
Summa finansiella anläggningstillgångar		139	40
Summa anläggningstillgångar		2 238	2 220
Omsättningstillgångar			
Anläggningstillgångar som innehas för försäljning	18	8	–
Varulager	19	47	46
Kundfordringar	27	441	469
Övriga fordringar		126	152
Aktuella skattefordringar			1
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	22	117	84
Kortfristiga placeringar		40	330
Likvida medel	27	159	154
Summa omsättningstillgångar		938	1 236
SUMMA TILLGÅNGAR		3 176	3 456

EGET KAPITAL OCH SKULDER

MSEK	Not	2024-12-31	2023-12-31
Eget kapital			
Aktiekapital		200	200
Övrigt tillskjutet kapital		1 047	1 047
Reserver		12	30
Balanserade vinstmedel		–627	–521
Årets resultat		–193	–97
Totalt eget kapital	24	439	659
Skulder			
<i>Långfristiga skulder</i>			
Övriga avsättningar	21	5	12
Långfristiga leasingkulder	15	419	475
Övriga långfristiga skulder	27	958	556
Summa långfristiga skulder		1 382	1 043
<i>Kortfristiga skulder</i>			
Leverantörsskulder		361	417
Kortfristiga leasingkulder	15	404	312
Övriga skulder	27	97	505
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	20	492	520
Summa kortfristiga skulder		1 354	1 754
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		3 176	3 456

Förändringar i eget kapital **KONCERNEN**

MSEK	Not	Aktiekapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver	Balanserade vinstmedel	Årets resultat	Summa
Ingående balans per 2023-01-01		200	1 047	30	-589	43	731
Justering av IB från föregående år				-9	9		0
Disposition av föregående års resultat					43	-43	0
Totalresultat							
Årets resultat						-97	-97
Övrigt totalresultat							
Kassaflödessäkringar efter skatt				16			16
Omräkningsdifferens, efter skatt				-7	7		-
Omvärderingar av förmånsbestämda pensionsplaner, efter skatt					9		9
Summa övrigt totalresultat		-	-	9	16	-	25
Summa totalresultat		-	-	0	25	-97	-72
Utgående balans per 2023-12-31	24	200	1 047	30	-521	-97	659
Ingående balans per 2024-01-01		200	1 047	30	-521	-97	659
Disposition av föregående års resultat					-97	97	0
Totalresultat							
Årets resultat						-193	-193
Övrigt totalresultat							
Kassaflödessäkringar efter skatt				-18			-18
Omvärderingar av förmånsbestämda pensionsplaner, efter skatt					-9		-9
Summa övrigt totalresultat		-	-	-18	-9	0	-27
Summa totalresultat		-	-	-18	-9	-193	-220
Utgående balans per 2024-12-31	24	200	1 047	12	-627	-193	439

Kassaflödesanalys **KONCERNEN**

MSEK	Not	2024	2023
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster		-193	-97
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	25	357	336
Förändring avseende avsättningar			
Betald skatt		-2	5
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		162	244
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning/Minskning av kortfristiga fordringar		-23	42
Ökning/Minskning av kortfristiga skulder		-73	-2
Kassaflöde från den löpande verksamheten		66	284
Investeringsverksamheten			
Förvärv av immateriella tillgångar		-13	-33
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-187	-140
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		88	45
Förändring av finansiella fordringar		290	-140
Kassaflöde från investeringsverksamheten		178	-268
Finansieringsverksamheten			
Upptagna lån		0	328
Amortering av leasingskulder och lån		-239	-471
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	25	-239	-143
Årets kassaflöde			
Likvida medel vid årets början		154	279
Likvida medel vid årets slut	25	159	154

Resultaträkning

MODERBOLAGET

MSEK	Not	2024	2023
<i>Intäkter</i>			
Nettoomsättning	4, 5	4 019	3 998
Övriga intäkter	6	396	669
Summa intäkter		4 415	4 667
<i>Kostnader</i>			
Driftskostnader	4	-1 981	-2 089
Personalkostnader	7	-1 439	-1 449
Övriga kostnader	8	-674	-761
Avskrivningar och nedskrivningar	13, 14, 15, 16	-417	-376
Rörelseresultat		-97	-8
<i>Resultat från finansiella poster</i>			
Resultat från andelar i koncernföretag	9	-7	-37
Resultat från andelar i intresseföretag			
Ränteintäkter och liknande resultatposter	10	12	20
Räntekostnader och liknande resultatposter	11	-101	-73
Resultat efter finansiella poster		-192	-98
Skatt på årets resultat	12	-	-
Årets resultat		-192	-98

Rapport över totalresultatet

MODERBOLAGET

MSEK	Not	2024	2023
Årets resultat			
		-192	-98
Poster som har omförts eller kan omföras till årets resultat			
Årets nettoförändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar		-18	16
Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt		-18	16
Summa totalresultat för året		-210	-82

Balansräkning

MODERBOLAGET

TILLGÅNGAR

MSEK	Not	2024-12-31	2023-12-31
Anläggningstillgångar			
<i>Immateriella tillgångar</i>	13		
Balanserade utvecklingsutgifter		49	46
Pågående balanserade utvecklingsutgifter		13	24
Summa immateriella tillgångar		62	70
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Mark, markanläggningar och byggnader	14	2	0
Transportmedel	14	1 277	1 239
Inventarier och andra tekniska anläggningar	14	37	28
Pågående nyanläggningar	14	44	161
Summa materiella anläggningstillgångar		1 361	1 428
Nyttjanderättstillgångar	15	669	675
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Andelar i Koncernföretag	16	26	36
Uppskjutna skattefordringar	17		
Övriga finansiella anläggningstillgångar	15	134	16
Summa finansiella anläggningstillgångar		160	52
Summa anläggningstillgångar		2 252	2 226
Omsättningstillgångar			
Anläggningstillgångar som innehas för försäljning	18	8	–
Varulager	19	47	46
Kundfordringar	27	400	430
Fordringar hos koncernföretag	4	2	14
Övriga fordringar		122	150
Aktuella skattefordringar			0
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	22	113	80
Kortfristiga placeringar	27	40	330
Likvida medel	27	159	154
Summa omsättningstillgångar		890	1 204
SUMMA TILLGÅNGAR		3 143	3 430

EGET KAPITAL OCH SKULDER

MSEK	Not	2024-12-31	2023-12-31
Eget kapital			
<i>Bundet eget kapital</i>			
Aktiekapital		200	200
Reservfond		100	100
Fond för utvecklingsutgifter		49	46
<i>Fritt eget kapital</i>			
Fond för verkligt värde		12	30
Balanserade vinstmedel		259	360
Årets resultat		–192	–98
Summa eget kapital	24	428	638
Avsättningar			
Avsättningar pensioner	28	2	3
Övriga avsättningar	21	3	0
Summa avsättningar		6	3
Skulder			
<i>Långfristiga skulder</i>			
Långfristiga leasingskulder	15	419	475
Övriga långfristiga skulder	27	958	556
Summa långfristiga skulder		1 377	1 031
<i>Kortfristiga skulder</i>			
Leverantörsskulder		346	402
Kortfristiga leasingskulder	15	404	312
Övriga skulder	27	97	536
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	20	486	508
Summa kortfristiga skulder		1 333	1 758
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		3 143	3 430

Förändringar i eget kapital

MODERBOLAGET

MSEK	Not	Aktiekapital	Reservfond	Fond för utvecklingsutgifter	Fond för verkligt värde	Balanserade vinstmedel	Årets resultat	Summa
Ingående balans per 2023-01-01		200	100	33	14	335	38	720
Disposition av föregående års resultat						38	-38	0
Aktiverade egenupparbetade utv.utgifter				13		-13		0
Totalresultat								
Årets resultat							-98	-98
Övrigt totalresultat								0
Kassaflödessäkringar, efter skatt					16			16
Summa övrigt totalresultat		-	-	-	16	-	-	16
Summa totalresultat		-	-	-	16	-	-98	-82
Utgående balans per 2023-12-31	24	200	100	46	30	360	-98	638
Ingående balans per 2024-01-01		200	100	46	30	360	-98	638
Disposition av föregående års resultat						-98	98	0
Aktiverade egenupparbetade utv.utgifter				2		-2		0
Totalresultat								
Årets resultat							-192	-192
Övrigt totalresultat								0
Kassaflödessäkringar, efter skatt					-18			-18
Summa övrigt totalresultat		-	-	-	-18	-	-	-18
Summa totalresultat		-	-	-	-18	-	-192	-210
Utgående balans per 2024-12-31	24	200	100	48	12	260	-192	428

Kassaflödesanalys

MODERBOLAGET

MSEK	Not	2024	2023
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster		-192	-98
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	25	365	360
Betalningar avseende avsättningar			
Betald skatt		-	-1
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		173	261
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning/Minskning av kortfristiga fordringar		-28	-7
Ökning/Minskning av kortfristiga skulder		-67	80
Kassaflöde från den löpande verksamheten		78	334
Investeringsverksamheten			
Förvärv av immateriella tillgångar		-13	-33
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-187	-140
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		88	45
Aktieägartillskott			-49
Försäljning av finansiella anläggningstillgångar			
Förändring av finansiella fordringar		290	-140
Kassaflöde från investeringsverksamheten		178	-317
Finansieringsverksamheten			
Upptagna lån		0	328
Amortering av leasingkulder och lån		-250	-471
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-250	-143
Årets kassaflöde			
Likvida medel vid årets början		154	279
Likvida medel vid årets slut	25	159	154

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 välbefinnande och konsumtion.

Bolaget har under året begärt omprövning och från Skatteverket erhållit omprövningsbeslut avseende deklarerade för år 2019–2022. Bolaget har inte varit i skatteposition under den berörda perioden varför det inte inneburit någon förändring i bolagets skattekostnad. Det skattemässiga underskottet har dock justerats men detta har inte redovisats i balans- eller resultatrapporter då det är oklart när det kan komma att utnyttjas givet bolagets historik av negativt resultat. Till följd av detta har även föregående års siffror justerats. Inkomstskatt redovisas i not 12 och Uppskjuten skatt redovisas i not 17.

Moderbolaget Green Cargo AB ägs till 100 procent av svenska staten och förvaltas av Finansdepartementet. Green Cargo AB har sitt säte i Solna i Sverige och adressen till företags huvudkontor är: Box 39, 171 11 SOLNA.

De finansiella rapporterna godkändes för utfärdande av styrelsen och verkställande direktören den 27 mars 2025 och de kommer att föreläggas årsstämman den 30 april 2025 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 anskaffningsvärdet, 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 Koncernbokslut 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 rörlig 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 för närvarande inga 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 trans-

port 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 kontraktsåtaganden. 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.

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 betald 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 fastställd kommunicerad plan för uppsägningen och inte har någon realistisk möjlighet att annullera planen. Vid arbetsbefrielse under uppsägningstiden görs en avsättning för uppsägningslönen direkt, vid arbetsplikt kostnadsförs uppsägningslönen under uppsägningstiden.

Finansiella intäkter och kostnader

Finansiella intäkter består av ränteintäkter på investerade medel, utdelningsintäkter och vinst vid värdeförändring på finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet. Ränteintäkter 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

Redovisad 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 redovisningssed 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 överläter 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 leasingkulld vid leasingavtalets inledningsdatum. Nyttjanderättstillgången värderas initialt till anskaffningsvärde, vilket består av leasingkuldens 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.

Leasingkulden – som delas upp i långfristig och kortfristig del – värderas initialt till nuvärdet av återstående leasingavgifter under den bedömda leasingperioden. Leasingperioden utgörs av den ej uppsägningsbara 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 avtalsleasingperiod, valuta och kvalitet på underliggande tillgång som tänkt säkerhet.

Leasingkulden 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 säker på att utnyttja och
- straffavgifter som utgår vid uppsägning av leasingavtalet om bedömd leasingperiod återspeglar att sådan uppsägning kommer att ske.

Leasingskulden 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 ombedomning sker av leasingperioden. Detta sker i samband med att sista uppsägningsdatumet 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 leasingskulder 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 leasingskulld. 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 inhyrningen 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 leasingskulder 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. Kundfordringar 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 valutaterminkontrakt 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 eventuell 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, leasingskulder samt leverantörsskulder värderas till upplupet eller till verkligt värde. Leverantörsskulders 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 valutaterminkontrakt 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 hänför sig 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.

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 prisförhandlingsstillfälle 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 anskaffningsvärdemetoden. 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 tryggandelagens 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 UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR FÖR REDOVISNINGSAÄNDAMÅL

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 intäkts- och kostnadposter 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 2024 eller 2023. 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 NÄRSTÅENDE

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 299 (583) MSEK erhållits. Inga ytterligare väsentliga transaktioner med närstående har skett under året. Gällande lön och ersättnings till närstående hänvisas till not 7.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2024	2023	2024	2023
Försäljning av tjänster				
Dotterföretag	–	–	213	225
Intresseföretag	–	–	–	–
Summa försäljning av tjänster till närstående:	0	0	213	225

Inköp av tjänster

Dotterföretag	–	–	6	25
Summa inköp av tjänster från närstående:	0	0	6	25

Utestående fordringar på närstående

Dotterföretag	–	–	22	14
Summa utestående fordringar på närstående:	0	0	22	14

Utestående skulder till närstående

Dotterföretag	–	–	19	31
Summa utestående skulder till närstående:	–	–	19	31

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

	Koncernen		Moderbolaget	
	2024	2023	2024	2023
Intermodal fsg	594	638	594	622
Skog & Kemi	1154	993	950	920
Industri & Energi	1 173	1 147	1 183	1 153
Internationell fsg	1 128	1 248	1 090	1 138
Övrigt	198	142	202	166
Summa	4 248	4 168	4 019	3 998

Tidpunkt för intäkstredovisning

Vid en tidpunkt	4 248	4 168	4 019	3 998
Över tid	–	–	–	–
Summa	4 248	4 168	4 019	3 998

I enlighet med den nya standarden IFRS 15 visas en uppdelning av intäkter enligt följande dimension i syfte att möta bolagets tillväxtområden har Green Cargo AB:s säljenheter Handel & Logistik, Skog och Stål & Kemi, ändrat karaktär och utökats till fyra enheter fr.om 1 januari 2023; Intermodal försäljning, Skog & Kemi, Industri & Energi och Internationell försäljning.

NOT 6 ÖVRIGA RÖRELSEINTÄKTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2024	2023	2024	2023
Resultat vid försäljning av anläggningstillgångar	85	43	85	43
Valutakursdifferenser som påverkat rörelseresultatet	7	7	–	–
Miljökompensation	304	583	304	583
Övriga bidrag	8	41	8	42
Summa	403	675	396	669

NOT 7 ANSTÄLLDA OCH PERSONALKOSTNADER

	Varav		Varav	
	2024	kvinnor, %	2023	kvinnor, %
Medelantalet anställda				
Moderbolaget				
Sverige	1 722	22	1 762	21
Summa moderbolaget	1 722	22	1 762	21

Dotterföretag

Norge	–	–	33	0
Summa dotterföretag	–	–	33	9
Summa koncernen	1 722	22	1 795	21

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

I moderbolagets ledningsgrupp (tillika koncernens) ingick 6 män och 3 kvinnor.

	2024		2023	
	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
Moderbolaget				
(varav pensionskostnad)	1 000	415	1 016	413
Dotterföretag	–	–	37	5
(varav pensionskostnad)	–	–	–	–
Summa koncernen	1 000	415	1 053	418
(varav pensionskostnad)	(79)	–	(79)	(95)

Av koncernens pensionskostnader avser 2 (1) 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 (0).

	2024		2023	
	Styrelse och VD	Övriga anställda	Styrelse och VD	Övriga anställda
Löner och andra ersättningar fördelade mellan styrelse-ledamöter och VD samt övriga anställda				
Moderbolaget	6	993	8	1 008
(varav tantiem o.d)	–	–	–	–
Dotterföretag	–	–	0	37
(varav tantiem o.d)	–	–	–	–
Summa koncernen	6	993	8	1 045
(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 839% för 2024, en ökning med 5,7% sen 2023. Medellönen ökade med 2,07% mellan 2023 och 2024.

Moderbolaget*Riktlinjer och beslutsformer*

Bolaget har under året följt de principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare som beslutades på årsstämman 2024. 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, Michael Thorén och Charlotte Gaarn Hansson.

Ersättningar till styrelsen, räkenskapsåret 2024

Belopp i KSEK		Styrelse- arvode
Styrelsens ordförande	Andreas Regnell ⁵	485
Styrelseledamot	Catarina Fritz ³	255
Styrelseledamot	Charlotte Gaarn Hansson ⁶	212
Styrelseledamot	Crister Fritzon ⁴	240
Styrelseledamot	Karin Strömberg	197
Styrelseledamot	Urban Lindskog	197
Styrelseledamot (statens representant)	Michael Thorén ¹	–
Styrelseledamot (statens representant)	Leif Ljungqvist ^{2,7}	–
Arbetsstagarrepresentant	Emma Karlsson	–
Arbetsstagarrepresentant	Jerker Liljeberg	–
Arbetsstagarrepresentant (suppleant)	Hans Danvall	–
Arbetsstagarrepresentant (suppleant)	Donny Sjöberg	–
Arbetsstagarrepresentant, 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 till styrelsen, räkenskapsåret 2023

Belopp i KSEK		Styrelse- arvode
Styrelsens ordförande	Andreas Regnell ⁵	467
Styrelseledamot	Catarina Fritz ³ (ordf RU)	245
Styrelseledamot	Charlotte Gaarn Hansson ⁶	199
Styrelseledamot	Crister Fritzon ⁴	230
Styrelseledamot	Karin Strömberg	189
Styrelseledamot	Urban Lindskog ²	129
Styrelseledamot	Sten Olsson ¹	62
Styrelseledamot (statens representant)	Michael Thorén (RU)	–
Arbetsstagarrepresentant	Jonas Blomqvist	–
Arbetsstagarrepresentant	Jerker Liljeberg	–
Arbetsstagarrepresentant (suppleant)	Donny Sjöberg	–
Arbetsstagarrepresentant (suppleant)	Emma Karlsson	–
Arbetsstagarrepresentant, adjungerad	Göran Ringqvist	–

¹ Avgick 2023-04-28

² Tillträdde 2023-04-28

³ Varav 57 KSEK avser ersättning som ordförande i revisionsutskottet.

⁴ Varav 41 KSEK avser ersättning som ledamot i revisionsutskottet.

⁵ Varav 20 KSEK avser ersättning som ordförande i ersättningsutskottet.

⁶ Varav 15 KSEK avser ersättning som ledamot i ersättningsutskottet.

NOTER

Ersättningar och övriga förmåner till ledande befattningshavare räkenskapsåret 2024

Belopp i KSEK		Tid i ledningsgrupp	Lön ¹	Övriga förmåner ²	Pensionskostnad	Summa	Pensionsförpliktelse
VD (CEO)	Henrik Dahlin	2024-01-01–2024-12-31	4 628	7	1 640	6 276	–
Finans- och Hållbarhetsdirektör (CFO)	Pär Nordlander	2024-01-01–2024-05-16	1 108	5	268	1 381	–
Interim Finans- och Hållbarhetsdirektör (CFO)	Lars Westlund ³	2024-05-17–2024-12-31	2 293				–
Hållbarhets- & Kommunikationsdirektör	Erica Kronhöffer	2024-01-01–2024-03-31	681	0	119	800	–
Kommunikations- och PA-chef	Stephan Ray	2024-04-01–2024-12-31	638	0	167	805	–
Chef Säkerhet	Karin Hesse	2024-03-01–2024-12-31	950	4	181	1 135	–
HR-direktör	Anne Charlotte Billing	2024-01-01–2024-12-31	1 908	1	615	2 524	–
IT-direktör (CIO)	Ingo Paas	2024-01-01–2024-12-31	2 107	0	597	2 704	–
Chefsjurist	Malin Fries	2024-01-01–2024-12-31	1 808	0	541	2 348	–
Produktionsdirektör	Shad Hallam ⁵	2024-01-01–2024-12-31	1 914	65	781	2 759	–
Marknads- och försäljningsdirektör	Max Knagge	2024-03-01–2024-12-31	1 954	0	570	2 524	–
Tillförordnad Fordons- och Fastighetsdirektör	Magnus Schening ^{3,4}	2024-01-01–2024-12-31	2 613	0	0	2 613	–
Tillförordnad Marknadsdirektör och försäljningsdirektör	Bo Stenback	2024-01-01–2024-02-29	291	17	12	320	–
Strategi- och affärsutvecklingsdirektör	Lena Herrmann	2024-09-16–2024-12-31	692	0	276	968	–
Tillförordnad Strategi- och affärsutvecklingsdirektör	Jonatan Gjerdrum	2024-04-01–2024-09-15	756	0	213	969	–
Inköpschef (ingår ej i Ledningsgruppen)	Andreas Takacs	Rapporterar till VD (jan–mar)	210	2	72	284	–

¹ Ingen rörlig ersättning har utgått under året

² Övriga förmåner avser tjänstebil, bensinförmån, reseförmån och bostadsförmån. Ledande befattningshavare som avstår från tjänstebil erhåller istället kontant ersättning i form av lön.

³ Ersättningen utgörs av arvode

⁴ Även Interim COO 2024-01-01–2024-02-29

⁵ Även Chef Network Management 2024-01-01–2024-02-29

Ersättningar och övriga förmåner till ledande befattningshavare räkenskapsåret 2023

Belopp i KSEK		Tid i ledningsgrupp	Lön ¹	Övriga förmåner ²	Pensionskostnad	Summa	Pensionsförpliktelse
VD (CEO)	Ted Söderholm	2023-01-01–2023-04-30	1 722	4	329	2 055	–
Interim VD (CEO)	Peter Viinapuu ³	2023-05-01–2023-09-15	3 285	0	0	3 285	–
VD (CEO)	Henrik Dahlin	2023-09-16–2023-12-31	1 284	1	284	1 569	–
CFO	Pär Nordlander	2023-01-01–2023-12-31	2 211	12	688	2 910	–
CEO Green Cargo AS	Bengt Fors	Rapporterar till VD (jan–feb)	472	47	316	835	–
Hållbarhets- & Kommunikationsdirektör	Erica Kronhöffer ⁴	2023-01-01–2023-12-31	1 993	37	635	2 665	–
HR-direktör	Camilla Morin	2023-01-01–2023-08-31	1 132	0	282	1 414	–
HR-direktör	Anne Charlotte Billing	2023-12-01–2023-12-31	158	0	39	197	–
CIO	Ingo Paas	2023-01-01–2023-12-31	1 913	69	551	2 533	–
Chefsjurist	Malin Fries	2023-01-01–2023-12-31	1 849	0	508	2 357	–
Inköpschef	Andreas Takacs	Rapporterar till VD	1 027	0	299	1 326	–
COO	Markus Gardbring	2023-01-01–2023-09-30	1 736	0	405	2 140	–
Interim COO	Magnus Schening ³	2023-10-01–2023-12-31	611	0	0	611	–
Marknadsdirektör	Richard Kirchner	2023-01-01–2023-09-01	1 691	7	450	2 148	–
Tillförordnad Marknadsdirektör	Bo Stenback	2023-09-02–2023-12-31	590	27	24	641	–
Chef Network Management	Shad Hallam	2023-01-01–2023-12-31	1 747	0	601	2 349	–

¹ Ingen rörlig ersättning har utgått under året

² Övriga förmåner avser tjänstebil, bensinförmån, reseförmån och bostadsförmån. Ledande befattningshavare som avstår från tjänstebil erhåller istället kontant ersättning i form av lön.

³ Ersättningen utgörs av arvode

⁴ Även tf HR-direktör 2023-09-01–11-30

NOTER

Ersättningar*Styrelse*

Enligt beslut av årsstämman 2024 i Green Cargo AB utgår årligt arvode till styrelsens ledamöter med 469 KSEK för ordföranden och med 200 KSEK per person för övriga stämموvalda ledamöter. Därutöver utgår årligt arvode till ledamöterna i styrelsens revisionsutskott med 59 KSEK till ordföranden och med 43 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 20 ksek respektive 15 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 har 65 års pensionsålder och omfattas normalt av ITP-planen, eller annan lösning på motsvarande kostnadsnivå, varvid alternativregeln tillämpas, varför fortsatta pensionsförpliktelser inte föreligger. Samtliga pensionsförmåner följer Statens riktlinjer för ersättningar till ledande befattningshavare.

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 12 månadslöner. Nya inkomster från annan anställning eller egen verksamhet kan avräknas från uppsägningslön och avgångsvederlag. 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 uppsägningslön och avgångsvederlag. Vid uppsägning från ledande befattningshavarens sida utbetalas inget avgångsvederlag.

NOT 8 ARVODE OCH KOSTNADERSÄTTNING TILL REVISORER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2024	2023	2024	2023
<i>PWC</i>				
Revisionsuppdrag	2,2	2,8	2,2	2,0
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag	0,6	0,6	0,6	0,6
Övriga tjänster	0,3	0,2	0,3	0,2
Summa	3,1	3,6	3,1	2,8

Revisionsarvoden 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	
	2024	2023
Nedskrivning aktier i koncernföretag	-9	-39
Erhållna koncernbidrag	3	2
Summa	-7	-37

NOT 10 RÄNTEINTÄKTER OCH LIKANDE RESULTATPOSTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2024	2023	2024	2023
Ränteintäkter, övriga	12	20	12	20
Finansiella valutakursvinster	-	-	-	-
Summa	12	20	12	20

NOT 11 RÄNTEKOSTNADER OCH LIKANDE RESULTATPOSTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2024	2023	2024	2023
Räntekostnader, övriga	-81	-74	-81	-75
Finansiella valutakursförluster	-19	2	-19	2
Summa	-101	-72	-100	-73

NOT 12 INKOMSTSKATT

Väsentliga delbelopp i årets skattekostnad	Koncernen		Moderbolaget	
	2024	2023	2024	2023
Aktuell skatt	-	-	-	-
Uppskjuten skatt	-	-	-	-
Summa	0	0	0	0

Sambandet mellan årets skattekostnad och redovisat resultat före skatt	Koncernen		Moderbolaget	
	2024	2023*	2024	2023*

Redovisat resultat efter finansiella poster	-193	-97	-192	-98
Skatt enligt gällande skattesats (20,6%)	40	20	40	20
Skatteeffekt av ej avdragsgilla kostnader /ej skattepliktiga intäkter	-38	4	-40	-4
Skatteeffekt av underskott för vilka ingen uppskjuten skattefordran redovisats	-2	-24	0	-16
Redovisat skatt	0	0	0	0

Skatt hänförlig till komponenter i övrigt totalresultat i koncernen 2024	Före skatt	Skatteeffekt	Efter skatt
Omvärdering förmånsbestämda pensionsplaner	-11	2	-9
Kassaflödessäkringar	-23	5	-18
Summa	-34	7	-27

Skatt hänförlig till komponenter i övrigt totalresultat i koncernen 2023	Före skatt	Skatteeffekt	Efter skatt
Omvärdering förmånsbestämda pensionsplaner	11	-2	9
Kassaflödessäkringar	20	-4	16
Summa	31	-6	25

Skatt hänförlig till komponenter i övrigt totalresultat i moderbolaget 2024	Före skatt	Skatteeffekt	Efter skatt
Kassaflödessäkringar	-23	5	-18
Summa	-23	5	-18

Skatt hänförlig till komponenter i övrigt totalresultat i moderbolaget 2023	Före skatt	Skatteeffekt	Efter skatt
Kassaflödessäkringar	20	-4	16
Summa	20	-4	16

* Till följd av den revidering av tidigare års deklamationer har även siffrorna för 2023 justerats i enlighet med detta.

NOTER

NOT 13 IMMATERIELLA TILLGÅNGAR

Koncernen	Balanserade utvecklingsutgifter		Pågående balanserade utvecklingsutgifter	
	2024	2023	2024	2023
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>				
Vid årets början	215	219	24	22
Nyanskaffningar	3	12	11	21
Avyttringar och utrangeringar	0	-35	-	-
Omklassificeringar	21	19	-21	-19
Vid årets slut	239	215	13	24
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>				
Vid årets början	-168	-183	-	-
Avyttringar och utrangeringar	0	32	-	-
Årets avskrivning	-22	-17	-	-
Vid årets slut	-190	-168	-	-
<i>Akkumulerade nedskrivningar</i>				
Vid årets början	-1	-4	-	-
Avyttringar och utrangeringar	0	3	-	-
Nedskrivningar som redovisas i resultaträkningen	-	-	-	-
Vid årets slut	-1	-1	-	-
Redovisat restvärde vid årets slut	49	46	13	24

Moderbolaget	Balanserade utvecklingsutgifter		Pågående balanserade utvecklingsutgifter	
	2024	2023	2024	2023
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>				
Vid årets början	209	213	24	22
Nyanskaffningar	3	12	11	21
Avyttringar och utrangeringar	0	-35	-	-
Omklassificeringar	21	19	-21	-19
Vid årets slut	233	209	13	24
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>				
Vid årets början	-162	-177	-	-
Avyttringar och utrangeringar	0	32	-	-
Årets avskrivning	-22	-17	-	-
Vid årets slut	-184	-162	-	-
<i>Akkumulerade nedskrivningar</i>				
Vid årets början	-1	-4	-	-
Avyttringar och utrangeringar	0	3	-	-
Nedskrivningar som redovisas i resultaträkningen	-	-	-	-
Vid årets slut	-1	-1	-	-
Redovisat restvärde vid årets slut	49	46	13	24

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	
	2024	2023	2024	2023
Utgifter för utveckling som kostnadsförts	82	74	82	74
Avskrivningar	22	17	22	17
Summa	104	91	104	91

NOT 14 MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Koncernen	Mark, markanläggningar och byggnader		Investeringar i hyrda lokaler	
	2024	2023	2024	2023
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>				
Vid årets början	28	28	43	43
Nyanskaffningar	2	-	-	-
Avyttringar och utrangeringar	-	-	-	-
Vid årets slut	30	28	43	43
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>				
Vid årets början	-21	-19	-42	-41
Årets avskrivning	-1	-1	0	0
Avyttringar och utrangeringar	-	-	-	-
Vid årets slut	-21	-21	-42	-42
Redovisat restvärde vid årets slut	9	8	1	1

NOTER

Koncernen	Transportmedel		Inventarier		Pågående nyanläggningar	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>						
Vid årets början	6 247	6 220	166	166	161	122
Nyanskaffningar	159	67	2	1	25	72
Utköpta leasingavtal	-8	-	0	-	-	-
Avyttringar och utrangeringar	-244	-72	0	-3	-	-
Omklassificeringar	184	32	14	1	-141	-33
Rättning av ingående värden	-	-	-	-	-	-
Vid årets slut	6 338	6 247	181	166	44	161
<i>Ackumulerade avskrivningar</i>						
Vid årets början	-4 182	-4 035	-139	-137	-	-
Årets avskrivning	-215	-204	-6	-4	-	-
Ack. avskrivningar utköpta leasingavtal	-	0	-	-	-	-
Avyttringar och utrangeringar	110	57	0	3	-	-
Omklassificeringar	-76	-	-	-	-	-
Rättning av ingående värden	-	-	-	-	-	-
Vid årets slut	-4 362	-4 182	-144	-139	0	0
<i>Ackumulerade nedskrivningar</i>						
Vid årets början	-827	-840	0	0	-	-
Årets nedskrivningar	0	0	-	-	-	-
Ack. nedskrivningar utköpta leasingavtal	-1	-	-	-	-	-
Avyttringar och utrangeringar	130	13	-	-	-	-
Vid årets slut	-698	-827	0	0	0	0
Redovisat restvärde vid årets slut	1 277	1 239	36	28	44	161

Moderbolaget	Mark, mark-anläggningar och byggnader		Investeringar i hyrda lokaler	
	2024	2023	2024	2023
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>				
Vid årets början	1	1	43	43
Nyanskaffningar	1	-	0	0
Avyttringar och utrangeringar	-	-	-	-
Vid årets slut	2	1	43	43
<i>Ackumulerade avskrivningar</i>				
Vid årets början	0	0	-42	-41
Årets avskrivning	-	-	0	0
Avyttringar och utrangeringar	-	-	0	0
Vid årets slut	0	0	-42	-42
Redovisat restvärde vid årets slut	2	0	1	1

Moderbolaget	Transportmedel		Inventarier		Pågående nyanläggningar	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>						
Vid årets början	6 241	6 214	160	160	161	122
Nyanskaffningar	159	67	2	1	25	72
Utköpta leasingavtal	-	-	0	0	-	-
Avyttringar och utrangeringar	-244	-72	0	-3	-	-
Omklassificeringar	184	32	14	1	-141	-33
Rättning av ingående värden	-8	-	-	-	-	-
Vid årets slut	6 332	6 241	175	160	44	161
<i>Ackumulerade avskrivningar</i>						
Vid årets början	-4 178	-4 032	-133	-132	-	-
Årets avskrivning	-215	-204	-6	-4	-	-
Ack. avskrivningar utköpta leasingavtal	-	-	-	-	-	-
Avyttringar och utrangeringar	110	57	0	3	-	-
Omklassificeringar	-76	-	-	-	-	-
Rättning av ingående värden	-	-	-	-	-	-
Vid årets slut	-4 359	-4 178	-139	-133	0	0
<i>Ackumulerade nedskrivningar</i>						
Vid årets början	-824	-837	0	0	-	-
Årets nedskrivningar	0	0	-	-	-	-
Ack. nedskrivningar utköpta leasingavtal	-	-	-	-	-	-
Omklassificeringar	-1	-	-	-	-	-
Avyttringar och utrangeringar	130	13	-	-	-	-
Vid årets slut	-695	-824	0	0	0	0
Redovisat restvärde vid årets slut	1 277	1 239	36	27	44	161

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 leasingskuld, den dagen som den leasade tillgången finns tillgänglig för användning av Green Cargo. I Not 2 redovisas använda redovisningsprinciper för nyttjanderättstillgångarna.

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

Koncernen	Nyttjanderättstillgång (HOC)							
	2024				2023			
	Lokaler, mark & parkering	Lok & vagnar	Tjänstebilar	Summa	Lokaler, mark & parkering	Lok & vagnar	Tjänstebilar	Summa
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>								
Vid årets början	389	1 577	22	1 989	392	1 451	18	1 861
Nyanskaffningar	76	139	8	224	23	428	5	457
Avyttringar och utrangeringar	0	0	0	0	-26	-302	0	-328
Omklassificeringar	0	-133	0	-133	0	0	0	0
Rättning av ingående värde	0	0	0	0	0	0	0	0
Vid årets slut	465	1 583	30	2 080	389	1 577	22	1 989
<i>Ackumulerade avskrivningar</i>								
Vid årets början	-221	-1 041	-19	-1 280	-179	-1 049	-15	-1 244
Årets avskrivning	-43	-127	-4	-173	-41	-130	-4	-175
Avyttringar och utrangeringar	0	0	0	0	0	138	0	139
Omklassificeringar	0	78	-	78	0	0	-	0
Rättning av ingående värde	0	0	-	0	0	0	-	0
Vid årets slut	-264	-1 090	-23	-1 376	-221	-1 041	-19	-1 280
<i>Ackumulerade nedskrivningar</i>								
Vid årets början	0	-35	0	-35	0	-35	0	-35
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
Vid årets slut	0	-35	0	-35	0	-35	0	-35
Redovisat restvärde vid årets slut	202	458	7	669	168	501	3	675

Moderbolaget	Nyttjanderättstillgång (HOC)							
	2024				2023			
	Lokaler, mark & parkering	Lok & vagnar	Tjänstebilar	Summa	Lokaler, mark & parkering	Lok & vagnar	Tjänstebilar	Summa
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>								
Vid årets början	389	1 578	22	1 989	392	1 339	18	1 749
Nyanskaffningar	76	139	8	223	23	428	5	457
Avyttringar och utrangeringar	0	0	0	0	-26	-190	0	-216
Omklassificeringar		-133	-133				0	0
Rättning av ingående värde		0				0		0
Vid årets slut	465	1 584	30	2 080	389	1 578	22	1 989
<i>Ackumulerade avskrivningar</i>								
Vid årets början	-221	-1 041	-19	-1 281	-179	-937	-15	-1 132
Årets avskrivning	-43	-127	-4	-174	-41	-130	-4	-175
Avyttringar och utrangeringar				0		26	0	27
Omklassificeringar		78	-	78			-	0
Rättning av ingående värde	-	-	-	-	-	-	0	0
Vid årets slut	-263	-1 090	-23	-1 377	-221	-1 041	-19	-1 281
<i>Ackumulerade 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
Vid årets slut	0	-34	0	-34	0	-34	0	-34
Redovisat restvärde vid årets slut	202	459	7	669	169	503	3	675

Tillkommande nyttjanderätter under 2024 uppgick till 254 MSEK (494 MSEK).

Redovisade belopp i resultaträkningen

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

Koncernen (MSEK):	2024	2023
Räntekostnader (ingår i finansiella kostnader):	33	28
Övriga utgifter (avtal där den underliggande tillgången är av lågt värde eller på korttidsleasing):	3	2
Intäkter från vidareuthyrning:	106	107
Moderbolaget (MSEK):		
Räntekostnader (ingår i finansiella kostnader):	33	28
Övriga utgifter (avtal där den underliggande tillgången är av lågt värde eller på korttidsleasing):	3	2
Intäkter från vidareuthyrning:	106	107

NOTER

NOT 16 ANDELAR I KONCERNFÖRETAG OCH INTRESSEFÖRETAG

Andelar i koncernföretag, moderbolaget	Org.nummer	Antal andelar	Andel i % ¹	Redovisat värde
Green Cargo Fastigheter AB, Stockholm	556167-6197	4 200	100,0	0
Nordisk Transport Rail AB, Trelleborg	556336-9270	100 000	100,0	16
TGOJ Trafik AB, Eskilstuna	556157-6587	5 000	100,0	10
Summa				26

¹ 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	
	2024	2023*	2024	2023*
Nyttjanderätter och finansiell fordran	-835	-795	-835	-795
Lesingskulder	823	787	823	787
Materiall anläggningstillgångar (restvärdesmetoden)	402	309	402	309
Underskottsavdrag ¹	-402	-309	-402	-309
Övrigt		-		-
Summa temporära skillnader	-12	-8	-12	-8

Specifikation över uppskjuten skatt på temporära skillnader	Koncernen		Moderbolaget	
	2024	2023*	2024	2023*
Nyttjanderätter och finansiell fordran	-172	-164	-172	-164
Lesingskulder ¹	170	162	170	162
Materiall anläggningstillgångar (restvärdesmetoden)	83	64	83	64
Underskottsavdrag ²	-83	-64	-83	-64
Övrigt		-		-
Summa uppskjuten skatteskuld	-2	-2	-2	-2

¹ Summa ackumulerade skattemässiga underskottsavdrag uppgår till cirka (890)

* Till följd av den revidering av tidigare års deklarerationer har även siffrorna för 2023 justerats i enlighet med detta.

Uppskjutna skatter redovisade i resultaträkningen:	Koncernen		Moderbolaget	
	2024	2023	2024	2023
Underskottsavdrag	-	-	-	-
Summa	0	0	0	0

Uppskjutna skatter redovisade i övrigt totalresultat:	Koncernen		Moderbolaget	
	2024	2023	2024	2023
Övrigt	-	-	-	-
Summa	0	0	0	0

NOT 18 ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR FÖR FÖRSÄLJNING

Redovisade värden	Koncernen		Moderbolaget	
	2024	2023	2024	2023
Lok	8	-	8	-
Summa redovisat värde	8	0	8	0

NOT 19 VARULAGER

Redovisade värden	Koncernen		Moderbolaget	
	2024	2023	2024	2023
Diesellager	2	2	2	2
Reservdelslager	46	44	46	44
Summa redovisat värde	47	46	47	46

NOT 20 UPPLUPNA KOSTNADER OCH FÖRUTBETALDA INTÄKTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2024	2023	2024	2023
Personalrelaterade kostnader	161	168	161	168
Infraavgifter	59	49	59	49
Räntekostnader	3	6	3	6
Fraktkostnader	43	41	37	29
Underhållskostnader	8	10	8	10
Hyra fordon	2	6	2	6
Energi verksamhet	20	42	20	42
Övriga upplupna kostnader	104	93	104	93
Övriga förutbetalda intäkter	92	105	92	105
Summa	492	520	486	508

NOT 21 AVSÄTTNINGAR

Koncernen	Omstruk-	Övriga	Totalt
	turerings- åtgärder	avsätt- ningar	
Vid årets början	0	1	1
Avsättningar som gjorts under året	0	0	0
Avsättningar som tagits i anspråk under året	0	0	0
Vid årets slut	0	1	1
varav kortfristig del	0	0	0

Moderbolaget	Omstruk-	Övriga	Totalt
	turerings- åtgärder	avsätt- ningar	
Vid årets början	0	1	1
Avsättningar som gjorts under året	0	0	0
Avsättningar som tagits i anspråk under året	0	0	0
Vid årets slut	0	1	1
varav kortfristig del	0	0	0

Övriga avsättningar i moderbolaget avser kollektivavtalade förmåner.

NOT 22 FÖRUTBETALDA KOSTNADER OCH UPPLUPNA INTÄKTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2024	2023	2024	2023
Förskottsbetalda hyror och liknande	4	1	4	2
Övriga förutbetalda kostnader	23	22	22	21
Upplupna fraktintäkter	76	45	72	45
Övriga upplupna intäkter	15	16	15	12
Summa	117	84	113	80

NOT 23 STÄLLDA SÄKERHETER OCH EVENTUALFÖRPLIKTELSE

	Koncernen		Moderbolaget	
	2024	2023	2024	2023
Ställda säkerheter				
Tillgångar med äganderättsförbehåll	56	57	56	57
Summa ställda säkerheter	56	57	56	57
Eventualförpliktelser				
Garantieförbindelser för intressebolag	5	8	5	8
Summa eventualförpliktelser	5	8	5	8

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

NOTER

eget kapital och i denna not finns en specifikation av de olika komponenterna som ingår i reserver. Ägarens finansiella mål för Green Cargo koncernen 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 49 MSEK. Fritt eget kapital utgörs av fond för verkligt värde, balanserade vinstmedel och årets resultat.

Specifikation fond för verkligt värde	2024	2023
Belopp vid årets början	30	14
Kassaflödessäkringar valutaterminer/ränteswap:		
Redovisat i rapport över totalresultatet	-23	20
Uppskjuten skatt	5	-4
Belopp vid årets slut	12	30

Specifikation reserver	Säkringsreserv	Omräkningsreserv	Omvärderingsreserv
2024			
Belopp vid årets början	30	0	0
Poster som senare kan återföras i resultaträkningen			
Omklassificering ingående balans			
Kassaflödessäkringar valutaterminer:			
Redovisat i rapport över totalresultatet	-23		
Uppskjuten skatt	5		
Säkringar av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet:			
Redovisat i rapport över totalresultatet			
Uppskjuten skatt			
Valutakursdifferenser:			
Intresse/dotterföretag			
Poster som inte ska återföras i resultaträkningen			
Omvärderingar av nettopensionsförpliktelsen			
Uppskjuten skatt			
Poster som återförts i resultaträkningen			
Säkringar av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet:			
Redovisat i rapport över totalresultatet			
Belopp vid årets slut	12	0	0
Specifikation reserver	Säkringsreserv	Omräkningsreserv	Omvärderingsreserv
2023			
Belopp vid årets början	14	7	9
Poster som senare kan återföras i resultaträkningen			
Omklassificering ingående balans			-9
Kassaflödessäkringar valutaterminer:			
Redovisat i rapport över totalresultatet	20		
Uppskjuten skatt	-4		
Säkringar av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet:			
Redovisat i rapport över totalresultatet			
Uppskjuten skatt			
Valutakursdifferenser:			
Intresse/dotterföretag		-7	
Poster som inte ska återföras i resultaträkningen			
Omvärderingar av nettopensionsförpliktelsen			
Uppskjuten skatt			
Poster som återförts i resultaträkningen			
Säkringar av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet:			
Redovisat i rapport över totalresultatet			
Belopp vid årets slut	30	0	0

NOT 25 TILLÄGGSUPPLYSNINGAR TILL KASSAFLÖDESANALYSER

	Koncernen		Moderbolaget	
Betalda och erhållna räntor	2024	2023	2024	2023
Erhållen ränta	1	0	1	0
Erlagd ränta	-36	-25	-36	-25
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m m				
Av- och nedskrivningar av tillgångar	417	376	426	376
Rearesultat vid försäljning av anläggningstillgångar	-85	-43	-85	-5
Valutaomvärderingar	16	-3	16	-3
Erhållna/lämnade koncernbidrag ej inbetalda/utbetalda	-	-	-	-
Avsättningar		-1		3
Övrigt	8	7	8	-11
Summa	357	336	365	360

	Värde enligt BR	Enligt KFA, som görs kvartalsvis av redovisningen	Stäms av mot BR			
	Ej kassaflödespåverkande					
Koncernen	IB 2024	Kassaflöden	Effekt IFRS 16	Omvärdering	Omklassificering	UB 2024
Skulder till kreditinstitut	999	-23	-	14	-	990
Leasing-skulder	787	-77	112	1	-	823
Derivat-instrument	-35	-	-	22	-	-15
	Värde enligt BR	Enligt KFA, som görs kvartalsvis av redovisningen	Stäms av mot BR			
	Ej kassaflödespåverkande					
Moderbolaget	IB 2024	Kassaflöden	Effekt IFRS 16	Omvärdering	Omklassificering	UB 2024
Skulder till kreditinstitut	999	-23	-	14	-	990
Leasing-skulder	787	-77	112	1	-	823
Derivat-instrument	-35	-	-	22	-	-15

	Värde enligt BR		Enligt KFA, som görs kvartalsvis av redovisningen		Stäms av mot BR
	IB 2023	Kassa-flöden	Effekt IFRS 16	Omvärdering	
Koncernen	2023				UB 2023
Skulder till kreditinstitut	969	33	–	–3	– 999
Leasing-skulder	789	–47	45	0	– 787
Derivat-instrument	–35	–	–	–2	– –37

	Värde enligt BR		Enligt KFA, som görs kvartalsvis av redovisningen		Stäms av mot BR
	IB 2023	Kassa-flöden	Effekt IFRS 16	Omvärdering	
Moderbolaget	2023				UB 2023
Skulder till kreditinstitut	969	33	–	–3	– 999
Leasing-skulder	789	–47	45	0	– 787
Derivat-instrument	–35	–	–	–2	– –37

	Koncernen		Moderbolaget	
	2024	2023	2024	2023
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:				
Kassa och bank	159	154	159	154

NOT 26 CHECKRÄKNINGSKREDIT

	Koncernen		Moderbolaget	
	2024	2023	2024	2023
Beviljad kreditlimit	75	75	75	75
Outnyttjad del	75	75	75	75
Utnyttjat kreditbelopp	–	–	–	–

Green Cargo har även outnyttjade 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:

Skulder per 2024-12-31	Bokfört värde	Avtalade	6 mån	Mer			
		kassa-flöden (varav ränta) ¹	eller mindre (varav ränta)	6-12 mån (varav ränta)	1-2 år (varav ränta)	2-5 år (varav ränta)	än 5 år (varav ränta)
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

Skulder per 2023-12-31

Lån	999	1 124	92	387	30	615	–
		(125)	(25)	(22)	(30)	(48)	–
Leasingskulder	787	849	160	158	394	122	14
		(61)	(16)	(12)	(21)	(11)	(0)
Räntederivat	–13	(13)	(2)	(2)	(4)	(6)	1
		13	(2)	(2)	(4)	(6)	1

Förfallostruktur på upplåning, moderbolaget:

Skulder per 2024-12-31	Bokfört värde	Avtalade	6 mån	Mer			
		kassa-flöden (varav ränta) ¹	eller mindre (varav ränta)	6-12 mån (varav ränta)	1-2 år (varav ränta)	2-5 år (varav ränta)	än 5 år (varav ränta)
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 ²	19	19	(0)				
Räntederivat	–10	(10)	(2)	(2)	(4)	(3)	1
		10	(2)	(2)	(4)	(3)	1

Skulder per 2023-12-31

Lån	999	1 124	92	387	30	615	–
		(125)	(25)	(22)	(30)	(48)	–
Leasingskulder	787	849	160	158	394	122	14
		(61)	(16)	(12)	(21)	(11)	(0)
Skulder till koncernföretag ²	0	0	(0)				
Räntederivat	–13	(13)	(2)	(2)	(4)	(6)	1
		13	(2)	(2)	(4)	(6)	1

¹ Avtalade framtida kassaflöden inkluderar beräknade räntebetalningar och andra avgifter. Ej diskonterade belopp.

² Inkluderar koncernkonton och låneskulder.

Framtida ränteflöden baseras på prognoser från olika marknadsaktörer tillsammans med en egen bedömning av räntenivåer.

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 9 (–39) i rörelseresultatet och med –19 (+2) 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 säkring är att minst 75 % av budgeterad nettoexponering ska vara valutasäkrad. Transaktionsexponeringen för 2024 har till ca 96 % 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 kassaflödessäkringar. Green Cargos avtal i utländsk valuta avser huvudsakligen EUR. Det verkliga värdet på terminskontrakt använda för att säkra prognostiserade flöden uppgick netto till 5 (24) per den 31 december 2024. Utav detta är i balansräkningen redovisat som skulder 0 (0) och som tillgångar 5 (24). Under 2024 överfördes 4 (–39) från säkringsreserven via övrigt totalresultat till årets resultat.

Värdet av utestående, ej resultatförda kontrakt, framgår av tabellen nedan.

Säkring av valutaflöden 31 dec 2024		EUR/SEK	
		Volym ¹	Kurs ²
Kv 1	2025	15	11,54
Kv 2	2025	14	11,58
Kv 3	2025	11	11,56
Kv 4	2025	11	11,56
Totalt		52	11,56

Balansdagkurs	31 dec 2024		11,46
Orealiserat resultat (MSEK)			
redovisat i säkringsreserven ³	31 dec 2024	5,0	

Säkring av valutaflöden 31 dec 2023		EUR/SEK	
		Volym ¹	Kurs ²
Kv 1	2024	13	11,47
Kv 2	2024	16	11,47
Kv 3	2024	13	11,49
Kv 4	2024	15	11,49
Totalt		57	11,48

Balansdagkurs	31 dec 2023		11,05
Orealiserat resultat (MSEK)			
redovisat i säkringsreserven ³	31 dec 2023	24	

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 kassaflödessäkringar där säkringsredovisning tillämpas.

Känslighetsanalys förändringar i valutakurser, koncernen och moderbolaget

2024-12-31	Förändring	Resultatpåverkan	Eget kapital påverkan
EUR/SEK	+/- 2,5%	+/- 8 MSEK	+/- 15 MSEK

2023-12-31	Förändring	Resultatpåverkan	Eget kapital påverkan
EUR/SEK	+/- 2,5%	+/- 11 MSEK	+/- 16 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 efterstävvas och tillämpas för den effektiva delen mellan skuldinstrument och ränteswapar. Förändringar i marknadsräntor ger därför också en påverkan på eget kapital.

Per den 31 december 2024 hade koncernen 6 (7) öppna räntederivat där rörlig ränta bytts mot bunden ränta, med en löptid mellan 30 (12) månader och 9 (10) år. Nominella belopp och räntor för dessa är följande:

SEK	Nominellt belopp (MSEK)	Bunden ränta	Rörlig ränta
2024	450	1,6	2,6
2023	500	1,4	4,1

Räntederivatens verkliga värde uppgick netto per den 31 december 2024 till 10 MSEK (13 MSEK) bestående av tillgångar om 13 MSEK och skulder om 3 MSEK.

Känslighetsanalys ränterisk, koncernen och moderbolaget

Ränterisken för skuldportföljen är +/- 6 MSEK (-/+ 6 MSEK), inklusive ränteswapavtal, mätt som förändringen av årlig räntekostnad vid en ränteförändring på +/- 1 %.

Ränterisken för kassa och placeringar är +/- 2 MSEK (+/- 4 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 avtalsförklängningar kan beslutas av avtalsadministrationen inom fastställda ramar. Övriga kreditbeslut tas centralt av Treasury eller av företagets kreditkommitté. Grunden för beräkning av kreditförluster baseras på historiska utfall, som legat på en mycket låg nivå.

Åldersfördelning kundfordringar:

Koncernen	2024		2023	
	Brutto	Reserverat	Brutto	Reserverat
Ej förfallet	395	0	430	0
< 30 dagar	38	0	24	0
30–90 dagar	–3	0	16	0
91–180 dagar	2	0	0	0
> 180 dagar	3	3	4	4
Total	434	3	474	4

Moderbolaget

	2024		2023	
	Brutto	Reserverat	Brutto	Reserverat
Ej förfallet	366	0	399	0
< 30 dagar	28	0	17	0
30–90 dagar	–5	0	15	0
91–180 dagar	1	0	0	0
> 180 dagar	3	3	4	4
Total	394	3	433	4

Avsättning för osäkra kundfordringar:

	Koncernen		Moderbolaget	
	2024	2023	2024	2023
Avsättningar vid årets början	9	5	3	3
Reservering för befarade förluster	3	4	3	4
Återföring av tidigare reserveringar	–9	–5	–3	–3
Konstaterade förluster	0	4	0	–1
Avsättning vid årets slut	3	9	3	3
Årets kostnad för osäkra fordringar	0	4	0	–1

Motpartsrisk

Vid förvaltning av likviditet uppkommer kreditrisker relaterade till finansiella motparter. Dessa motpartsrisker är reglerade i finanspolicyn och placeringar tilläts 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 2023-12-31

Koncernen	31 dec 2024		31 dec 2023	
	Summa redovisat värde	Verkligt värde	Summa redovisat värde	Verkligt värde
Tillgångar				
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat				
Placeringar	40	40	246	246
Derivatinstrument	15	15	37	37
	55	55	283	283
Finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde				
Placeringar	–	–	84	84
Kundfordringar (externa)	441	441	470	470
	441	441	554	554
Likvida medel				
Kassa och bank	159	159	154	154
	159	159	154	154
Skulder				
Finansiella skulder värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat				
Derivatinstrument	–	–	–	–
	–	–	0	0
Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde				
Leverantörsskulder (externa)	360	360	416	416
Leasingskulder	823	823	787	787
Låneskulder	990	990	999	999
	2 173	2 173	2 202	2 202

Finansiella tillgångar

Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat

	Nivå 1 ¹	Nivå 2 ²	Nivå 3 ³
– Placeringar		40	
– Säkringsredovisade derivatinstrument		15	
Summa		55	

Finansiella skulder

Finansiella skulder värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat

	Nivå 1 ¹	Nivå 2 ²	Nivå 3 ³
– Säkringsredovisade derivatinstrument		–	
Summa		–	

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 2024. 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 likställt 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 2024 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

	2024	2023
Kassaflödessäkring av valutarisk:		
Nominellt belopp säkringsinstrument, MEUR	52	57
Redovisat värde säkringsinstrument, MSEK	5	24
Påverkan på Eget Kapital, MSEK	–19	40
Påverkan på Rörelseresultat, MSEK	4	–39
Kassaflödessäkring av ränterisk:		
Nominellt belopp säkringsinstrument, MSEK	450	500
Redovisat värde säkringsinstrument, MSEK ¹	10	13
Påverkan på Eget Kapital, MSEK	–3	–22
Påverkan på Räntekostnader, MSEK	–12	–10

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 24 "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

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 försäkringskyddet 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

NOTER

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 38 Mkr (36 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 2024 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 2024 uppgick Alectas överskott i form av den kollektiva konsolideringsnivån till preliminärt (2025-01-16) beräknats till 162 procent (157 procent). Den kollektiva konsolideringsnivån utgörs av marknadsvärdet på Alectas tillgångar i procent av försäkringsåtagandena beräknade enligt Alectas försäkringstekniska beräkningsåtagandena, 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 0,18 procent (2023: 0,10 respektive 0,19 procent).

Förmånsbestämda pensionsplaner

Koncernen	2024	2023
Nuvärdet av helt eller delvis fonderade förpliktelser	67	56
Verkligt värde på förvaltningstillgångar	-72	-71
Underskott/(Överskott) i fonderade planer	-5	-15
Nuvärdet av ofonderade förpliktelser	-	-
Summa underskott i förmånsbestämda pensionsplaner	-5	-15
Skuld i balansräkningen inklusive särskild löneskatt	-5	-15

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 tryggad 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	Verkligt värde		Summa
	Nuvärdet av förpliktelser	på förvaltningstillgångar	
Per 1 januari 2024	56	-71	-15
Kostnader för tjänstgöring under innevarande år	-	-	0
Ränta	2	0	2
(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 (+)	12	-1	11
Särskild löneskatt relaterad till omvärderingar	0	-	0
Avgifter från arbetsgivaren	-	-	0
Utbetalda ersättningar	-3	0	-3
Per 31 december 2024	67	-72	-5

Förvaltningstillgångarna

består av följande	Noterade	Onoterade	Summa
Egetkapitalinstrument/Aktier	16	11	27
Räntebärande värdepapper	30	0	30
Fastigheter	7	0	7
Övrigt	8	0	8
Summa	61	11	72

Pensionskostnad som redovisas i årets resultat

Koncernen	2024	2023
Kostnader för tjänstgöring under innevarande period	0	0
Räntekostnader	0	0
Pensionskostnad inklusive särskild löneskatt	0	0

Koncernen uppskattar att 0 MSEK blir betalda under 2025 till fonderade (och ofonderade) förmånsbestämda planer (som redovisas som förmånsbestämda) och att 85 MSEK blir betalda under 2025 till de förmånsbestämda planer (som redovisas som avgiftsbestämda).

Antagande för förmånsbestämda förpliktelser

De väsentligaste aktuariella antagandena per balansdagen.

Koncernen	2024	2023
Diskonteringsränta per den 31 december	3,00%	3,80%
Förväntad löneökningstakt. (Utgår. Inga aktiva medlemmar finns kvar i pensionsplanen.)	-	-
Förändring i inkomstbasbelopp	-	-
Inflation	1,80%	1,60%
Avgångsintensitet. (Utgår. Inga aktiva medlemmar finns kvar i pensionsplanen.)	-	-
Avkastning förvaltningstillgångar	3,00%	3,80%
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 år och för en man 22 år. Den genomsnittliga åldern för personer som omfattas av förmånsbestämd förpliktelse är 82 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 %	2,50%	3,00%	3,50%
Förpliktelsens nuvärde vid periodens slut, inklusive löneskatt	72	67	62
Inflation +/- 0,50 %	1,30%	1,80%	2,30%
Förpliktelsens nuvärde vid periodens slut, inklusive löneskatt	62	67	73
Livslängd +/- 1 år	-1 år	DUS 23	1 år
Förpliktelsens nuvärde vid periodens slut, inklusive löneskatt	64	67	71

NOTER

Förmånsbestämda pensioner redovisade enligt RFR 2**Nettoskuld i balansräkningen**

Moderbolaget	2024	2023
Förpliktelsens nuvärde avseende helt eller delvis fonderade pensionsplaner (-)	2	2
Förpliktelsernas nuvärde avseende ofonderade pensionsplaner (-)	0	0
Netto redovisat avseende pensionsförpliktelser	2	2

Förändringar i nettoskulden

Moderbolaget	2024	2023
Nettoskuld vid årets början avseende pensionsåtaganden	2	2
I resultaträkningen redovisad kostnad för pensionering i egen regi exkl skatter (+)	-	-
Pensionsbetalningar (-)	0	0
Nettoskuld vid årets slut	2	2

Nettoskuld	2024	2023
Oantastbar pensionsskuld	2	2
Antastbar pensionsskuld	0	0
	2	2
Härav kreditförsäkras via PRI	2	2

Av nettoskulden omfattas 2 av tryggandelagen.

Kostnader avseende pensioner

Moderbolaget	2024	2023
<i>Pensionering i egen regi</i>		
Kostnad för intjänande av pensioner m.m.	0	0
Kostnad för pensionering i egen regi exkl skatter	0	0
<i>Pensionering genom försäkring</i>		
Försäkringspremier eller motsvarande (+)	80	79
Årets pensionskostnad exkl skatter	80	79

Redovisad nettokostnad hänförlig till pensioner exkl skatter	80	79
--	----	----

Av den redovisade nettokostnaden återfinns 79 (79) i rörelsen och 0 (0) i finansnettot.

Koncernen**2024****2023***Pensionering i egen regi*

Kostnad för intjänande av pensioner m.m.	0	0
Kostnad för pensionering i egen regi exkl skatter	0	0

Pensionering genom försäkring

Försäkringspremier eller motsvarande (+)	80	79
Årets pensionskostnad exkl skatter	80	79

Redovisad nettokostnad hänförlig till pensioner exkl skatter	80	79
--	----	----

Av den redovisade nettokostnaden återfinns 79 (79) i rörelsen och 0 (0) i finansnettot.

NOT 29 VINSTDISPOSITION

Till årsstämman förfogande (kronor):

Balanserade vinstmedel	258 718 168
Fond för verkligt värde	12 005 148
Årets resultat	-191 972 711
Summa	78 750 605

Styrelsen föreslår att den ansamlade förlusten disponeras på följande sätt:

I ny räkning överförs	78 750 605
Varav till Fond för verkligt värde	12 005 148

NOT 30 HÄNDELSER EFTER BALANSDAGEN

Inga händelser som fått väsentlig påverkan på verksamheten eller koncernens finansiella ställning inträffade efter periodens utgång.

Underskrifter

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 in går i koncernen står inför.

Solna den 27:e mars 2025

Anders Regnell
Styrelseordförande

Urban Lindskog
Ledamot

Charlotte Gaarn Hansson
Ledamot

Catarina Fritz
Ledamot

Crister Fritzson
Ledamot

Leif Ljungqvist
Ledamot

Karin Strömberg
Ledamot

Emma Karlsson Landström
Arbetstagarrepresentant

Jerker Liljeberg
Arbetstagarrepresentant

Henrik Dahlin
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats den 27:e mars 2025

PricewaterhouseCoopers AB

Linda Corneliussen
Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Erik Hansson Widegren
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 2024 med undantag för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 44–50. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 38–77 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 2024 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 2024 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 44–50. 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 revisionssed 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 1–35, 37 samt 82–94. Informationen i Green Cargos ersättningsrapport 2024, 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 revisionssed 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/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 2024 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 bolagets 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 försummelse som kan föranleda ersättningskyldighet 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 ersättningskyldighet 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. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 44–50 samt 80–81 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 27 mars 2025

PricewaterhouseCoopers AB

Linda Corneliusson

Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Erik Hansson Widegren

Auktoriserad revisor

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.



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.



Charlotte Gaarn Hansson

Född: 1962
Ledamot sedan: 2019. Ledamot i ersättningsutskottet.
Nuvarande befattning: Styrelsearbeten och rådgivning.
Styrelseuppdrag: Styrelseordförande vChain samt styrelseledamot Bergman & Beving, DistIT och Stena Trade & Industry.
Tidigare befattningar: VD MTD Morgontidig Distribution i Sverige, VD Jetpak Sverige samt ledande befattningar inom Danzas ASG.
Utbildning: Biokemist, Köpenhamns universitet, och marknadsekonom, IHM.



Leif Ljungqvist

Född: 1971
Ledamot sedan: 2024. Ledamot i revisionsrespektive ersättningsutskottet.
Nuvarande befattning: Anställd på regeringskansliet.
Styrelseuppdrag: Styrelseledamot Teracom Group AB Styrelseledamot och Systembolaget Aktiebolag.
Tidigare befattningar: Bolagsförvaltare och ledamot i styrelsen för Apoteket AB, AB Svensk Bilprovning, Vasallen AB samt AB Bostadsgaranti. Aktieanalytiker i Kaupthing Bank, Nordiska Fondkommission samt Hagströmer & Qviberg.
Utbildning: Civilekonom, Karlstads universitet.



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, ByggVesta AB och Coor Service Management AB.
Utbildning: Civilekonom.



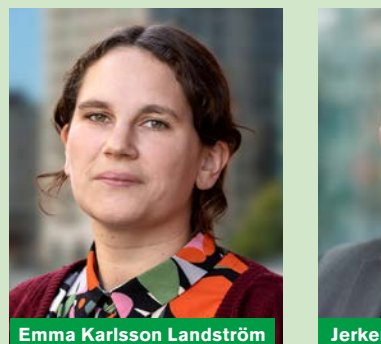
Urban Lindskog

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.



Crister Fritzon

Född: 1961
Ledamot sedan: 2020. Ledamot i revisionsutskottet.
Nuvarande befattning: VD för Net Insight AB.
Tidigare befattningar: Koncernchef och VD SJ AB, Koncernchef och VD Teracom, VD Boxer.
Utbildning: Marknadsekonom och högre företagsekonomisk utbildning.



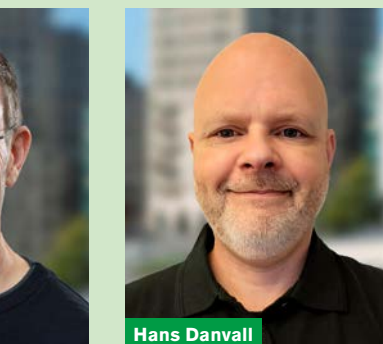
Emma Karlsson Landström

Född 1992. Ledamot i styrelsen sedan 2023. Hemort Göteborg. Arbetstagarrepresentant utsedd av fackförbundet Seko. Anställd sedan 2017.



Jerker Liljeberg

Född 1974. Ledamot i styrelsen sedan 2013. Hemort Lanna. Arbetstagarrepresentant utsedd av fackförbundet ST. Anställd sedan 2000.



Donny Sjöberg

Född 1973. Suppleant i styrelsen sedan 2017. Hemort Borlänge. Arbetstagarrepresentant utsedd sedan 1995.



Hans Danvall

Född 1971. Suppleant i styrelsen sedan 2024. Hemort Landsbro. Arbetstagarrepresentant utsedd av fackförbundet Seko. Anställd sedan 2006.

ARBETSTAGARREPRESENTANTER

Ledning



Henrik Dahlin

Vd. Född 1970. I verksamheten sedan 2023.
Övriga uppdrag: Vice ordförande i bransch- och arbetsgivarorganisationen Tågföretagen, styrelseledamot i Almega och Xrail AG.
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.



Malin Fries

Chefsjurist. Född 1969. I verksamheten sedan 2019.
Tidigare befattningar: Ämnesråd och affärsjurist vid enheten för statligt ägande Närings- och Finansdepartementet, Gernand & Danielsson Advokatbyrå, Setterwalls Advokatbyrå, Stockholms tingsrätt.
Utbildning: Jur kand (LLM), Lunds universitet, och, Diplomutbildning för finansanalytiker, Handelshögskolan.



Carl Emil Larsson

Finans- och hållbarhetsdirektör. Född 1983. I verksamheten sedan 2025.
Tidigare befattningar: CFO; PostNord TPL, Affärsutvecklare; Green Cargo, Management-konsult; Occam Associates.
Utbildning: Civilingenjör, Kungliga Tekniska högskolan.



Max Knagge

Marknads- och försäljningsdirektör. Född 1976. I verksamheten sedan 2024.
Övriga uppdrag: Styrelsemedlem, Transport-industriförbundet.
Tidigare befattningar: CEO SAS Cargo, General Manager Americas, SAS, Head of Business Transformation, FOREX.
Utbildning: Civilingenjör, KTH Ekonomistudier, Stockholms universitet.



Anne Charlotte Billing

HR-direktör. Född 1965. I verksamheten sedan 2023.
Övriga uppdrag: Styrelseledamot, Kund-partner Syd AB.
Tidigare befattningar: CHRO Frigoscandia, Apollo Travel Group, Midasplayer, Advent Software, Renault Nordic, Recipharm, KPMG.
Utbildning: MB.Sc Business Administration, Lunds universitet.



Shad Hallam

Produktionsdirektör. Född 1971. I verksamheten sedan 2020.
Övriga uppdrag: Styrelseledamot Flexe-GRAPH AB.
Tidigare befattningar: CEO/Founder; FlexeGRAPH, CFO; DHL Express Sverige, Operations Director; DHL Express Sverige, CEO; DHL Express - Island.
Utbildning: Bachelor Commerce, Accounting.



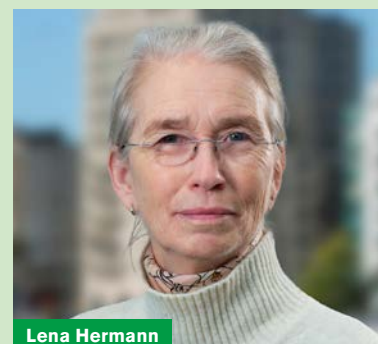
Magnus Schening

Fordons- och fastighetsdirektör. Född 1965. I verksamheten sedan 2023.
Tidigare befattningar: VD, Partner och Konsult; Establish Schening, Sverigechef; Establish Group AB.
Utbildning: Civilingenjör Tekniska högskolan Linköping.



Ingo Paas

IT-direktör. Född 1964. I verksamheten sedan 2019.
Tidigare befattningar: CIO; Apotek Hjärtat, Head of Digitalization & Innovation; ICA Group, CIO; Adidas Nordics & Central Europe, General Manager eBusiness; Ericsson.
Utbildning: Civilingenjör.



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.

GRI index

GENERELLA STANDARDUPPLYSNINGAR

GRI Standard	Uppllysning	Beskrivning	Sidhänvisning	Avsteg från krav	Kommentar
GRI 2: Generella upplysningar 2021	2-1	Om organisationen	4, 9-12, 16, 40, 94		
	2-2	Bolag inkluderade i hållbarhetsrapporten	35		
	2-3	Rapporteringsperiod, frekvens och kontaktperson	35, 77		
	2-4	Förändringar i tidigare rapporterad period	25, 30-31, 84		Definitionen för måttet gram CO ₂ e/nettonkm (jvg) är uppdaterad 2023 varför värdet för tidigare år uppdaterats för jämförbarhet. Samma justering påverkar även utfallet för Scope 2.
	2-5	Externt bestyrkande	36		
	2-6	Aktiviteter, värdekedja och andra affärsförbindelser	4-5, 16-17, 23-24, 32		
	2-7	Information om anställda	63, 85		
	2-8	Information om icke anställda arbetstagare	63	Vi följer inte personalomsättningen för icke anställda arbetstagare.	
	2-9	Organisationens styrning och sammansättning	17, 20-22, 25, 35, 44-50, 80-81		
	2-10	Nominering och val av styrelse	35, 48, 80		
	2-11	Styrelseordförande	7, 46, 80		
	2-12	Styrelsens roll gällande översyn av hantering av påverkan	20-22, 44-47	Under 2024 kommer arbetet detta att formaliseras, kopplat till kommande rapporteringsdirektiv.	
	2-13	Ansvarsdelegering för påverkanshantering	20-22, 44		
	2-14	Styrelsens roll i hållbarhetsrapporteringen	20-22, 35, 44-47		
	2-15	Intressekonflikter	62, 80-81		
	2-16	Kommunikation av väsentliga hållbarhetsrisker till styrelsen	20, 40-45		
	2-17	Styrelseutbildning inom hållbarhetsområdet	20		
	2-18	Utvärdering av styrelsearbetet	46		
	2-19	Policy för styrelsens ersättning	45-46, 64-66		
	2-20	Process för att fastställa ersättning	45-46, 64-66		Personliga tillägg är inbakade i den avtalade grundlönen som hämtas ur lönesystemet. Vi har därför valt att redovisa grundlön och inte medianlön.
	2-21	Årliga ersättningsförhållanden	45-46, 64-66		
	2-22	Uttalande om verksamhetens hållbarhetsarbete	7, 35		
	2-23	Åtaganden gällande ansvarsfullt företagande	19-22		
	2-24	Förankring och integrering av strategier, policy och åtaganden	20-22, 25-34		
	2-25	Process för motverkande av negativ påverkan	20-22, 25-34, 39-43, 83		
	2-26	Verktyg för god affärsetik	20-22		
	2-27	Efterlevnad av lagar och förordningar	21		
	2-28	Medlemskap i organisationer/nätverk	23		
	2-29	Intressentdialog	23		
	2-30	Kollektivavtal	28		

VÄSENTLIGHETSOMRÅDEN

GRI Standard	Upplysning	Beskrivning	Sidhänvisning	Avsteg från krav	Kommentar
	3-1	Process för att fastställa väsentliga område	23-24		
	3-2	Lista över väsentliga område	24		
MO SÄKERHET					
GRI 3: Väsentliga områden 2021	3-3	Styrning av väsentligt område	19-25, 26-27		Statens ägarpolicy samt vårt ledningssystem är också styrande för området.
Trafiksäkerhet		Trafiksäkerhet (Green Cargo specifik)	25, 26-27		
MO SÄKERHET OCH MO MEDARBETARE					
GRI 3: Väsentliga områden 2021	3-3	Styrning av väsentligt område	20-25, 26-27, 28-29		Statens ägarpolicy samt vårt ledningssystem är också styrande för området.
GRI 403: Arbetsrelaterad hälsa och säkerhet 2018	403-1	Ledningssystem för hälsa och säkerhet	21, 26-27, 28-29, 85		
	403-2	Identifiering av faror, risker och händelseutredning	21, 26-27, 28-29, 85		
	403-3	Företagshälsovård	85		
	403-4	Medarbetares deltagande, samråd och kommunikation i hälso- och säkerhetsfrågor	21, 26-27, 28-29, 85		
	403-5	Utbildning för medarbetare i hälsa och säkerhet	21, 26-27, 28-29, 85		
	403-6	Främjande av medarbetares hälsa	28-29, 85		
	403-7	Förhindrande och begränsning av påverkan på hälsa och säkerhet kopplad till affärsrelationer	26-27, 28-29, 85		
	403-8	Medarbetare som omfattas av ledningssystemet för hälsa och säkerhet	21, 28-29, 85	Utfallet omfattar samtliga medarbetare. Vi rapporterar varken olycksstatistik eller tillbud uppdelat på anställningsform, kön eller per region.	
	403-9	Arbetsrelaterade skador	85		
MO MEDARBETARE					
GRI 3: Väsentliga områden 2021	3-3	Styrning av väsentligt område	20-25, 28-29, 63-64, 80-81, 85		Statens ägarpolicy samt vårt ledningssystem är också styrande för området.
GRI 405: Mångfald och lika möjligheter 2016	405-1	Sammansättning av styrelse, ledning och medarbetare 2016	45, 47, 80-81, 85		
Medarbetarengagemang		Medarbetarengagemang (Green Cargo specifik)	25, 28-29		
MO MILJÖ					
GRI 3: Väsentliga områden 2021	3-3	Styrning av väsentligt område	20-25, 30-31		Statens ägarpolicy samt vårt ledningssystem är också styrande för området.
GRI 302: Energi 2016	302-1	Energiförbrukning inom organisationen	84		
	302-3	Energiintensitet	30-31		
GRI 305: Utsläpp 2016	305-1	Direkta utsläpp av växthusgaser (Scope 1)	84		
	305-2	Indirekta utsläpp av växthusgaser (Scope 2)	84	Scope 2 omfattar bara inköpt energi för våra eldrivna lok.	Vi köper fossilfri energi från Trafikverket.
	305-3	Övriga indirekta utsläpp av växthusgaser (Scope 3)	84	Scope 3 är inte en fullständig redovisning	
	305-4	Växthusgasintensitet	25, 30-31	Utfallet omfattar bara bolagets eget transportarbete på järnväg.	
MO KUND&KVALITET					
GRI 3: Väsentliga områden 2021	3-3	Styrning av väsentligt område	20-25		Statens ägarpolicy samt vårt ledningssystem är också styrande för området.
Punktlighet		Punktlighet (Green Cargo specifik)	32-33		
MO FINANS					
GRI 3: Väsentliga områden 2021	3-3	Styrning av väsentligt område	20-25, 34		Statens ägarpolicy samt vårt ledningssystem är också styrande för området.
GRI 201: Ekonomiskt resultat 2016	201-1	Skapat och fördelat direkt ekonomiskt värde	84		

KOMPLETTERANDE UPPGIFTER

GRI 2-7 Information om anställda 2021

2024-12-31	Fast anställd	%	Visstidsanställd	%	Totalt
Män	1 302	78	247	97	1 549
Kvinnor	366	22	16	3	382
Totalt antal	1 668		263		1 931

Kommentar

Antal anställda som redovisas är anställda per 2024-12-31 i den svenska verksamheten som är den enda region vi rapporterar. Medeltal anställda under perioden beräknas som antal FTE (Full Time Equivalent). Måttet beräknas som summa årsanställda i genomsnitt under innevarande år enligt nedanstående beräkning. Vi mäter IB-värde (ingående balans) på året och UB-värde (utgående värde) på året för att få ett ungefärligt medelvärde för gruppen månadsanställda. För visstidsanställda mäter vi all arbetad tid för året genom 100 % årsarbetstid för att få fram antal FTE:er i den gruppen. Redovisade siffror är manuellt framtagna ur SAP HR. Inhyrd personal rapporteras inte i bolagets HR-system.

Personalomsättning 2024	Börjat	Slutat	Andel (%)
Green Cargo AB	204	312	29,98

Kommentar

Personalomsättningen omfattar summan av alla månader och beräknas per den sista varje månad.

GRI 2-8 Information om icke anställda 2021

2024-12-31	Inhyrd personal
Uppskattad FTE	49

Kommentar

Inhyrd personal rapporteras inte i bolagets HR-system. Ingen rapportering sker därför per region eller uppdelat på kön. Siffran bygger på kostnaden för konsultarvoden under innevarande verksamhetsår och en uppskattad siffra för vad en medarbetare kostar inkl. arbetsgivaravgifter, tjänste pension samt semesteravsättning. Vi kan inte dela upp inhyrd personal per region eller anställda. Den största personalgruppen inom produktion är bangårdsoperatörer och för administrativa tjänster är den största personalgruppen kopplat till it-tjänster.

GRI 2-25 Process för motverkande av negativ påverkan

Kommentar

Green Cargos ramverk för hantering av olycka, tillbud och förhållande i järnvägstrafik beskriver åtgärder som skall vidtas vid olika typer av störningar. Omedelbart vid arbetsmiljöolycka larmas händelsen enligt fastslagen larmrutin och Green Cargos krisledning aktiveras. Faktainsamlare och kamrattstödare kommer ut till platsen och en initial bedömning av händelsen sker. Vid större olyckor tillsätts en central utredning för att fastställa orsaken till olyckan. Utredningen föreslår även förebyggande åtgärder för att om möjligt minimera risken att motsvarande olycka sker igen. Situationen för den drabbade medarbetaren hanteras enligt ordinarie HR-processer och vid behov upprättas rehabiliteringsplan in i samråd med företagshälsovården.

Vid utsläpp till mark och vatten av exempelvis kemikalier hanteras händelsen enligt ovan nämnda larmrutin. Räddningstjänsten larmas till platsen och vidtar nödvändiga omedelbara åtgärder. Vid behov av eventuell efterkommande sanering tillsätts i regel en projektgrupp bestående av representanter från infrastrukturägare, Green Cargo samt miljökontoret i berörd kommun.

Vid trafikstörningar med stor kundpåverkan finns fastställda planer för att skyndsamt återställa trafiken och minimera konsekvensen för våra kunders varuflöden.

GRI 201-1 Skapat och fördelat direkt ekonomiskt värde 2016

Skapat ekonomiskt värde (Mkr)	Intressenter	2024	2023	2022	Kommentar
Omsättning	Kunder	4 651	4 844	5 053	Summa intäkter enligt resultaträkning
Finansiella intäkter	Finansiärer	12	20	5	

Fördelat ekonomiskt värde

		2024	2023	2022	
Rörelsekostnader	Leverantörer	-2 923	-3 039	-2 942	
Löner och ersättningar till anställda	Anställda	-1 000	-1 053	-1 137	Exkl. soc. avgifter och pensioner
Betalningar till finansiärer	Finansiärer	-81	-75	-34	Omfattar enkom räntekostnader
Betalningar till den offentliga sektorn (skatter)	Samhälle	-415	-418	-430	Sociala avgifter och pensioner. Bolaget är inte i position för inkomstskatt varför detta inte tas upp i posten. Green Cargo avsätter inte heller medel för donation, välgörenhet eller annan typ av sponsring.
Orealiserade värdeförändringar		244	279	515	

Kommentar

Annan uppdelning är inte signifikant för Green Cargo. Bolaget verkar på den svenska marknaden.

GRI 302: Energi 2016

	2024	2023	2022	2021
Energiförbrukning inom organisationen, GWh	331	358	392	344

Kommentar

Green Cargo omfattas av lagen om energikartläggning i stora företag (2014:266) och redovisade detta senast 2021. Kartläggningen visade att 99 procent av bolagets energiförbrukning kan härledas till utfört transport arbete (järnväg). Utfallet redovisar bolagets faktiska energiförbrukning från tågdrift med eldrift för helåret. Fastighetsel och värme ingår därför inte i redovisade siffror. Green Cargo köper ingen kyla eller ånga och säljer ingen el, värme, kyla eller ånga. Green Cargo köper fossil el via Trafikverket (2023). Mätmetoder för beräkning av energiintensitet finns presenterade på Green Cargos hemsida. (<https://www.greencargo.com/om-oss/resultat-och-rapporter>)

GRI 305-1-3: Utsläpp 2016

	2024	2023	2022	2021
Direkta utsläpp av växthusgaser (Scope 1), ton	16 020	17 964	20 195	21 251
Direkta utsläpp av växthusgaser, biogena bränslen (Scope 1), ton	137	64	0	0
Indirekta utsläpp av växthusgaser (Scope 2), ton	1116	2 109	3 495	3 422
Övriga indirekta utsläpp av växthusgaser (Scope 3), ton	335	493	3 911	6 375
Totala ton CO ₂ e	17 608	20 630	27 601	31 048

Kommentar

Green Cargos utsläpp redovisas bara för det transportarbete bolaget utför. Scope 1 består av direkta utsläpp från våra dieseldrivna lok (dieselbränsle (MK1) samt biogena bränslen (HVO)). Scope 2 omfattar indirekta utsläpp i form av inköpt energi för att driva våra eltåg. Scope 3 består av indirekta utsläpp utöver inköpt energi enkom kopplat till de transporter

som vi själva inte står för i vårt transportarbete (lastbilstransporter). Scope 3 är inte en fullständig redovisning. Mätmetoder för beräkning av utsläpp finns presenterade på Green Cargos hemsida. (<https://www.greencargo.com/om-oss/resultat-och-rapporter>) Historisk data för 2022 har justerats beroende på sen slutjustering av elförbrukning 2022.

GRI 403 Arbetsrelaterad hälsa och säkerhet 2024

Kommentar

Säkerhet är vår främsta prioritering och våra medarbetare ska alltid kunna göra rätt även när någon inte tittar på. Green Cargo följer gällande arbetsmiljö- och säkerhetslagstiftning vilket återspeglas i våra ramverk. Vi bedriver vårt arbetsmiljö- och säkerhetsarbete på ett systematiskt sätt vilket årligen följs upp i företagets lagefterlevnadskontroll. I vår interna uppförandekod finns bland annat bolagets säkerhetspolicy och arbetsmiljöpolicy.

En god säkerhetskultur kännetecknas av öppenhet och transparens. En god rapporteringskultur är en fundamental komponent i strävan efter att förbättra säkerhetskulturen. Vårt avvikelshanteringssystem, Synergi, inbjuder till rapportering av såväl osäkra förhållanden som osäkra beteenden. Syftet med att rapportera tillbud, osäkert förhållande samt kvalitetsavvikelse är att minska antalet olyckor, skapa en trygg arbetsmiljö samt ständiga förbättringar av våra processer. Hantering av rapporterade ärenden inkluderar grundorsaksanalys och framtagande av åtgärder för att förhindra upprepning. I enlighet med vår manual för registrering och rapportering av ärenden i synergi står det tydligt att Rapport av tillbud och osäkert förhållande som medarbetaren själv orsakat skall inte leda till negativa konsekvenser för den enskilde.

Arbetstagaren skall medverka i arbetsmiljöarbetet och delta i genomförandet av de åtgärder som behövs för att åstadkomma en god arbetsmiljö. Han skall följa givna föreskrifter samt använda de skyddsanordningar och iaktta den försiktighet i övrigt som behövs för att förebygga ohälsa och olycksfall.

Green Cargo riskbedömer regelbundet sin verksamhet utifrån redan identifierade risker och vid förändringar. Eventuella åtgärder sker innan implementering av förändring. Halk-, snubbel- eller fallolyckor är mest frekventa. Green Cargo riskbedömer regelbundet sin verksamhet utifrån redan identifierade risker och vid förändringar. Vid riskbedömning av verksamheten upprättas alltid handlingsplaner kopplat till de risker som bedöms ska åtgärdas. Totalt antal rapporterade arbetstimmar framgår av beräkning av LTIF. Övrig komplettering se tabell 403-9.

Green Cargo stärker löpande ledarskapets kunskap om hur vi i enlighet med vårt ledningssystem ska hantera eventuella olyckor och tillbud i verksamheten samt hur riskanalyser ska hanteras.

Om arbetstagaren finner att arbetet innebär omedelbar och allvarlig fara för liv eller hälsa, skall han snarast underrätta arbetsgivaren eller skyddsombud. Arbetstagaren är fri från ersättningskyldighet för skada som uppstår till följd av att han underlåter att utföra arbetet i avvaktan på besked om det skall fortsättas. Lag (1991:677).

Kunskapspridning av relevant information kopplat till säkerhet och hälsa ges genom interaktiva utbildningar gällande exempelvis ergonomi och L-ABC. Dessa publiceras av Green Cargos produktionskola och sprids via utbildningsportalen Netcompetence till samtliga berörda medarbetare. Skyddsombud och chefer genomgår löpande en fördjupad arbetsmiljöutbildning för att kunna bibehålla sin kompetens inom området. Under 2024 publicerades en interaktiv utbildning gällande genomförande av skyddsronder samt koppling mellan skyddsronder och lagefterlevnadskontroll.

Som stöd i företagets proaktiva hälsoarbete har Green Cargo valt att förlänga sitt samarbete med Falck, för företagshälsovård, under 2024. Green Cargo har ett friskvårdsavtal där det ingår stöd vid gruppaktiviteter, föreläsningar massage och friskvårdsbidrag. Green Cargos säkerhets- och arbetsmiljöarbete drivs tvärfunktionellt i olika grupper och genom samverkan mellan specialistfunktioner och personalorganisationer.

Green Cargo deltar aktivt i samordningsmöten och jobbar proaktivt och förebyggande med infrastrukturägare och anläggningsskötare för att förbättra och bibehålla en god arbetsmiljö och säkerhet för alla där vi bedriver vår trafik. I centralt arbetsmiljöforum analyseras det företagsövergripande arbetsmiljöarbetet ur ett generellt perspektiv fyra gånger per år. Kommittén övervakar framdriften i företagets övergripande arbetsmiljöarbete.

Av personalorganisationerna utsedda skyddsombud företräds samtliga arbetstagare på Green Cargo inkl. inhyrd personal och konsulter. Inom Green Cargo finns även lokala skyddskommittéer på olika platser i verksamheten. Skyddskommittéerna är representativa forum där skyddsombud och beslutsfattande chefer lokalt bevakar framdriften i Green Cargos systematiska arbetsmiljöarbete. Mötesfrekvensen är var fjärde månad.

Samtliga medarbetare, inom Green Cargo ABs verksamhet, inkl. inhyrd personal omfattas av Green Cargos integrerade ledningssystem för systematiskt arbetsmiljöarbete. Utifrån rapporterade tillbud och olyckor har vi identifierat att merparten av de olyckor som inträffar under året är kopplat till växlingsarbetet och växlingsarbete är den arbetsuppgift som innehåller flest risker i vår verksamhet.

GRI 403-9 Omfattning av skador, sjukfrånvaro och arbetsrelaterade dödsfall 2018

Arbetsolyckor, tillbud och arbetsskador	2024	2023	2022	2021	2020
Totalt antal rapporterade olyckor ¹	63	51	74	82	99
Antal olyckor per en miljon arbetade timmar	19,8	18,6	18,7	29,2	36,5
Antal arbetade timmar	2 676 930	2 573 389	2 569 719	2 604 524	2 259 522
Totalt antal anmälda tillbud ²	980	1 161	1 037	825	691
Antal dödsolyckor	0	0	0	0	0
Antal medarbetare som skadats svårt	5	4	0	0	0

¹ Önskad arbetsrelaterad plötslig händelse, eller följd av händelser som leder till personskada.

² Önskad arbetsrelaterad händelse som under något andra betingelser kunde ha lett till en olycka.

Kommentar

Arbetsskador och tillbud avser all personal som utför arbete åt Green Cargo och som inträffat under angivet år (det vill säga inte nödvändigtvis rapporterats under det år de inträffat). Rapportering sker i bolagets ärendehanteringssystem men vi rapporterar varken olycksstatistik eller tillbud uppdelat på anställningsform, kön eller per region. Vi följer svensk lagstiftning vid registrering och redovisning av olycksstatistik.

GRI 405:1 Sammansättning av styrelse, ledning och medarbetare 2016

Åldersfördelning, Green Cargo	<30 år	30–50 år	>50 år
Åldersfördelning, %	16	56	28

Åldersfördelning, personalgrupper	<30 år	30–50 år	>50 år
Administration, %	10	55	35
Bangårdspersonal, %	29	50	21
Lokförare, %	13	61	26

Könsfördelning, Green Cargo	Kvinnor	Män
Könsfördelning inom företaget, %	22	78

Könsfördelning, personalgrupper

Könsfördelning, chefsposition, %	26	74
Könsfördelning, administration, %	37	63
Könsfördelning, bangårdspersonal, %	16	84
Könsfördelning, lokförare, %	15	85

Redovisning i enlighet med EU:s taxonomiförordning

Merparten av Green Cargos verksamhet är förenlig med EU:s taxonomiförordning. Genom att vara en hållbar samarbetspartner för säkra, effektiva och pålitliga logistiklösningar för skandinaviskt näringsliv bidrar bolaget till att begränsa klimatförändringarna.

EU:s taxonomiförordning (EU) 2020/852 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 givnen. Green Cargo omfattas inte av upplysningskraven för taxonomirapportering för verksamhetsåret 2024, men väljer att frivilligt rapportera enligt taxonomiförordningens krav.

För 2024 har merparten av Green Cargos omsättning, kapitalutgifter och driftsutgifter bedömts omfattas av taxonomin samt vara förenlig med taxonomin i enlighet med den delegerade klimataktens (EU) 2021/2139 tekniska granskningskriterier.

År	Totalt MSEK		Andel som omfattas av taxonomin och som är förenlig %		Andel som omfattas av taxonomin men som inte är förenlig %		Andel som inte omfattas av taxonomin %	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Omsättning	4 248	4 168	76	77	12	12	12	11
Kapitalutgifter (CapEx)	455	377	69	85	27	9	4	6
Driftsutgifter (OpEx)	718	710	75	72	19	21	6	7

Tabell 1: Andel av Green Cargos ekonomiska aktiviteter som är förenliga samt omfattas av taxonomin av total omsättning, kapitalutgifter och driftsutgifter under räkenskapsåret 2024.

För detaljer se avsnittet för KPI:er och redovisningsprinciper.

Verksamheter som omfattas av taxonomiförordningen

Information om vilka aktiviteter Green Cargo utför har införskaffats i dialog med verksamheten. De identifierade aktiviteterna har jäm-

förts mot de delegerade akterna för EU-taxonomin 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 som omfattas av taxonomiförordningen har identifierats:

Aktivitet	Kommentar
3.3 Tillverkning av koldioxidnsål transportteknik	Green Cargos verkstad utför underhåll av lok och vagnar i verkstad samt underhåll och fältservice av lok och vagn för andra järnvägsoperatörer. Omsättning genereras även från underhåll som tillhandahålls av underleverantör.
6.2 Järnvägstransporter godstrafik	Företagets kundkontrakt består i huvudsak av intäkter från godstransporter i allt väsentligt utförda med egna eller hyrda lok och vagnar.
6.5 Transport med motorcyklar, personbilar och lätta nyttofordon	Green Cargo hyr tjänstebilar och verksamhetsbilar.
6.6 Tjänster avseende vägtransporter av gods	För ökad flexibilitet kan Green Cargo, som ett komplement till tågtransporter för att nå hela vägen fram, erbjuda lastbilstransporter som utförs av underleverantör.
7.7 Förvärv och ägande av byggnader	Green Cargo hyr lokaler (kontorslokaler, lokställe/verkstäder och övernattningslokaler).

Green Cargos dotterbolag Nordic Transport Rail, NTR bedriver speditorsverksamhet 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. Aktivitet 3.3 Tillverkning av koldioxidnsål transportteknik, är delvis förenlig med taxonomin, även om den förenliga omsättningen är låg och understiger en procent av den totala nettoomsättningen. 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. Övriga aktiviteter bedöms inte vara förenliga.

Väsentligt bidrag till miljömålet begränsning av klimatförändringar

Aktivitet 3.3 Tillverkning av koldioxidnsål transportteknik

Verksamhet som avser tillverkning, reparation, underhåll, retroaktiv anpassning, användning för andra ändamål eller uppgradering av tåg, personvagnar och vagnar som har noll direkta koldioxidutsläpp (i form av avgaser) bidrar väsentligt till miljömålet begränsning av klimatförändringar. Verksamheten är en möjliggörande verksamhet enligt artikel 10.1 i, enligt förordning (EU) 2020/852 om den uppfyller de tekniska granskningskriterierna.

Green Cargo har bedömt att omsättning från underhåll av ellok och vagnar för andra järnvägsoperatörer bidrar till miljömålet begränsning av klimatförändringar.

Aktivitet 6.2 Järnvägstransporter godstrafik

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****Aktivitet 3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik samt aktivitet 6.2 Järnvägstransporter godstrafik**

För att uppfylla taxonomins krav ska verksamheten göra en klimatriskbedömning i enlighet med bilaga A till den delegerade klimatakten.

Infrastruktur och olika geografiska platser påverkas redan idag av extremväder, vilket enligt externa rapporter förväntas bli allt vanligare i takt med att klimatförändringarna fortskrider. Detta skapar negativa konsekvenser för näringslivet då transporter blir mer utsatta och logistikkedjor kan brytas.

Green Cargo har analyserat hur klimatförändringar kan påverka vår verksamhet och utvärderat risker kopplade till temperatur, vatten, fast massa och vind i enlighet med bilaga A till den delegerade klimatakten. Analysen visar att förändringar inom ovan nämnda områden kan innebära risker för vår verksamhet.

Trafikverket ansvarar för stor del av infrastrukturen inom järnvägssektorn i Sverige. De ansvarar även för att planera och genomföra åtgärder för att anpassa järnvägsinfrastrukturen till de förändringar som klimatförändringar kan medföra. Flertalet av de risker som bolaget identifierat idag är externa risker där vi i liten, eller ingen, utsträckning kan påverka uppkomsten av att risken skulle inträffa. Green Cargo behöver dock i hög utsträckning hantera och ta kostnader för uppkomna situationer där trafiken stoppas för att banan helt eller delvis stängts av på grund av konsekvensen av uppkommen situation.

Arbetet med riskanalyser är en del av vår dagliga verksamhet och hanteras inom ramen för våra övergripande riskanalyser. Arbetet kopplat till klimatrelaterade risker har formaliserats under 2024 och kommer att intensifieras ytterligare under 2025. En tvärfunktionell projektgrupp kommer bland annat att genomföra identifierade riskområden kopplat till vårt nätverk, säkerställa att vi

fångat samtliga för bolaget känsliga tillgångar, identifiera befintliga barriärer samt vid behov implementera ytterligare åtgärder för att minska den finansiella påverkan vid eventuell händelse.

Hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser**Aktivitet 3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik**

Enligt den delegerade klimatakten ska risker för miljöförstöring i samband med bevarande av vattenkvaliteten och undvikande av vattenstress identifieras och hanteras i syfte att uppnå god vattenstatus och god ekologisk potential. En förvaltningsplan ska utarbetas för de potentiellt påverkade vattenförekomsterna.

Green Cargos verkstäder ligger inte intill någon vattentäkt. Allt spillvatten passerar oljeavskiljare innan det leds till kommunens spillvattennät. Analys av utgående vatten (mineralolja) från oljeavskiljare sker en gång per år. Green Cargos verkstad i Eskilstuna disponerar en automatisk tvättanläggning för vagnar och lok. Provtagning av avloppsvattnet sker vid två tillfällen per år under högsäsong. Rapportering från provtagning av spillvatten och flödesmätning sker skriftligen till tillsynsmyndighet tillsammans med miljörapporten.

Aktivitet 6.2 Järnvägstransporter godstrafik

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

Övergång till cirkulär ekonomi**Aktivitet 3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik**

Green Cargos tolkning av de tekniska granskningskriterierna är att de endast gäller för tillverkade produkter. Eftersom Green Cargos verkstad inte tillverkar några produkter görs bedömningen att kriteriet inte är tillämpligt.

Aktivitet 6.2 Järnvägstransporter godstrafik

I överensstämmelse med den delegerade klimatakten ska åtgärder finnas på plats för avfallshantering, i enlighet med avfallshierarkin, i synnerhet vid underhåll av järnvägsfordon. Avfall som uppstår i vår lok- och vagnverkstad hanteras i enlighet med avfallsdirektivet och avfallshierarkin och processer och instruktioner kopplade till detta finns i bolagets ledningssystem. Lok och vagnar har en lång livscykel och dess komponenter underhålls och repareras varsamt för att förlänga dem ytterligare. Alla de delar och komponenter som finns i lok och vagnar kan plockas isär och återvinnas i

hög utsträckning i enlighet med relevant fordonsdokumentation. De strategiska leverantörer som underhåller våra lok och vagnar har skrivit under Green Cargos uppförandekod för leverantörer, i vilken vi bland annat ställer krav på att leverantören ska bedriva ett systematiskt miljöarbete för att minimera negativ miljöpåverkan från verksamhetens aktiviteter, vilket omfattar att aktivt minska sitt avfall. De flesta underhållsleverantörerna är verksamma i Sverige och omfattas av Avfallsdirektivet samt Miljöbalken där avfallshierarkin är utgångspunkten. Inom ramen för Green Cargos revisionsprogram stickprovkontrolleras bolagets leverantörer så att de uppfyller avtalskrav samt de krav som ställs inom ramen för vår uppförandekod.

Förebyggande och bekämpning av föroreningar**Aktivitet 3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik**

Green Cargo använder ett webbaserat kemikaliehanteringssystem som förenklar arbetet med kemikalier och hjälper oss att kartlägga och riskbedöma dem på ett enkelt sätt. En genomlysning av systemet visar att verksamheten inte använder kemikalier som strider mot de tekniska granskningskriterierna i tillägg C.

Aktivitet 6.2 Järnvägstransporter godstrafik

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

Skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem**Aktivitet 3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik**

Verksamheten återfinns inte i bilaga I och II till direktiv 2011/92/EU, varför Green Cargo gör tolkningen att kriteriet inte är tillämpligt. Våra anläggningar är inte belägna i närheten av områden som är känsliga för biologisk mångfald.

Aktivitet 6.2 Järnvägstransporter godstrafik

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, 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. Bedömning av minimiskyddsåtgärder har gjorts på koncernnivå.

Mänskliga rättigheter

Green Cargo har en intern uppförandekod som tydliggör de krav och förväntningar bolaget har på alla medarbetare. Koden omfattar en rad olika områden inom hållbart företagande som exempelvis affäretik och mänskliga rättigheter. Green Cargo har också ett ramverk för systematiskt arbetsmiljöarbete för att systematiskt undersöka, riskbedöma, genomföra och följa upp verksamheten på ett sådant sätt att ohälsa och olycksfall i arbetet förebyggs och en tillfredsställande arbetsmiljö uppnås.

Under 2024 genomfördes en dubbel väsentlighetsanalys inom ramen för Corporate Sustainability Reporting directive, CSRD, utifrån områdena arbetsvillkor, likabehandling och lika möjligheter för alla, samt andra arbetsrelaterade rättigheter, där åtgärder identifierades för att ytterligare stärka arbetet. Green Cargo kommer att rapportera den dubbla väsentlighetsanalysen i enlighet med CSRD i års- och hållbarhetsredovisningen för verksamhetsår 2025.

Green Cargo har även en uppförandekod för leverantörer, vilken är grundpelaren i våra leverantörers åtaganden att vara en hållbar leverantör. Huvuddelen av våra leverantörer finns i Sverige, Norge och Danmark där vår produktion till största del genomförs. Ett färre antal leverantörer finns i övriga Europa och avser främst inköp eller leasing av fordon samt växling och tågdragnings. Enstaka leverantörer finns i Asien och Nordamerika och avser främst IT-tjänster.

Under året har Green Cargo identifierat de strategiska och prioriterade leverantörerna som inte har skrivit under uppförandekoden och inlett ett arbete med att få uppförandekoden signerad av dessa. Vid årsskiftet 2024/2025 hade 73 procent av våra strategiska och prioriterade leverantörer signerat uppförandekoden. För nytecknade avtal under Q2–Q4 2024 översteg denna siffra 90 procent.

Med start under senare del av 2024 och under våren 2025 kommer Green Cargo formalisera a) kravställning på vår due diligence-process samt b) identifiera områden och prioritera aktiviteter ämnade att identifiera, eliminera, förebygga eller mildra

risker kopplade till mänskliga rättigheter i värdekedjan. Dessa ska baseras på för Green Cargo relevanta delar ur OECD:s riktlinjer, FN:s vägledande principer och ILO konventioner.

Korruption och mutor

Green Cargo accepterar och erbjuder inte gåvor, representation eller andra personliga fördelar som kan antas påverka en affärssuppögörelse. Motsvarande krav riktas mot bolagets leverantörer och samarbetspartners genom de avtal som bolagen ingår med varandra.

Green Cargo har en visselblåstjänst som kan användas av våra medarbetare för att rapportera en farhåga eller misstanke om något inte är i linje med bolagets uppförandekod. Från hösten 2024 är tjänsten även tillgänglig för våra kunder, leverantörer och andra affärspartners.

Rättvis konkurrens

Green Cargo har en konkurrenspolicy som syftar till att erbjuda våra anställda generella regler i förhållande till konkurrensfrågor. Enligt konkurrenspolicyen ska nyanställda inom målgruppen genomföra en utbildning inom sex månader och därefter löpande enligt en fastställd cykel, för att regelbundet hållas uppdaterad om företagets konkurrenspolicy och eventuella förändringar i policyer eller lagstiftning. Efterlevnaden av policyn för samtliga av Green Cargos bolag och anställda granskas som en del av koncernens riskhanteringsprocess.

Skatt

Green Cargo har under året utvecklat och formaliserat processer och rutiner gällande skattefrågor, i syfte att minimera riskerna i dessa. Detta kommer under 2025 att tillämpas för första gången och arbetet med formaliseringen kommer att fortsätta och utvecklas. Risker avseende skatt identifieras och hanteras inom ramen för Green Cargos övergripande riskhantering.

Inget bolag inom koncernen har under året varit föremål för lagakraftvunna fällande domar avseende överträdelse av mänskliga rättigheter, korruption, konkurrenslagstiftning eller skattelagstiftning. Green Cargo gör bedömningen att koncernen inte bryter mot minimiskyddsåtgärderna. För mer information om hur Green Cargo arbetar med hållbar styrning, se sidorna 20–22.

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 2024.

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

För att presentera taxonomins KPI:er omsättning, kapitalutgifter och driftsutgifter, används de mallar som finns i bilaga II till den delegerade akten om upplysningar.

Omsättning

Total omsättning är densamma som Green Cargos konsoliderade nettoomsättning, vilken presenteras i resultaträkningen för räkenskapsåret 2024, se sidan 51.

Omfattas av taxonomin

Huvuddelen av Green Cargos omsättning är hänförlig till aktivitet 6.2 Järnvägstransport, godstrafik. Aktiviteter som också omfattas är aktivitet 6.6 Tjänster avseende vägtransporter av gods och aktivitet 3.3 Tillverkning av koldioxidneutral transportteknik. 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 expeditionsverksamhet 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. Tills vidare görs 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.

Förenliga intäkter från Green Cargos verkstad kommer från underhåll och reparation av ellok och vagn för andra järnvägsoperatörer. Fördelningen görs med hjälp av fakturaspecifikationer.

Utfall jämfört med föregående år

Andelen av Green Cargos omsättning som är förenlig med taxonomin minskade marginellt från 77 procent år 2023 till 76 procent 2024 till följd av ökade intäkter i dotterbolaget NTR.

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

Samtliga nyanskaffningar av materiella och immateriella tillgångar som omfattas av taxonomin är lok samt komponenter, vagnar och balanserade utvecklingskostnader för underhållssystem som 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 är verksamhetsbilar och tjänstebilar härrörs till aktivitet 6.5 Transport med motorcyklar, personbilar och lätta nyttofordon och hyra av lokaler 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 88, Omsättning.

Anskaffningar av tillgångar som används för transport av fossila bränslen bedöms inte vara förenliga. Under året har inga vagnar avsedda för transport av fossilt bränsle anskaffats. 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 2024 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

Under 2024 har metoden för beräkningar av kapitalutgifter förfinats. För jämförbarhet har även värden för 2023 justerats i årets redovisning.

Andelen av Green Cargos kapitalutgifter som är förenlig med taxonomin minskade från 85 procent år 2023 till 69 procent år 2024. Minskningen beror på att nya samt förlängda avtal för lokaler ökade från 46 MSEK år 2023 till 104 MSEK år 2024, vilket motsvarar en ökning om 16 procent av totala kapitalutgifter. Lokaler som omfattas av aktivitet 7.7 Förvärv och ägande av byggnader har inte bedömts vara väsentlig med anledning av att vi med säkerhet inte har kunnat utvärdera aktivitetens förenlighet.

Driftsutgifter

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

Omfattas av taxonomin

Green Cargos driftsutgifter som 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 ej som äganderätt och omfattas därmed inte.

Majoriteten av de driftsutgifter som omfattas av taxonomin är hänförliga till aktivitet 6.2 Järnvägstransport godstrafik. En marginell kostnad är även hänförlig till aktivitet 6.5 Transport med motorcyklar, personbilar och lätta nyttofordon samt 7.7 Förvärv och ägande av byggnader.

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 88, 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 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 driftskostnader som är förenlig med taxonomin ökade från 72 procent år 2023 till 75 procent år 2024. Ökningen beror i huvudsak på minskade kostnader av icke förenlig verksamhet med anledning av att det tidigare helägda dotterbolaget Green Cargo Norge AS med i sin tur helägda dotterbolagen Green Cargo Terminaltjänster AS och Green Cargo Togdrift AS har likviderats under 2023 och är avregistrerade per den 7 december 2023. Ökningen beror också på något lägre kostnader för kortsiktiga lokalhyror som inte omfattas av taxonomin.

KPI Omsättning

Räkenskapsår 2024	År			Kriterier för väsentligt bidrag						Kriterier avseende att inte orsaka betydande skada						Andel förenliga med taxonomikraven (A.1) eller som omfattas av taxonomikraven (A.2) omsättning år 2023 (18)	Kategori möjliggörande verksamhet (19)	Kategori omställningsverksamhet (20)	
	Kod (a) (2)	Omsättning (3)	Andel av omsättningen, år 2024 (4)	Begränsning av klimatförändringar (5)	Anpassning till klimatförändringar (6)	Vatten (7)	Föroreningar (8)	Cirkulär ekonomi (9)	Biologisk mångfald (10)	Begränsning av klimatförändringar (11)	Anpassning till klimatförändringar (12)	Vatten (13)	Föroreningar (14)	Cirkulär ekonomi (15)	Biologisk mångfald (16)				Minimiskyddsåtgärder (17)
Ekonomiska verksamheter (1)		MSEK	%	J; N; N/EL (b)	J; N; N/EL (b)	J; N; N/EL (b)	J; N; N/EL (b)	J; N; N/EL (b)	J; N; N/EL (b)	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
A. VERKSAMHETER SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN																			
A.1 Miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheter																			
3.3 Tillverkning av koldioxid snål transportteknik	CCM 3.3	3	0%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	-	E	-
6.2 Järnvägstransporter godstrafik	CCM 6.2	3 244	76%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	77%	-	-
De miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheternas omsättning (A.1)		3 247	76%	76%	0%	0%	0%	0%	0%	J	J	J	J	J	J	J	77%		
Varav möjliggörande verksamheter		3	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	E	
Varav omställningsverksamheter		0	0%	0%						-	-	-	-	-	-	-	-		T
A.2 Verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga)																			
				EL; N/EL (c)	EL; N/EL (c)	EL; N/EL (c)	EL; N/EL (c)	EL; N/EL (c)	EL; N/EL (c)										
3.3 Tillverkning av koldioxid snål transportteknik	CCM 3.3	128	3%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								2%		
6.2 Järnvägstransporter godstrafik	CCM 6.2	346	8%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								9%		
6.6 Tjänster avseende vägtransport av gods	CCM 6.6	28	1%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								1%		
Omsättningen hos de verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) (A.2)		501	12%	12%	0%	0%	0%	0%	0%								12%		
A. Omsättning för verksamheter som omfattas av taxonomin (A.1+A.2)		3 749	88%	88%	0%	0%	0%	0%	0%								89%		
B. VERKSAMHETER SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN																			
Omsättningen hos verksamheter som inte omfattas av taxonomin		500	12%																
TOTALT		4 248	100%																

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

a) Koden är en förkortning av det relevanta mål till vilket den ekonomiska verksamheten kan ge ett väsentligt bidrag, liksom verksamhetens avsnittsnummer i den relevanta bilagan som omfattar målet, dvs.

- Begränsning av klimatförändringar: CCM

b) J – Ja, verksamheten omfattas av och är förenlig med taxonomin för det relevanta miljömålet
N – Nej, verksamheten omfattas av men är inte förenlig med taxonomin för det relevanta miljömålet
N/EL – Omfattas ej, verksamheten omfattas inte taxonomin för det relevanta miljömålet

c) EL – Verksamhet som omfattas av taxonomin för det relevanta målet.
N/EL – Verksamhet som inte omfattas av taxonomin för det relevanta målet.

KPI Kapitalutgifter

Räkenskapsår 2024	År			Kriterier för väsentligt bidrag						Kriterier avseende att inte orsaka betydande skada						Andel förenliga med taxonomikraven (A.1) eller som omfattas av taxonomikraven (A.2) omställning år 2023 (18)	Kategori möjliggörande verksamhet (19)	Kategori omställningsverksamhet (20)	
	Kod (a) (2)	Omsättning (3)	Andel av omsättningen, år 2024 (4)	Begränsning av klimatförändringar (5)	Anpassning till klimatförändringar (6)	Vatten (7)	Föreningar (8)	Cirkulär ekonomi (9)	Biologisk mångfald (10)	Begränsning av klimatförändringar (11)	Anpassning till klimatförändringar (12)	Vatten (13)	Föreningar (14)	Cirkulär ekonomi (15)	Biologisk mångfald (16)				Minimiskyddsåtgärder (17)
Ekonomiska verksamheter (1)		MSEK	%	J; N; N/EL (b)	J; N; N/EL (b)	J; N; N/EL (b)	J; N; N/EL (b)	J; N; N/EL (b)	J; N; N/EL (b)	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
A. VERKSAMHETER SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN																			
A.1 Miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheter																			
6.2 Järnvägstransporter godstrafik	CCM 6.2	316	69%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	85%	-	-
Kapitalutgifter för de miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheterna (A.1)		316	69%	69%	0%	0%	0%	0%	0%	J	J	J	J	J	J	J	85%		
Varav möjliggörande verksamheter		0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	E	
Varav omställningsverksamheter		0	0%	0%						-	-	-	-	-	-	-	-		T
A.2 Verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga)																			
				EL; N/EL (c)	EL; N/EL (c)	EL; N/EL (c)	EL; N/EL (c)	EL; N/EL (c)	EL; N/EL (c)										
6.2 Järnvägstransporter, godstrafik	CCM 6.2	9	2%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								1%		
6.5 Transport med motorcyklar, personbilar och lätta motorfordon	CCM 6.5	8	2%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								1%		
7.7 Förvärv och ägande av byggnader	CCM 7.7	104	23%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								7%		
Kapitalutgifter för verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) (A.2)		121	27%	27%	0%	0%	0%	0%	0%								9%		
A. Kapitalutgifter för verksamheter som omfattas av taxonomin (A.1 + A.2)		437	96%	96%	0%	0%	0%	0%	0%								94%		
B. VERKSAMHETER SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN																			
Kapitalutgifterna hos verksamheter som inte omfattas av taxonomin		18	4%																
TOTALT		455	100%																

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

a) Koden är en förkortning av det relevanta mål till vilket den ekonomiska verksamheten kan ge ett väsentligt bidrag, liksom verksamhetens avsnittsnummer i den relevanta bilagan som omfattar målet, dvs.

- Begränsning av klimatförändringar: CCM

b) J – Ja, verksamheten omfattas av och är förenlig med taxonomin för det relevanta miljömålet
N – Nej, verksamheten omfattas av men är inte förenlig med taxonomin för det relevanta miljömålet
N/EL – Omfattas ej, verksamheten omfattas inte taxonomin för det relevanta miljömålet

c) EL – Verksamhet som omfattas av taxonomin för det relevanta målet.
N/EL – Verksamhet som inte omfattas av taxonomin för det relevanta målet.

KPI Driftsutgifter

Räkenskapsår 2024	År			Kriterier för väsentligt bidrag						Kriterier avseende att inte orsaka betydande skada						Andel förenliga med taxonomikraven (A.1) eller som omfattas av taxonomikraven (A.2) omställning år 2023 (18)	Kategori möjliggörande verksamhet (19)	Kategori omställningsverksamhet (20)	
	Kod (a) (2)	Omsättning (3)	Andel av omsättningen, år 2024 (4)	Begränsning av klimatförändringar (5)	Anpassning till klimatförändringar (6)	Vatten (7)	Föreningar (8)	Cirkulär ekonomi (9)	Biologisk mångfald (10)	Begränsning av klimatförändringar (11)	Anpassning till klimatförändringar (12)	Vatten (13)	Föreningar (14)	Cirkulär ekonomi (15)	Biologisk mångfald (16)				Minimiskyddsåtgärder (17)
Ekonomiska verksamheter (1)		MSEK	%	J; N; N/EL (b)	J; N; N/EL (b)	J; N; N/EL (b)	J; N; N/EL (b)	J; N; N/EL (b)	J; N; N/EL (b)	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
A. VERKSAMHETER SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN																			
A.1 Miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheter																			
6.2 Järnvägstransporter godstrafik	CCM 6.2	535	75%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	72%	-	-
Driftsutgifter för de miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheterna (A.1)		535	75%	75%	0%	0%	0%	0%	0%	J	J	J	J	J	J	J	72%		
Varav möjliggörande verksamheter		0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	0%	E	
Varav omställningsverksamheter		0	0%	0%						-	-	-	-	-	-	-	0%		T
A.2 Verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga)																			
				EL; N/EL (c)	EL; N/EL (c)	EL; N/EL (c)	EL; N/EL (c)	EL; N/EL (c)	EL; N/EL (c)										
6.2 Järnvägstransporter, godstrafik	CCM 6.2	135	19%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								20%		
6.5 Transport med motorcyklar, personbilar och lätta motorfordon	CCM 6.5	2	0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0%		
7.7 Förvärv och ägande av byggnader	CCM 7.7	2	0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0%		
Driftsutgifter för verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) (A.2)		140	19%	19%	0%	0%	0%	0%	0%								21%		
A. Driftsutgifter för verksamheter som omfattas av taxonomin (A.1 + A.2)		675	94%	94%	0%	0%	0%	0%	0%								93%		
B. VERKSAMHETER SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN																			
Driftsutgifter för verksamheter som inte omfattas av taxonomin		43	6%																
TOTALT		718	100%																

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

a) Koden är en förkortning av det relevanta mål till vilket den ekonomiska verksamheten kan ge ett väsentligt bidrag, liksom verksamhetens avsnittsnummer i den relevanta bilagan som omfattar målet, dvs.
– Begränsning av klimatförändringar: CCM

b) J – Ja, verksamheten omfattas av och är förenlig med taxonomin för det relevanta miljömålet
N – Nej, verksamheten omfattas av men är inte förenlig med taxonomin för det relevanta miljömålet
N/EL – Omfattas ej, verksamheten omfattas inte taxonomin för det relevanta miljömålet

c) EL – Verksamhet som omfattas av taxonomin för det relevanta målet.
N/EL – Verksamhet som inte omfattas av taxonomin för det relevanta målet.

Kärnenergi- och fossilgasrelaterade verksamheter

Kärnenergi- och fossilgasrelaterade verksamheter			JA/NEJ
Kärnenergi- och fossilgasrelaterade verksamheter			
1.	Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot forskning, utveckling, demonstration och utbyggnad av innovativa elproduktionsanläggningar som producerar energi från kärnenergiprocesser med minimalt avfall från bränslecykeln.		NEJ
2.	Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot uppförande och säker drift av nya kärntekniska anläggningar för produktion av el eller processvärme, inbegripet för fjärrvärme eller industriella processer, såsom vätgasproduktion, samt för säkerhetsuppgräderingar av dessa, med hjälp av bästa tillgängliga teknik.		NEJ
3.	Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot säker drift av befintliga kärntekniska anläggningar som producerar el eller processvärme, inbegripet för fjärrvärme eller industriella processer, såsom vätgasproduktion från kärnenergi, samt säkerhetsuppgräderingar av dessa.		NEJ
Fossilgasrelaterade verksamheter			
4.	Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot uppförande eller drift av elproduktionsanläggningar som producerar el med hjälp av fossila gasformiga bränslen.		NEJ
5.	Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot uppförande, renovering och drift av anläggningar för kombinerad produktion av värme/kyla och el med hjälp av fossila gasformiga bränslen.		NEJ
6.	Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot uppförande, renovering och drift av värmeproduktionsanläggningar som producerar värme/kyla med hjälp av fossila gasformiga bränslen.		NEJ

I enlighet med EU (2021/2178), artikel 8, punkt 6, 7 och 8 presenteras upplysningar om kärnenergi- och fossilgasrelaterade verksamheter

Ordlista

VERKSAMHETSBEGREPP¹

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.

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 produktionssamarbete 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.

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.

Logistik Strategisk ledning av inköp, förflyttning, lagring av material, artiklar och färdigvaror samt av tillhörande informationsflöde.

Lös lastbärare Anordning som kan lyftas lastad mellan olika transportslag som lastbil, tåg eller båt. Exempel på lösa lastbärare är växelflak och container.

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.

Nettoskultsättningsgrad 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, derivatinstrument 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.

¹ 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
Vid frågor kontakta: 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.
Illustrationer: Art-O-Matic.

green
cargo

Postadress:
Green Cargo AB
Box 39
171 11 Solna

Besöksadress:
Svetsarvägen 10
171 41 Solna

Växel: 010-455 40 00
info@greencargo.com
www.greencargo.com