

green  
cargo



# Innehållsförteckning

|                               |    |                                |    |                              |    |
|-------------------------------|----|--------------------------------|----|------------------------------|----|
| <b>INTRODUKTION</b>           |    |                                |    |                              |    |
| Innehållsförteckning          | 2  | Väsentlighetsanalys            | 25 | Kassaflödesanalys            | 55 |
| Detta är Green Cargo          | 4  | Måltavlan                      | 26 | <b>MODERBOLAGET</b>          |    |
| Året i korthet                | 5  | Målområde Säkerhet             | 27 | Resultaträkning              | 56 |
| Vd-ord                        | 6  | Målområde Medarbetare          | 29 | Rapport över totalresultatet | 56 |
| Ordförande-ord                | 8  | Målområde Miljö                | 31 | Balansräkning                | 57 |
| <b>VERKSAMHET</b>             |    | Målområde Kund & Kvalitet      | 33 | Förändringar i eget kapital  | 58 |
| Värdekedjan                   | 11 | Målområde Finans               | 35 | Kassaflödesanalys            | 59 |
| Branscher                     | 12 | Redovisning enligt GRI         | 36 | Noter                        | 60 |
| Våra tjänster                 | 13 | Revisorns rapport och yttrande | 37 | Underskrifter                | 78 |
| Nätverk                       | 14 | Femårsöversikt                 | 38 | Revisionberättelse           | 79 |
| <b>HÅLLBAR AFFÄRSSTRATEGI</b> |    | <b>FINANSIELLA RAPPORTER</b>   |    | Styrelse                     | 81 |
| Omvärld                       | 16 | Förvaltningsberättelse         | 40 | Ledning                      | 82 |
| Omvärldsutveckling            | 17 | Bolagsstyrningsrapport         | 45 | <b>GRI OCH TAXONOMI</b>      |    |
| Värdeskapande                 | 18 | <b>KONCERNEN</b>               |    | GRI Index                    | 83 |
| Strategi                      | 19 | Resultaträkning                | 52 | Taxonomi                     | 87 |
| Hållbar styrning              | 20 | Rapport över totalresultatet   | 52 | <b>ÖVRIGT</b>                |    |
| Intressentdialog              | 24 | Balansräkning                  | 53 | Ordlista                     | 93 |
|                               |    | Förändringar i eget kapital    | 54 |                              |    |

Hållbarhetsredovisningen, som även utgör den lagstadgade hållbarhetsrapporten, avser helåret 2023, från 1 januari till 31 december och återfinns på sidorna 10–36, 41–44 samt 83–86. Vidare återfinns redovisning i enlighet med EU:s taxonomiförordning på sidorna 87–92. Års- och hållbarhetsredovisningen publicerades den 28 mars 2024.

## Finansiell kalender 2024

|                  |                      |                      |                      |                                   |
|------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------------|
| <b>Årstämman</b> | <b>Delårsrapport</b> | <b>Delårsrapport</b> | <b>Delårsrapport</b> | <b>Delårsrapport</b>              |
|                  | Q1, 2024             | Q2, 2024             | Q3, 2024             | Q4, 2024                          |
| 25 april 2024    | 25 april 2024        | 14 augusti 2024      | 24 oktober 2024      | 14 februari 2025<br>(preliminärt) |

Det svenska välståndet bygger i stor utsträckning på exportindustrins framgångar. Den svenska skogen, malmen och bilindustrin lägger grunden till jobb och intäkter i hela landet och den spårburna infrastrukturen är viktig för den svenska basindustrins verksamheter. Deras fortsatta konkurrenskraft kan bevaras och fossilfria värdekedjor kan utvecklas genom tillförlitliga, pålitliga och kostnadseffektiva järnvägstransporter.

Svensk järnväg är en överlägsen logistikkomponent med sitt låga klimatavtryck och spelar en väsentlig roll som ett energieffektivt och kapacitetsstarkt transportalternativ. Klimat-smarta, yt- och energieffektiva godstransporter på järnväg är avgörande för Sveriges välstånd och konkurrenskraft. I en tid där varje ton minskat koldioxidutsläpp är av betydelse är Green Cargo en hållbar samarbetspartner som erbjuder säkra, effektiva och tillförlitliga logistiklösningar för svenska industriföretag och för Sverige som handelsnation.

#Hållbarlogistik



# 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 och dygnet runt transporterar vi varor från skogar och gruvor till processindustrins anläggningar och konsumentvaror till detaljhandeln. Green Cargo är en del av logistiksystemet som lägger grunden för Sveriges välbefinnande och konsumtion.

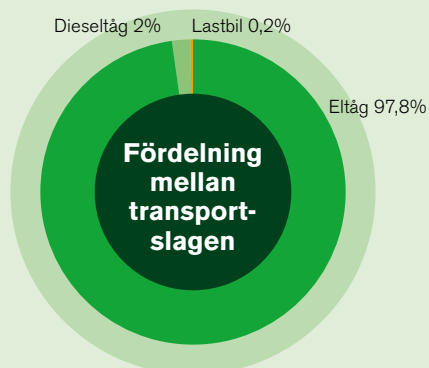
Varje vardag kör vi 400 godståg och ersätter därmed dagligen runt 9 000 lastbilstransporter i vägnätet. I vårt nätverk trafikerar vi närmare 300 platser i Sverige, Norge och Danmark och tillsammans med våra samarbetspartners når vi hela Europa. Vårt transportarbete uppgick 2023 till 10,2 miljarder nettotonkm.

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 yteffektivitet, minskad trafikträngsel och tryggare vägar.

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

## Finansiell översikt

| Green Cargo koncernen                          | 2023  | 2022  | 2021  | 2020  | 2019  |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|
| Nettoomsättning, MSEK                          | 4 168 | 4 519 | 4 175 | 4 040 | 4 096 |
| Rörelseresultat, MSEK                          | -44   | 104   | 440   | -222  | -93   |
| Rörelsemarginal, %                             | -0,9  | 2,1   | 9,1   | -5,5  | -2,2  |
| Årets resultat, MSEK                           | -97   | 43    | 400   | -229  | -129  |
| Kassaflöde från den löpande verksamheten, MSEK | 284   | 925   | 492   | 283   | 422   |
| Avkastning på operativt kapital, %             | neg   | 5,2   | 20,7  | neg   | neg   |
| Soliditet, %                                   | 19    | 21    | 19    | 8     | 16    |
| Nettoskuldsetningsgrad, ggr                    | 1,8   | 1,4   | 2,5   | 7,3   | 3,5   |
| Medelantalet anställda                         | 1 799 | 1 878 | 1 912 | 1 836 | 1 771 |
| Nya transportavtal, kontraktsvärde, MSEK       | 1 066 | 1 331 | 949   | 534   | 553   |



Källa: Green Cargo

**Trafik-  
säkerhetsindex**  
**94,3** →  
(95,5)

**Punktlighet, %**  
**87,4** →  
(84,8)

**Kundnöjdhet**  
**3,20** →  
(3,13)  
Skala 1–5

## Viktiga händelser under året

### HENRIK DAHLIN NY VD FÖR GREEN CARGO

Henrik Dahlin tillträdde som vd på Green Cargo AB under hösten 2023. Henrik har sedan 2013 haft flera olika roller inom MTR-koncernen varav de senaste två åren med övergripande ansvar för MTR:s samtliga verksamheter i Sverige. Dessförinnan arbetade Henrik på DHL Freight som Director of Field sales & Tele sales.



### FAKTORER SOM HAR UTMANAT BOLAGET

Under året har såväl Green Cargo som järnvägsbranschen utmanats av både nationell lokförarbrist och Trafikverkets implementering av det nya planeringssystem, MPK (Marknadsanpassad kapacitetsplanering). Det sistnämnda bidrog till sena leveranser av tidtabeller vilket kraftigt försämrade tågoperatörernas planeringsförutsättningar och medförde negativ kundpåverkan. Det har även haft resultatpåverkande konsekvenser, med kostsam övertid och merarbete, inställelser av trafik och förlorade intäkter som följd.



### GREEN CARGO TECKNADE NYTT AVTAL MED STENA RECYCLING

Green Cargo ingick ett nytt femårsavtal med Stena Recycling. Avtalet omfattar en transportvolym på 400 000 ton per år, vilket motsvarar cirka 6 000 transporter per år över hela Sverige. Avtalet gäller under perioden 2023–2027 och avser transporter av uttjänt material för återvinning.

### ST1 FÖRLÄNGDE MED GREEN CARGO

Green Cargo fick fortsatt förtroende av St1 i ett nytt femårsavtal plus två optionsår. Avtalet omfattar i dagsläget växlingsentreprenad och transporter mellan Göteborg Pölsebo och Karlstad respektive Jönköping. Det nya avtalet ersätter behovet av cirka 20 250 lastbilstransporter per år.



### MODERNISERING OCH EFFEKTIVISERING AV FORDONSFLOTTAN

Som ett led i Green Cargos målsättning att renodla och effektivisera lokflottan har tio helt nya Siemens Vectron-lok hyrts in genom långtidsavtal. Loken trafikerar och förstärker Green Cargos internationella trafik mellan Malmö och Maschen i Tyskland och bidrar till högre kvalitet och tillförlitlighet för våra kunders internationella transporter. De lok som tidigare trafikerade sträckan kommer att integreras i Green Cargos inrikesnätverk och öka bolagets kapacitet på den svenska marknaden. Samtidigt har bolaget avyttrat sex Rm-lok under året.



### MAX KNAGGE NY MARKNADS- OCH FÖRSÄLJNINGSDIREKTÖR

Max Knagge blir ny Marknads- och försäljningsdirektör på Green Cargo. Max har erfarenhet från flera olika branscher, dock längst erfarenhet från flygindustrin. Max har under flera år haft olika roller inom SAS-koncernen, närmast som vd för SAS Cargo Group. Max tillträder sin tjänst på Green Cargo under mars 2024.

# Tillförlitlighet skapar tillväxt

2023 är resultatmässigt det tuffaste året i Green Cargos historia. Samtidigt är bolagets resultat också en temperaturmätare på konjunkturläget och andra externa omständigheter. Det positiva är marknadens tydliga signal om att det finns nya volymer för järnvägen när tillförlitligheten stärks – och där lägger vi mycket kraft och fokus.

2023 har otvivelaktigt varit fyllt av utmaningar som krävt omfattande ansträngningar. Vi har haft en tuff period där omständigheter, till dels utanför vår kontroll, påverkat vår möjlighet att leva upp till våra kundlöften och finansiella mål. Nettoomsättning uppgick till 4 168 (4 519) MSEK, vilket är en minskning med knappt åtta procent jämfört med föregående år. Den minskade nettoomsättningen förklaras i huvudsak av att den norska inrikestrafiken upphörde i början av året, vilket påverkar omsättningen för perioden negativt. Transportvolymerna var drygt sex procent lägre jämfört med 2022. För närvarande befinner sig marknaden i en konjunkturtellt skakig situation där volymerna är svårprognostiserade, där godstrafiken har stora och kostsamma produktionsutmaningar, intäkter minskar och inflationen har drivit upp kostnaderna. Därför kommer vi under 2024 ha totalt fokus på här och nu. Alla medarbetare ska känna ett tydligt ansvar och mandat att bidra till ett starkare Green Cargo.

## Det vi gör ska vara kundfokuserat

Vi ska utveckla vår del i de fossilfria värdekedjorna och säkerställa pålitliga och kostnadseffektiva järnvägstransporter. Våra kunder ska uppleva att vi erbjuder tydliga tjänster och levererar en service som helst överträffar deras förväntan. För att bli ett långsiktigt konkurrenskraftigt och lönsamt bolag måste vi anpassa oss till de externa utmaningarna. Det innebär att kostnadsbasen måste sänkas, produktionen förenklas, produktiviteten höjas och kvalitetsleveransen stärkas. Och med rätt förutsättningar vet vi att tillväxtpotentialen är stor för oss.

Mycket och hårt arbete har genomförts tvärfunktionellt i bolaget. Den förändring som inletts är både tydlig och i helt rätt riktning. Vår strategi för de närmaste åren är solid. Arbetet har kommit långt och vi är redo för att i ökad utsträckning fokusera och leverera på de områden som kommer att skapa lönsam tillväxt för tiden framåt.

” Green Cargo kommer till 2025 ha ett nationellt stråkbaserat nätverk för att säkerställa ökad kundnytta.

Den omfattande skogstiden och de förlängda ledtiderna driver ett stort behov av lokförare. Med komplicerade lok- och föraromlopp blir Green Cargos produktionsmodell störningskänslig. När konjunkturen svänger och volymerna minskar blir vår nuvarande nätverksutformning och leveransprecision affärsmässigt utmanande. Vi lägger därför mycket kraft och fokus på att bygga en plan framåt för att öka tillförlitligheten, samtidigt som vi förenklar



” Vi lägger mycket kraft och fokus på att bygga en plan framåt för att öka tillförlitligheten.

och effektiviserar våra interna processer. I mina möten med våra kunder finns det ett tydligt och för mig positivt budskap; volymerna finns och effektiva godstransporter på järnväg är en central del i våra kunders logistikkedjor både idag och i en framtid.

#### Unikt nationellt stråkbaserat nätverk

Viktiga åtgärder är att anpassa nätverket till tydliga volymbaserade stråk med resursmässigt rätt dimensionering och kompetens på rätt plats. Vi måste producera transporterna utifrån ett helhetsperspektiv, där kunden är i fokus i alla beslut genom hela organisationen. Med digitala systemstöd, datadrivna beslutsunderlag och därmed snabbare korrekta beslut kan vi öka produktiviteten och stärka förmågan till hög leveransprecision.

Genom en mer noggrann planering av innehållet, att bygga tågen smartare och reducera andelen tidskrävande moment i nätverksstråken, kommer ledtiderna i nätverket minska för många kunder. Med ökad frekvens i avgångarna i mer koncentrerade stråk skapar vi en robustare och mer tillförlitlig produktion som ger förutsättningar för den flödesoptimering och leveransprecision som kunderna efterfrågar och betalar för. Green Cargo kommer till 2025 ha ett nationellt stråkbaserat nätverk för att säkerställa ökad kundnytta. Med kortare och framför allt stabilare och mer förutsägbara ledtider, högre frekvens och tillförlitliga leveranser. Med ett sådant nätverk möjliggör vi för befintliga kunder att öka sina volymer samtidigt som vi kan attrahera fler transportköpare att välja Green Cargo.

#### Järnvägen är vital för näringslivet

Järnvägstransporter är en såväl underskattad som oprioriterad resurs för att ta Sverige in i framtiden och detta i en kontext där det finns en bred konsensus om att behovet av energieffektiva godstransporter kommer att öka. Det råder inga tvivel om järnvägens potential att vara en oslagbar möjliggörare för det svenska näringslivets tillväxt. Jag är personligen helt övertygad om att järnvägen har en viktig roll att spela i den tid som vi förvaltar och som framtida generationer kommer att leva i. Jag är lika säker på att Green Cargo är den hållbara samarbetspartnern som svenska industriföretag behöver.

Solna i mars 2024

**Henrik Dahlin**, Vd Green Cargo



# Tillsammans för järnvägens framtid

Järnvägen spelar en avgörande roll i upprätthållandet av vårt moderna samhälle. Tack vare effektiviteten och hållbarheten i järnvägen ser vi en betydande tillväxt i efterfrågan för att flytta gods och människor på järnväg. Ser vi vidare in i framtiden kommer de omfattande investeringar som görs i gröna industrier, inom ramen för klimatomställningen, generera ytterligare transportbehov där järnväg kommer behöva spela en nyckelroll.

Vi kan konstatera att behoven är stora idag och kommer bli än större i morgon. Detta reflekteras också i ett allt starkare politiskt fokus, inte minst från EU, på att stärka järnvägen som transportslag.

Trots denna gynnsamma utblick är 2023 det resultatmässigt mest utmanande året i Green Cargos historia. Detta kräver givetvis en fundamental analys av läget och vad som krävs för att skapa en varaktigt ekonomiskt livskraftig verksamhet.

Inledningsvis var konjunkturläget, och problemen förknippade med Trafikverkets införande av ett nytt planeringssystem, viktiga faktorer för resultatutvecklingen under 2023. Sammantaget ledde dessa två faktorer till att Green Cargo under året hade en total volymminskning om sex procent jämfört med föregående år.

Oaktat konjunkturläget och systemproblem, ser jag att tre saker måste vara uppfyllda för att Green Cargo ska leverera på ägarens långsiktiga finansiella mål; operationell excellens, rimliga marknadsvillkor samt väl fungerande infrastruktur.

## Målbilden är operationell excellens

Green Cargo ska vara ett logistikbolag i framkant med starkt fokus på digitalisering. Det pågående digitaliseringsarbetet har uppmärksamats positivt både nationellt och internationellt och bolaget är rustat för att skörda frukterna av detta. Nu finns de tekniska förutsättningarna på plats för att implementera kraftfulla verktyg för datadrivna analyser och beslutsstöd. Det innebär väsentligt bättre förutsättningar för optimering av planering och operativ trafikledning, förbättrad kundinformation samt möjlighet till både snabbare och automatiserade processer, både i kärnverksamheten och administrativt.

Samtidigt kan vi slå fast att det alljämt finns viktiga delar att justera och förbättra i våra interna processer för att leva upp till att vara ett ledande logistikföretag. Bolaget lägger ett stort fokus på att förenkla och förbättra kundgränssnitten och öka tillförlitligheten i transportererna och det sker med oförminskad styrka under 2024. Fokus ligger bland annat på att skapa ett tydligare

stråkbaserat nätverk med högre frekvens i avgångarna, minskad störningskänslighet och därmed ökad tillförlitlighet.

## Rimliga marknadsförutsättningar för godstågsoperatörer

Det påpekas återkommande i rapporter och underlag från ansvariga myndigheter att järnvägens kapacitetsbrist utgör ett hinder för godstrafikens möjlighet att växa i takt med industrins ökande transportbehov. Det här är en lägesbild svenska godstågsoperatörer delar med godstrafiken i övriga Europa. Vid sidan av de infrastrukturella begränsningarna för all järnvägstrafik förvärras kapacitetsbristen för den kommersiella godstågstrafiken av kapacitetskonkurrensen med den stadigt växande samhällssubventionerade regionaltrafiken. Vårt att notera är att den samhällssubventionerade regionaltrafiken har en nationell genomsnittlig beläggning på 25 procent.

En ytterligare faktor är den för godstrafiken ensidiga höjning av banavgifterna som Trafikverket beslutat om. Den innebär att det blir





” Vi på Green Cargo har ett viktigt och betydande arbete framför oss för att nå den position som det digitala transportföretag i framkant som vi skall vara.

dyrare att köra tunga och långa godståg och billigare att köra lätta, som ovan nämnts, ofta lågt belagda persontåg. Detta kommer därmed att minska konkurrenskraften för godstransporter på järnväg, vilket Trafikverket också fastställer i sin effektanalys av beslutet.

Det är i detta sammanhang därför välkommet att Trafikverket öppnar för en differentiering av banavgifterna i sitt inriktningsunderlag till regeringen. Banavgifter bör differentieras efter banans kapacitetsutnyttjande. Detta skulle bidra till ett effektivare utnyttjande av järnvägssystemets kapacitet genom att ge incitament för att köra längre och tyngre tåg snarare än flera korta, och att flytta transporter till mindre belastade tider. Det ligger i industrilandet Sveriges intresse att transportarbete prioriteras före trafikarbete när järnvägssystemet har långsiktigt strukturell kapacitetsbrist.

#### Väl fungerande infrastruktur

Från 1990 har trafiken på den svenska järnvägen ökat med 65 procent, men detta har inte åtföljts av nödvändigt underhåll. Trots ökad trafik har kapaciteten på järnvägsspåren inte förändrats nämnvärt sedan dess. Detta har resulterat i ett järnvägssystem som både är överansträngt och mycket känsligt för störningar.

Under 2023 har järnvägens infrastrukturell skuld och dess negativa påverkan på tågtrafikens tillförlitlighet fått stor uppmärksamhet. I det sammanhanget noterar vi att regeringen uppfattade branschens, och därmed näringslivets, utmaningar. Trafikverket fick under hösten i uppdrag att redovisa åtgärder för att stärka järnvägsunderhållets genomförande och järnvägstrafikens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet. Ett arbete Green Cargo både bidragit till och har stora förväntningar på.

#### Vägen framåt – mot full potential för ett oslagbart transportsätt

Vi på Green Cargo har ett viktigt och betydande arbete framför oss för att nå den position som det digitala transportföretag i framkant som vi skall vara. Samtidigt krävs en översyn av marknadsvillkor och prioriteringar i nutid och omfattande investeringar från och med nu, över lång tid, i infrastruktur.

För att klimatvänlig och energieffektiv godstrafik på järnväg skall nå sin fulla potential krävs rätt prioriteringar genom stärkta samarbeten med nyckelaktörer i värdekedjan och en transparent dialog med våra kunder. Vi behöver gemensamt identifiera hur stor del av de framtida transportbehoven vi vill ha på järnväg och på ett transparent sätt diskutera de prioriteringar, kostnader och investeringar som är förknippade med konkurrenskraftig järnvägstransport. Med ömsesidiga åtaganden kan godstransporter på järnväg fullt ut bidra till den gröna omställningen.

Nu kommer vi att lägga all vår kraft på nödvändiga effektiviseringar och kundfokuserad utveckling. Parallellt kommer bolaget fortsatt att ta en aktiv och konstruktiv roll i det gemensamma arbetet att skapa en konkurrenskraftig järnvägstransport för Sverige, kundernas, och våra anställdas bästa.

Solna i mars 2024

**Andreas Regnell**, styrelseordförande Green Cargo



# Verksamhet

|               |    |
|---------------|----|
| Värdekedja    | 11 |
| Branscher     | 12 |
| Våra tjänster | 13 |
| Nätverk       | 14 |



# Green Cargos värdekedja

Green Cargos värdekedja består av en rad komponenter som är nödvändiga för att transportera gods från upphämningsplats till slutdestination. Denna värdekedja illustrerar de olika stegen och aktiviteterna som krävs för att transportera gods med järnväg.

## Infrastruktur

Innefattar allt som har att göra med järnvägssystemets fysiska komponenter, inklusive spår, terminaler, bangårdar, signalsystem, broar och tunnlar. Trafikverkets underhåll och utveckling av infrastrukturen är en grundläggande del av järnvägsverksamheten.

## Järnvägsfordon

Handlar om de lok och vagnar som används för att transportera gods. Det inkluderar inköp, modernisering, underhåll och reparationer av rullande materiel för att säkerställa säker och effektiv drift.

## Medarbetare

Green Cargos medarbetare är med sin kompetens och sitt engagemang vår viktigaste tillgång. Lokförare, förare i växlingstjänst, kundtjänst, trafikledning, driftcenter och administrativ personal är några av de viktiga roller och funktioner som finns inom bolaget.

## Kunder

Våra kunder finns inom svensk basindustrin där skog, stål och papper dominerar men även inom branscher som kemi och energi, verkstads- och fordonsindustri samt dagligvaruhandel.

## Upphämtning och mottagande av gods

Godset lastas vid ursprungsplatsen. Detta kan vara på en lastningsstation, vid hamnar eller på en industriell anläggning.

## Transport till järnvägsnät

Godset transporteras till närmaste terminal, bangård eller lastningsplats där det kan kopplas samman med järnvägsnätet.

## Terminalhantering

Vid terminalen eller bangården sorteras och hanteras godsvagnarna. Det kan inkludera omlastning mellan olika tåg.

## Järnvägstransport

Godset transporteras över järnvägsnätet till sin destination. Detta kan innebära långa transporter och stopp under vägen beroende på rutt.

## Lossning och mottagande vid destinationen

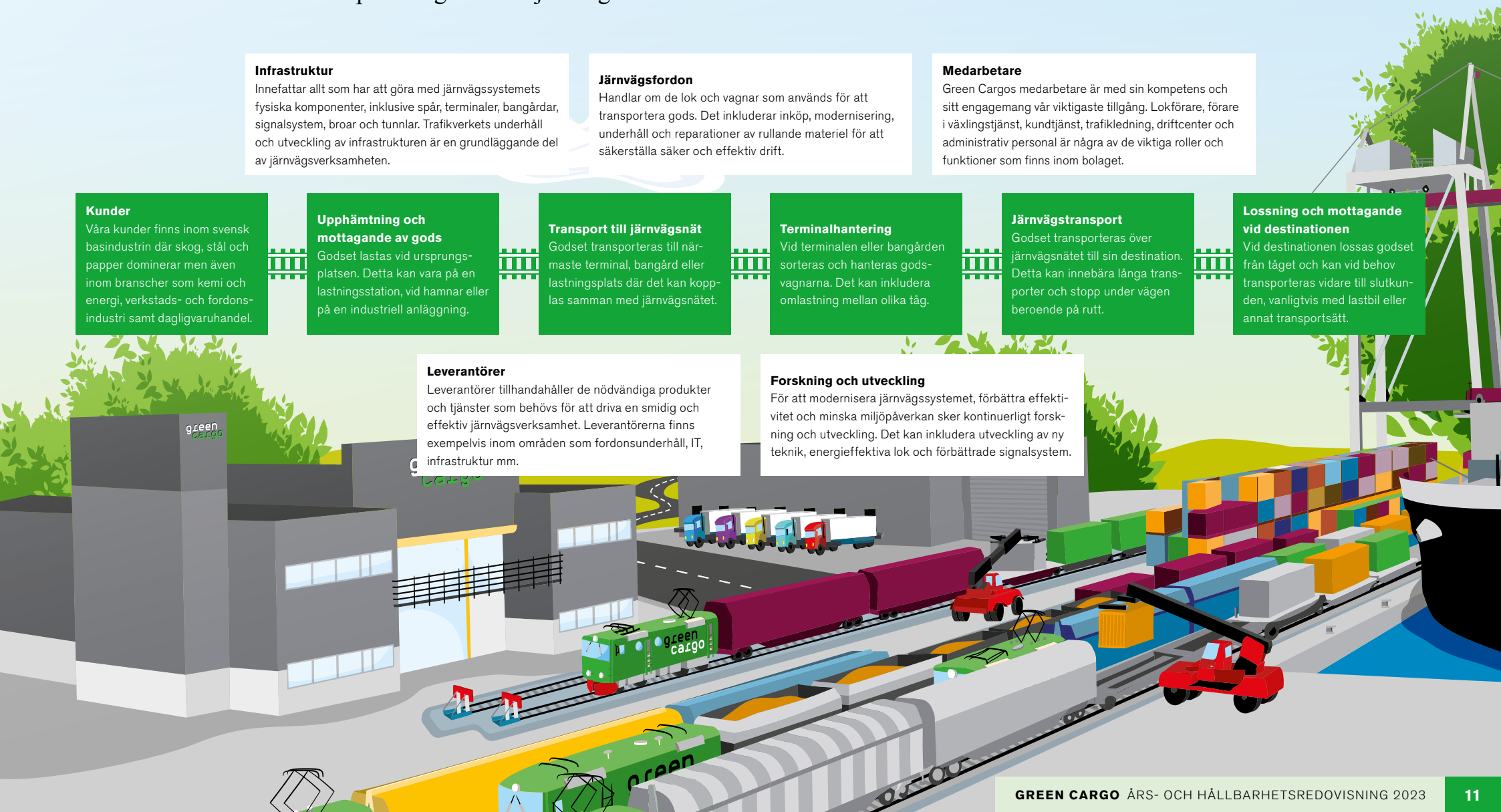
Vid destinationen lossas godset från tåget och kan vid behov transporteras vidare till slutkunden, vanligtvis med lastbil eller annat transportsätt.

## Leverantörer

Leverantörer tillhandahåller de nödvändiga produkter och tjänster som behövs för att driva en smidig och effektiv järnvägsverksamhet. Leverantörerna finns exempelvis inom områden som fordonsunderhåll, IT, infrastruktur mm.

## Forskning och utveckling

För att modernisera järnvägssystemet, förbättra effektivitet och minska miljöpåverkan sker kontinuerligt forskning och utveckling. Det kan inkludera utveckling av ny teknik, energieffektiva lok och förbättrade signalsystem.



## Olika branscher med unika behov

Green Cargo är den största järnvägsoperatören för gods i Sverige. Bolagets kunder finns inom basindustrin där skog, stål och papper dominerar men även inom branscher som kemi och energi, verkstads- och fordonsindustri samt dagligvaruhandel.

Inom försäljningsbranscherna stål respektive kemi 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 som malm och järnskrot men även kemikalier som exempelvis väteperoxid och svavelprodukter. Fast transportkapacitet är grundläggande och unika logistiklösningar, som kan integreras i kundens produktionsprocesser, av stor vikt. En stor del av dessa kunder har internationella transportflöden och för att leverera dessa transporter krävs samarbeten med kompetenta och 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.

Skogssegmentet omfattar transporter av skogsprodukter så som timmer och massaved, flis och biobränsle, cellulosa och pappersmassa, papper, returpapper och sågade trävaror där merparten av färdigvaran går på export till Europa både via direktlinjer och via hamnar till övriga världen. Pappersbruk och sågverk har ofta behov av att transportera stora volymer.

Inom försäljningsbranscher som dagligvaruhandeln, avfallsproducenter, bilindustrin, rederier, speditörer och byggsektorn måste transportlösningen anpassas utifrån kundens unika behov. För ökad flexibilitet där rörlig kapacitet är en nyckelfaktor behövs skräddarsydda lösningar för forsling till och från järnvägen. Hög leveransprecision är viktigt och nära samarbete med kunden nödvändigt för att anpassa logistiklösningen till deras behov, oavsett om godset transporteras nationellt eller internationellt.

Green Cargo hanterar stora mängder gods, med hög frekvens och med stor spridning. Som en kugge i det svenska näringslivet kan vi bidra med effektiva, säkra och pålitliga logistiklösningar. Vi ser till att godset kommer fram i rätt skick, till rätt plats och vid rätt tidpunkt.



# Green Cargo tillhandahåller effektiv logistik genom fast och rörlig kapacitet

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 väljas när så är möjligt och att koppla ihop järnväg med andra transportslag, när det behövs, är en oslagbar kombination.



Green Cargo erbjuder kundanpassade och klimatsmarta logistiklösningar till svensk basindustri och svenskt näringsliv. 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 kapacitet beroende på kundens behov av tjänst.

För transportköpare med logistikbehov kopplat till stora volymer utformar Green Cargo unika lösningar för fast kapacitet,

i regelbundna flöden mellan fasta destinationer. Även effektiva vagn- och lastbärlösningar är viktiga parametrar i ett sådant logistikupplägg. Tillsammans med våra kunder skapar vi unika lösningar för en optimerad logistikkedja som ofta integreras in i våra kunders produktionsprocesser.

Green Cargo erbjuder fasta leveranstider i befintliga tågavgångar, med hög precision, stor transportkapacitet, tillgänglighet och pålitlighet. Rörlig kapacitet passar verksamheter som behöver regelbundna såväl som enstaka godstransporter. Vi transporterar en eller flera tågvagnar med fasta leveranstider i redan befintliga

tågavgångar för alla typer av gods. Möjlighet för dörr till dörr-lösning finns oavsett om kunden vill fylla en eller flera vagnar.

Där spåren inte räcker till, kombinerar vi järnväg med bil och erbjuder transporter av intermodala enheter såsom trailers, växelflak och containers. Intermodala transporter passar de kunder som inte har direkt anslutning till spår och är det mest effektiva transportalternativet för lösa lastbärare.

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

# Green Cargos nätverk

Green Cargo erbjuder näringslivet hållbara, säkra och punktliga transporter till cirka 300 platser i Skandinavien och närmare 1 000 i övriga Europa. Vi kör 400 godståg varje vardag vilket motsvarar cirka 9 000 lastbilstransporter dagligen.

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.

## Unikt nationellt nätverk

Green Cargo kommer till tågplanen 2025 bygga det nationella nätverket 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.

Genom en mer noggrann planering av innehållet i tågen och en reduktion av andelen tidskrävande moment i nätverksstråken kommer ledtiderna i nätverket minska för många kunder. Och när vi kan öka frekvensen i avgångarna skapas en robustare och mer tillförlitlig produktion vilket skapar förutsättningar för flödesoptimering och leveransprecision gentemot våra kunder. Detta nätverk möjliggör för fler kunder att välja järnvägstransporter.

Green Cargos mål är att även utveckla erbjudandet för transporter av intermodalt gods. Genom att kombinera järnväg, lastbil och båt skapas optimerade logistiklösningar för bästa kundnytta och med minsta möjliga klimatpåverkan. Kapacitet erbjuds både i form av rörlig kapacitet (d.v.s. enhet för enhet) eller i fast kapacitet i form av vagnsgrupper mellan förutbestämda destinationer.

## Internationella direktlinjer

Bolagets direktlinjer till och från Sverige och 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.

**ItalyDirect** – 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.

**DenmarkDirect** – Logistiklösning som kopplar samman Sverige och Danmarks järnvägsnät. Används för konventionella vagnar, containrar och trailers och körs i fast tidtabell två till tre gånger i veckan T/R mellan Malmö och Frederica.

**AustriaDirect** – Logistiklösning mellan Skandinavien och sydöstra Europa. Green Cargos egna heltåg körs i fast tidtabell tre gånger i veckan T/R mellan Malmö och Wels via Rheinkamp.

Green Cargo är medlem i Xrail som är ett produktionssamarbete mellan sju europeiska järnvägsföretag, som gör det enklare att transportera gods i vagnslastsystemet i Europa. Övriga medlemmar i Xrail är:

- CFL Cargo, Luxemburg
- SBB Cargo, Schweiz
- DB Cargo, Tyskland
- Lineas, Belgien
- Rail Cargo Group, Österrike
- Fret SNCF, Frankrike

Cirka **300** destinationer i Skandinavien

Närmare **1 000** destinationer i Europa

# Hållbar affärsstrategi

|                                |    |
|--------------------------------|----|
| Omvärld                        | 16 |
| Omvärldsutveckling             | 17 |
| Värdeskapande                  | 18 |
| Strategi                       | 19 |
| Hållbar styrning               | 20 |
| Intressentdialog               | 24 |
| Väsentlighetsanalys            | 25 |
| Måltavlan                      | 26 |
| Målområde Säkerhet             | 27 |
| Målområde Medarbetare          | 29 |
| Målområde Miljö                | 31 |
| Målområde Kund & Kvalitet      | 33 |
| Målområde Finans               | 35 |
| Redovisning enl GRI            | 36 |
| Revisorns rapport och yttrande | 37 |
| Femårsöversikt                 | 38 |



# Utmaningar och möjligheter i en föränderlig värld

Säkerhetsläget, konjunkturen och infrastrukturens skick är externa faktorer som kommer påverka järnvägssystemet och Green Cargo på kort och längre sikt. Med rätt åtgärder kan godstrafikens förutsättningar för högre tillförlitlighet stärkas betydligt.

Kriget i Ukraina, konjunkturen och inflationen har märkts påtagligt i transportsektorn. Kostnaderna för drift och underhåll ökar samtidigt som intäkterna i vissa segment minskar till följd av vikande transportbehov. Samtidigt finns det en underliggande efterfrågan på järnvägstransporter som kan tillgodoses om tillförlitligheten i järnvägssystemet ökar.

Järnvägen har en stor underhållsskuld som måste hanteras. Under 2023 har banarbetsprocessen hamnat i fokus då den hitintills inte alltid har skett med hänsyn till det transportberoende näringslivets behov och logik. Regeringen har genom uppdrag till Trafikverket initierat en kundfokuserad utveckling för banarbeten

med fokus på effektivitet, minimal påverkan på trafik och förbättrad punktlighet. Green Cargo bidrar aktivt i det arbetet både som länk mellan Trafikverket och våra kunder, men även som remissinstans för effektivare planering och genomförande av banarbeten. Här krävs det framdrift på kort sikt då järnvägssystemet står inför många och stora, trafikpåverkande banarbeten i de viktigaste stråken de kommande åren.

Det blir särskilt viktigt med ett holistiskt och lösningsorienterat synsätt på godstrafiken när å ena sidan trafiken påverkas negativt av kapacitetskrävande banarbeten under fleråriga perioder, och å andra sidan när banavgifterna höjs kraftfullt 2025 samtidigt som

miljökompensationen avskaffas året därpå. Sammanfaller dessa faktorer som planerat kan det skada konkurrenskraften hos det järnvägsberoende näringslivet.

Utöver att kriget i Ukraina bidrar till ökade kostnader för transportsektorn påverkar det även det generella säkerhetsläget. Järnvägens roll i totalförsvaret har aktualiserats. I och med Sveriges medlemskap i Nato har Forsvarsmakten efterfrågat riktade investeringar i järnvägsinfrastrukturen. Green Cargo bör, i kraft av sin resursstorlek och erfarenhet, ha en viktig funktion i sammanhanget.





# Tendenser i en dynamisk omvärld

## OMRÅDEN

### Elektrifiering



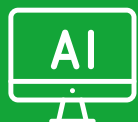
Tillgången till fossilfri el är en förutsättning för omställningen av hela transportsektorn. Förutom att det behövs finnas fossilfri elproduktion i tillräcklig omfattning måste vi kunna lita på att elen når fram till laddstolpen eller vätgasläggningen, för att investeringarna ska ske. Därtill kommer 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 maskiner 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 med hjälp av IoT\*, AI\*\* och maskininlärning.

### 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.

\*Internet of Things

\*\*Artificial Intelligence

## 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 avhjälps 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.

# Så skapar Green Cargo värde

## Vår affärsmodell

### Vad vi gör

Green Cargo är den hållbara samarbetspartnern som erbjuder svensk industri säkra, effektiva och tillförlitliga logistiklösningar 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. Vårt unika nätverk, tillsammans med våra samarbetspartners, kan tillhandahålla transportlösningar med hög frekvens och tillförlitlighet.

### Hur gör vi det

Green Cargo kör 400 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

1 800 medarbetare

### Tillverkat kapital

370 lok

5 200 vagnar

### Finansiellt kapital

2 417 MSEK (eget och främmande kapital\*)

### Immateriellt kapital

Green Cargos varumärke

### Socialt- och relationskapital

300 kunder

100 leverantörer

Samverkan med viktiga intressenter

Engagemang i branschorganisationer

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

## Vad vi skapar

# 10,2

miljarder nettotonkm i transportarbete

# 9 000

lastbilstransporter ersätts dagligen

# 2,25

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

# 1

lokförare ersätter 25 lastbilschaufförer

# 97,8%

av vårt transportarbete går med eltåg

## Vilka skapar vi 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 och satsningen på ett effektivare nätverk är centrala delar av vår strategi till 2030

I den omvärld vi befinner oss i möter vi de utmaningar vår verksamhet står inför med en tydlig strategisk inriktning. Vi kommer att skapa och bidra till nya innovativa kundlösningar för en attraktiv och mer energi-effektiv logistik genom att utveckla vårt befintliga erbjudande.

## Det agila nätverket

Ett effektivt nätverk måste dels anpassas efter våra kunders behov, dels anpassas efter de rådande förutsättningar som styr vår verksamhet. Därför kommer Green Cargo till tågplanen 2025 bygga det nationella nätverket utifrån en stråkbaserad produktionsmodell för att säkerställa ökad kundnytta genom kortare och framför allt stabila och mer förutsägbara ledtider, högre frekvens och än mer tillförlitliga leveranser. Hanteringen ska förenklas, fyllnadsgraden bli högre och därmed blir marknadspriserna konkurrenskraftiga och förutsägbara. 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 kapaciteten 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. Andra faktorer är kraftigt höjda banavgifter från 2025 och en avskaffad miljökompensation 2026 vilket i sin tur ökar varuägarnas förväntningar på att transportkostnaderna speglar en effektiv och pålitlig utförd tjänst.

## 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 och maskininlärning. 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 en högeffektiv och intelligent logistikverksamhet. Väl fungerande transporter är nödvändiga om varor ska transporteras effektivt, säkert, kostnadsmässigt konkurrenskraftigt och med så låg klimatpåverkan som möjligt.

## 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 kunderbjudande, konkurrenskraftig driftskostnad, hög tillgänglighet och tillförlitlighet samt bättre miljöprestanda.

**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.

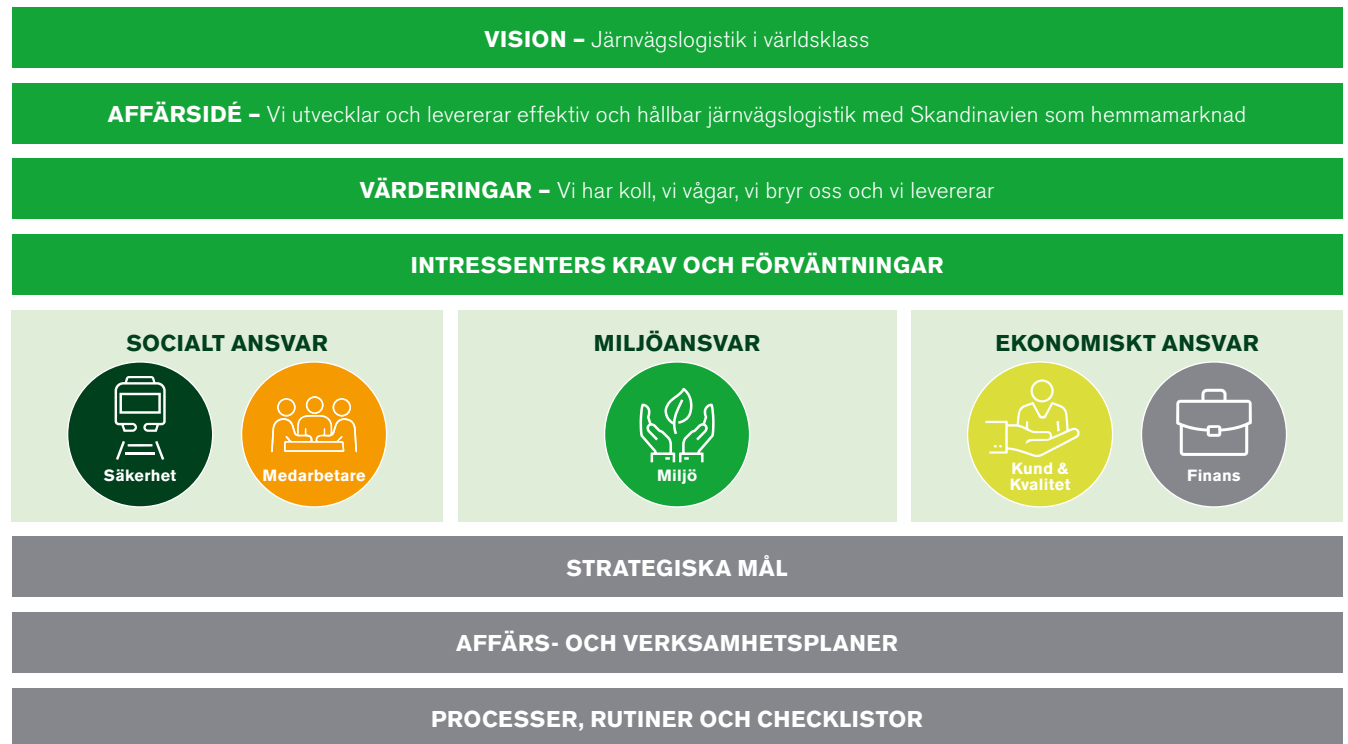
# Från vision till konkret hållbart arbete

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.

Dygnet runt transporterar våra godståg råvaror från skogar och gruvor till processindustrins anläggningar och konsumentvaror till detaljhandeln. Vårt logistiksystem lägger grunden för Sveriges välstånd och konsumtion och produkterna tar i många fall tåget innan de möter konsumenterna.

Som statligt ägt bolag ska Green Cargo agera föredömligt inom hållbart företagande. Vi 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 ska säkerställa 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 transporterna sker på ett säkert sätt, att de är effektiva, förutsägbara och punktliga samt att de utförs med minimal klimatpåverkan. För våra medarbetare ska vi ha 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, vilket är ett krav som ställs i ägarpolicy för statligt ägda bolag. 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 ägarpolicy. 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 24–25. 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 18.

## 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 och vid exempelvis studiebesök i verksamheten.

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 riskområden 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.

Green Cargos styrelse har delegerat ansvaret för att Green Cargo ska agera föredömligt inom hållbarhet till vd. Under 2023 har direktör Hållbarhet & Kommunikation 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.

Finansavdelningen 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 hela Green Cargos verksamhet 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 finansdirektör vid regelbundna business reviews.

Mer om Green Cargos styrning går att läsa i bolagsstyrningsrapporten på sidorna 45–51.

## Riskhantering – en naturlig del av affärsverksamheten

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

Vårt riskarbete beskrivs på sidorna 41–44 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. 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. Under 2023 har Green Cargo fått ett nytt gemensamt säkerhetsintyg som utfärdats av ERA (Europeiska unionens järnvägsbyrå). ERA arbetar för ett gemensamt europeiskt järnvägssystem. Med det gemensamma säkerhetsintyget kan Green Cargo fortsätta att bedriva järnvägstrafik de kommande fem åren. Tillståndet innefattar trafik i Sverige, Norge och Danmark.

### Policier

Green Cargos policier är framtagna utifrån bolagets vision, affärsidé och strategi. 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), och kan fås vid förfrågan.

### 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 människor som berörs av vår verksamhet och att vi strävar efter att skapa mervärde för våra intressenter samt att vi bygger relationer med utgångspunkt i våra värderingar. 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 och/eller de policier som uppförandekoden omfattar har inte justerats något under 2023.

Då vi upplevt att den interna uppförandekoden inte varit tillräckligt känd inom organisationen har vi under 2023 rullat ut en obligatorisk utbildning till alla medarbetare. Syftet med utbildningen är att uppförandekoden ska vara enkel att förstå och bli tillämpbar oavsett vilken funktion man har inom bolaget. Vid årets utgång hade drygt 70 procent av bolagets medarbetare genomfört utbildningen.

### 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.

## Rapportering vid misstanke om brott mot uppförandekoden

Green Cargo har en Visseblåsarpolicy som beskriver bolagets interna visseblåsarsystem. Bland annat erbjuder bolaget en extern webbaserad rapporteringskanal som säkerställer total anonymitet och som kan användas av bolagets medarbetare för att rapportera en 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.

Under 2023 inkom elva visseblåsarrapporter. Fem av ärendena bedömdes uppfylla kriterierna för visseblåsärendet och gällde bland annat arbetsmiljö vid en av bolagets bangårdar. Utredning pågår kring dessa ärenden. Resterande sex ärenden gällde upplevt bristande ledarskap och bedömdes inte uppfylla kravet för visseblåsärendet utan hanterades inom ramen för normala rutiner kring arbetsledning, engagemang och arbetsmiljö.

Samtliga visseblåsarrapporter som inkommit under året har redovisats för bolagets revisionsutskott. Inga särskilt kritiska ärenden har inkommit.

## 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 och vår verksamhet. De 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 genom deras affärsverksamhet.

Vi verkar för jämställdhet och mångfald, både i vår 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. Under 2024 kommer Green Cargo formalisera vår due diligence-process för att identifiera områden samt prioritera aktiviteter kopplat till detta. Syftet är att eliminera, förebygga eller mildra risker kopplade till mänskliga rättigheter.

## Lagar, förordningar, föreskrifter och internationella konventioner

Green Cargo lyder under samma lagar som privatägda bolag, t.ex. aktiebolags-, årsredovisnings-, konkurrens- och bokföringslagen, 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 sektorsspecifik 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 klassificerar bolagets leverantörer utifrån finansiell betydelse samt försörjnings- och leveransrisk. Syftet med detta är att kunna säkerställa rätt nivåer av utvärdering och revisioner samt andra aktiviteter kopplade till respektive leverantör för att uppnå en optimerad leverantörsbas och bättre och mer utvecklande samarbeten. På Green Cargo finns nedanstående leverantörsgrupper.

### Strategisk leverantör

Leverantörer som utifrån ovan angivna kriterier har eller kommer att få en betydande inverkan på bolagets ekonomi, kvalitet, miljö, arbetsmiljö och/eller säkerhet. Green Cargos strategiska leverantörer är i huvudsak leverantörer som är kopplade till våra kärnprocesser.

## 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 i. Green Cargo verkar i ett fåtal högriskländer, exempelvis vid köp av nya lok och köp av it-tjänster. Green Cargo har under de senaste två åren inte varit föremål för ärenden kopplat till mutor eller korruption.

## Prioriterade leverantörer

Leverantörer som utifrån ovan angivna kriterier har eller kommer ha stor inverkan på bolagets 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. Enstaka leverantörer finns i övriga Europa och avser främst inköp av lok, underhåll och tågdragnings och 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 i sin tur innebär att de är insatta i vilka krav vi ställer i frågor kring affäretik, mänskliga rättigheter och korruption med mera. Cirka 45 procent av våra strategiska och prioriterade leverantörer har fram till årsskiftet signerat koden.

Under 2023 har vi genomfört tolv andrapartsrevisioner hos utvalda leverantörer. Vid årets revisioner har vi funnit återkommande brister gällande kontinuitetsplaner, ett aktivt miljöarbete och att några inte följer eller har implementerat den dokumentation och hantering som vi kräver gällande lastning av intermodala enheter. Vid leverantörsuppföljning följer inköpsavdelningen upp leverantörens handlingsplan som revisionsteamet har godkänt. Syftet är att säkerställa att åtgärder genomförts och att de haft avsedd effekt.

# 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                    | Dialog  | Nyckelfrågor   | Krav och förväntningar   |
|------------------------------------|---|--|--|
| Kund                               | Kontinuerlig dialog genom Green Cargos marknadsorganisation, kundmöten, CAB-event samt kundenkäter.   | Punktlighet, konkurrenskraftigt pris, digitalisering och teknikutveckling, ledtider och transportfrekvens, samt geografisk tillgänglighet och internationell uppkoppling.                              | Höga krav på tillförlitliga järnvägstransporter.   |
| Medarbetare                        | Återkommande arbetsplatsträffar, medarbetarundersökning, utvecklings- och medarbetarsamtal, chefsdialog, ledarskapsutbildning samt samverkans- och skyddskommittémöten. | Säkerhet, arbetsmiljö, bolagets ekonomiska resultat, tydligt ledarskap samt möjlighet att göra rätt inom områdena säkerhet, processer och miljö.   | Höga krav på en säker och trygg arbetsplats med goda utvecklingsmöjligheter men också förväntningar på att alla ska kunna göra sitt yttersta oavsett funktion.                   |
| Ägare                              | Löpande dialog med enheten för statligt ägande på Finansdepartementet, styrelsemöten, strategidagar, årsstämmor och nätverksträffar.                                    | Säkerhet, punktlighet, lönsamhet, arbetsmiljö, klimatpåverkan och hållbara och innovativa leverantörskedjor.   | Hållbart företagande ska genomsyra allt från beslut till planering, investeringar, inköp och rekryteringar. Därtill har ägaren finansiella och icke-finansiella mål för bolaget. |
| Leverantörer och samarbetspartners | Löpande avstämningsmöten, omförhandlingar av avtal och upphandlingar samt revisioner.   | Säkerhet, kvalitet och tillförlitlighet inom järnvägssektorn, aktiv i dialogen om hur infrastrukturen kan utvecklas, ansvarsfulla inköp, hållbar affäretik, tydliga och relevanta upphandlingsvillkor. | Högt ställda krav inom miljö, arbetsmiljö, kvalitet samt socialt ansvar. Utöver det är en god affäretik en förutsättning för bra samarbeten.                                     |
| Myndigheter                        | Strategiska och taktiska möten samt tillsynsbesök.  | Tillståndsprövning, säkerhetsstyrning, systematiskt arbetsmiljö- och miljöarbete.  | Förebygga risker som verksamheten kan ge upphov till och förhindra alla typer av olyckor och tillbud.  |
| Organisationer*                    | Kontinuerliga avstämningsmöten, deltagande i styrelsemöten samt möten med och deltagande i intresse- och branschorganisationer.   | Kvalitet och tillförlitlighet inom järnvägssektorn, järnvägens varumärke samt rättvisa och konkurrenskraftiga förutsättningar för transportbranschen.  | Ansvarsfullt företagande och att bidra med expertis inom olika områden.  |
| Banker och finansärer              | Möten i samband med finansiella intresseområden och finansiell rapportering.  | Långsiktig kapitalstruktur, grön och hållbar finansiering, riskeponering och hantering, finansiell kommunikation.  | Hållbar affäretik och ansvarsfullt företagande samt krav på en långsiktigt stabil verksamhet med lönsamhet och avkastning i enlighet med mål.                                    |
| Samhälle                           | Dialog med skolor, presstelefon och sociala medier, planerings- och utvecklingsmöten för region och stad avseende t ex etableringsplaner.                               | Attraktiv arbetsgivare, säkerhet, vikten av ett hållbart och fungerande transportsystem samt branschestyrt för infrastrukturutveckling av regioner och stad.   | En stabil och trygg samhällsaktör, en attraktiv arbetsgivare samt agera ansvarsfullt genom trovärdig och transparent kommunikation.  |

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



# Samverkan med intressenter för att utvecklas hållbart

Green Cargos dagliga hållbarhetsarbete utgår främst från företagets strategier och mål men också 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. Som grund för bolagets väsentlighetsanalys ligger bland annat resultaten från vår årliga översyn av våra intressentdialoger, men också hur vi arbetar inom ramen för bolagets integrerade ledningssystem, kraven i statens ägarpolicy samt vår egen strategi- och affärsplan. De väsentliga områdena utvärderas kontinuerligt för att bedöma om något har ändrat sig internt eller i omvärlden som motiverar en ändring av prioriteringarna.

Under sommaren 2023 genomfördes 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 departementet. Ägaren har under 2023 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. I årets medarbetarundersökning kan vi konstatera att engagemangindex ligger kvar på samma nivå som förra året medan vårt ledarskapsindex har ökat. Det ger oss indikationer på att vi måste fortsätta lägga fokus på relevanta frågor för att nå uppsatta mål för både ledarskaps- och engagemangindex.

Intressentdialogen hjälper oss att urskilja de frågor som är viktigast för våra intressenter och som är av betydelse för vår verksamhet, såväl socialt och miljömässigt som ekonomiskt. I år visar detta att de prioriterade områdena fortsatt hänger tätt ihop med de målområden och måltal som Green Cargo definierat sedan tidigare för att säkerställa hållbart företagande och som är betydande för vår verksamhet.

## Viktiga väsentlighetsområden

Bolaget fortsätter att arbeta vidare med de utvalda väsentlighetsområdena. Flertalet områden har en tydlig koppling till de olika målområdena i Green Cargos balanserade styrkort, Måltavlan. Väsentlighetsområdena Hållbara och innovativa leverantörskedjor kommer formaliseras under 2024 och finns kort beskrivet på sidan 23. Digitalisering och teknikutveckling är en viktig del i bolagets strategi, affärsmodell och leverans till kund. I de fall Green Cargo anser att relevanta nyckeltal bör tas fram kopplat till detta område kommer det att presenteras i kommande årsredovisningar.

Rapportering på de väsentliga områdena finns på sidorna 26–35 samt i GRI-index på sidorna 83–86.

Vart tredje år uppdaterar Green Cargo sin väsentlighetsanalys mer grundligt främst med utgångspunkt från de regelbundna dialoger vi har med flertalet av våra intressentgrupper. 2021 gjorde Green Cargo senast en djupare analys av vilka frågor som är väsentliga för våra intressentgrupper vilket innebär att bolaget 2024 återigen kommer att genomföra en mer grundlig genomlysning. Arbetet kommer även att formaliseras ytterligare för att linjera med kraven för dubbel materialitet inom ramen för CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) och kommande 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

# Ansvarsfull styrning genom Måltavlan

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. Vi ser på Måltavlan i sin helhet som våra samlade hållbarhetsmål.

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.

För varje nyckeltal finns en handbok framtagen där definition, metod och kvalitetssäkring beskrivs. Handböckerna uppdateras minst årligen och är avgörande för att erhålla konsekventa och tillförlitliga beslutsunderlag.

Av de samlade hållbarhetsmålen har Green Cargos styrelse fastslagit långsiktiga målsättningar för ett antal 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 2023 för respektive målområde på sidorna 27–35.



Säkerhet



Medarbetare



Miljö



Kund &amp; Kvalitet



Finans

| Målområde                  | Måltal*  | Utfall 2023                      | Mål 2023 | Utfall 2022 | Mål 2030 | SDG  |   |
|----------------------------|--|----------------------------------|----------|-------------|----------|------|---|
| <b>Säkerhet</b>            | Trafiksäkerhetsindex, koncern                                      | 94,3                             | 95,8     | 95,5        | 98       | 8    |   |
|                            | <b>Medarbetare</b>   | Sjukfrånvaro, %                  | 4,4      | 4,5         | 5,2      | –    | 8 |
|                            |  | Engagemangsindex, Green Cargo AB | 76       | 79          | 76       | 85   | 8 |
|                            |  | Ledarskapsindex, Green Cargo AB  | 74       | 76          | 73       | –    |   |
|                            | Andel kvinnor, Green Cargo AB, %                                   | 21                               | 22       | 21          | 30       |      |   |
| <b>Miljö</b>               | Gram CO <sub>2</sub> e/nettotonkm**                                | 2,25                             | 2,24     | 2,28        | 1,5      | 9 13 |   |
|                            | kWh/tonkm, järnväg med eldrift                                     | 0,036                            | 0,035    | 0,036       | 0,030    | 9 13 |   |
| <b>Kund &amp; kvalitet</b> | Kundnöjdhet, utvalda kunder (skala 1–5)                            | 3,20                             | 4,00     | 3,13        | –        | 8 9  |   |
|                            | Punktlighet till kund, lastad vagn till kund inom utlovad timme, % | 87,4                             | 93,0     | 84,8        | 95       |      |   |
|                            | Regularitet, andel avvecklade av totala tåg (utrullad plan), %     | 95,2                             | 96,0     | 94,8        | –        |      |   |
| <b>Finans</b>              | Rörelseresultat, MSEK  | –8                               | n/a      | 160         | –        | 8 9  |   |
|                            | Nettoomsättning, MSEK  | 3 998                            | n/a      | 4 067       | –        |      |   |
|                            | Avkastning på operativt kapital %, koncern                         | –2,4                             | n/a      | 5,2         | –        | 13   |   |
|                            | Nettoskuldssättningsgrad, koncern, ggr                             | 1,8                              | n/a      | 1,4         | –        |      |   |

\* Måltalen avser moderbolaget om inget annat anges.

\*\* Definitionen uppdaterad 2023 varför värdet för 2022 uppdaterats för jämförbarhet. Avser järnvägstransporter med el- och diesellok.

# 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 ett riskreducerande och proaktivt arbete för att minimera negativa konsekvenser. Säkerhetsarbetet lägger grunden för en tryggare arbetsmiljö, bättre kvalitet, lägre kostnader och minskad eventuell negativ miljöpåverkan.

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 2023 och utfallet blev 94,3 (95,5). Detta beror på ett stort antal olyckor som skett under året, vissa av dessa orsakade av oss själva medan andra exempelvis är kopplade till infrastrukturproblem. Oavsett vad som orsakat olyckorna är säkerhet vår absolut högsta prioritering. Ingen medarbetare ska förolyckas eller skadas svårt under sitt arbete på Green Cargo. Ett intensivt arbete har inletts för att få trenden att vända där en kombination av regeluppdateringar, teknisk innovation och samverkan med infrastrukturförvaltare är under genomförande.

Ett beslut under 2023 var att genomföra större förändringar på säkerhetsområdet, där första steget i detta var att påbörja processen med att förbjuda åkning på utsidan av lok i syfte att skydda våra medarbetare. Det arbetet inleddes i oktober och regeln trädde i kraft den 15 januari 2024 efter gängse riskanalys tillsammans med skyddsorganisationer. Fler förändringar kommer att genomföras framgent i syfte att nå en olycksfri vardag för våra medarbetare.

Arbetet med att stärka säkerhetskulturen har fortlöpt under 2023 där närvarande ledarskap och processverifieringar 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 1 000 rapporter per månad. Plankorsningar är ett av våra största riskmoment och under slutet av 2023 påbörjades

ett arbete med regelförslag där målet är att minska riskerna vid plankorsning. Samverkan med infrastrukturägare har intensifierats under 2023 vilket bidragit till att flera vägskyddsanläggningar uppdaterats och därmed har säkerheten ökat för samtliga trafikanter vid dessa övergångar. Vidare har den etablerade "Åkbarhetsgruppen" fortsatt sitt arbete för att höja säkerheten vid åkning på vagn under växling. Samverkan med svenska och internationella vagnägare har genomförts under året där de åtgärder som Green Cargo genomfört inom området har delats. Det har genererat goda resultat i arbetet kring säkerhetsfrågor. Projektet för obemannad uppsikt i färdriktningen har återstartats där minst tre tekniska lösningar kommer att testas på lika många olika platser under 2024. Målet är att i slutändan minimera åkning på fordon. Genom samarbete med Trafikverket, bransch- och arbetsgivarförbundet Tåg företagen och andra järnvägsaktörer är Green Cargo mycket engagerat i branschöverskridande säkerhetssam-

arbetet med regelförslag där målet är att minska riskerna vid plankorsning. Samverkan med infrastrukturägare har intensifierats under 2023 vilket bidragit till att flera vägskyddsanläggningar uppdaterats och därmed har säkerheten ökat för samtliga trafikanter vid dessa övergångar.

Vidare har den etablerade "Åkbarhetsgruppen" fortsatt sitt arbete för att höja säkerheten vid åkning på vagn under växling. Samverkan med svenska och internationella vagnägare har genomförts under året där de åtgärder som Green Cargo genomfört inom området har delats. Det har genererat goda resultat i arbetet kring säkerhetsfrågor. Projektet för obemannad uppsikt i färdriktningen har återstartats där minst tre tekniska lösningar kommer att testas på lika många olika platser under 2024. Målet är att i slutändan minimera åkning på fordon.

Genom samarbete med Trafikverket, bransch- och arbetsgivarförbundet Tåg företagen och andra järnvägsaktörer är Green Cargo mycket engagerat i branschöverskridande säkerhetssam-

## RIKTLINJER OCH INSTRUKTIONER

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

## UPPFÖLJNING OCH STYRNING

- Löpande säkerhetsuppföljningar och riskanalyser
- Avvikelsesrapportering och avvikelshantering
- Processverifieringar
- Daglig styrning
- Interna revisioner
- Centrala utredningar och lärdomar från incidenter
- Löpande dialog med infrastrukturförvaltare och myndigheter
- Samverkan inom branschen

## AVGRÄNSNINGAR

- Direkt påverkan inom produktion
- Indirekt påverkan hos Infrastrukturförvaltare

## ANSVAR

- Vd
- Säkerhetschef
- Direktör Operations
- Mellanchefer Operations
- Gruppchefer

## BEGRENSNINGAR

- Området behandlar Trafiksäkerhet, Skydd mot brottslig verksamhet samt personlig säkerhet för våra egna medarbetare
- Området hanterar inte informations-säkerhet

arbeten. Även dessa aktiviteter fortsätter under 2024 som ett viktigt bidrag till utveckling och förbättring av branschgemensamma regler och säkerhetsfrågor samt hantering av gemensamma risker i järnvägssystemet.

2024 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 2024.



Säkerhet

### Varför dessa nyckeltal?

#### 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).

### Prioriterade aktiviteter under året som gått

- Säkerställt gemensamt säkerhetsintyg (SSC)
- Uppdaterat hanteringen efter inträffade olyckor och allvarliga tillbud inklusive förbättrade orsaksanalyser.
- Skapandet av ett förbättrat internt OSPA\*-arbete.
- Samarbeten kring säkerhet i branschen och med relevanta myndigheter.
- Säkerställt förbättrade förebyggande åtgärder för att förhindra lastförskjutningar.
- Fokus på arbete med säkerhetskultur brett.
- Synergicoachning av chefer i ett bredare spann i verksamheten.
- Genomfört ett historiskt högt antal riskanalyser.
- Förbättrade processer för krishantering och krisövningar

\* OSPA-A innebär en otillåten stoppsignalspassage

### Mål och utfall 2023

**Utfall:** 94,3

**Mål:** 95,8

### Exempel på aktiviteter 2024–2026

- Fokus på obemannad uppsikt i färdriktningen
- Förändringar av regler för åkning på fordon för att öka säkerheten
- Fokus på samarbete med myndigheter och berörda aktörer kring säkra arbeten i spårtrafik.
- Utbildning i säkerhetskultur för chefer och ledare.
- Barriäranalyser och uppdaterad hantering av avvikelssystemet Synergi.
- Förbättrat beredskap- och kontinuitetsplanarbete.
- 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

# Engagerade och kompetenta medarbetare ger nöjda kunder

Green Cargos medarbetare är vår viktigaste tillgång och med sin kompetens och sitt engagemang de som driver vår utveckling och framgång mot vår vision om järnvägslogistik i världsklass. 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. Green Cargo ansvarar för att medarbetarna har rätt utbildning för sina uppdrag samt att de får rätt information och resurser för att utföra arbetet på ett korrekt och säkert sätt. En hög säkerhetsmedvetenhet är en viktig faktor för en bra arbetsmiljö, vilket 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. Utfallet från dessa skapar underlag till att arbeta med förebyggande åtgärder och ständiga förbättringar, vilket är en förutsättning för en säker arbetsplats och en god arbetsmiljö. Under 2023 har Green Cargo bland annat arbetat med att koppla inrapporterade avvikelser till process och topphändelse för att få exakt data på var i arbetsflödet arbetsmiljörelaterade avvikelser uppstår samt vilka konsekvenser de kan generera. Med stöd av så kallad machine learning kan vi enkla identifiera förbättringsbehov samt upprätta fler hållbara barriärer.

Green Cargo fortsätter jobba strukturerat med att förbättra den organisatoriska och sociala arbetsmiljön baserat på resulta-

tet från Green Cargos årliga medarbetarundersökning. Ett nytt systemstöd för att genomföra riktade pulsmätningar inom den organisatoriska och sociala arbetsmiljön på Green Cargo har tagits fram och arbetet med implementering pågår.

Green Cargo har haft ett årsmål på max 4,5 procent sjukfrånvaro. Utfallet för 2023 blev 4,4 procent.

Green Cargos process för arbetsanpassning och rehabilitering har under 2023 genomlysts och förtydligats med syfte att ge chefer bättre förutsättningar att fånga upp medarbetares behov i tidigt läge och därmed kunna förebygga ohälsa. Ett gott samarbete med företagshälsovården är viktigt för att kunna vidta proaktiva hälsofrämjande åtgärder. Green Cargo har valt att förlänga sitt samarbete med Falck för företagshälsovård, där ett förlängningsavtal kommer tecknas under våren 2024. För att främja ett ökat nyttjande av friskvårdsaktiviteter samt öka attraktiviteten i Green Cargos förmånserbjudande har Green Cargo under 2023 även startat ett samarbete med Benify, som möjliggör en digital och lättillgänglig förmånsportal för samtliga medarbetare på Green Cargo.

Green Cargo strävar efter att erbjuda goda arbetsvillkor och vi 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. Samtliga av

bolagets medarbetare omfattas av kollektivavtal och har rätt att ansluta och engagera sig fackligt. I dagsläget är cirka 80 procent av våra anställda fackligt anslutna.

Green Cargos fortsatta utveckling ställer krav på ständiga förbättringar och för det behöver vi kontinuerligt säkerställa att vi har rätt antal medarbetare med rätt kompetenser. Därför är det viktigt att arbeta långsiktigt med aktiviteter som säkerställer bästa möjliga förutsättningar för en stabil produktion. Under 2022 skapades en särskild rekryteringsenhet med inriktning på kompetensförsörjning till produktionen och under 2023 har vi rekryterat 65 nya lokförare och 92 nya förare i växlingstjänst. I ljuset av det branschgemensamma lokförarunderskottet är detta ett viktigt arbete som kräver fortsatt stort fokus.

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 årets medarbetarundersökning kan vi konstatera att engagemangsindex ligger kvar på samma nivå som förra året medan vårt ledarskapsindex har ökat. Medarbetarundersökningen identifierar och synliggör våra utvecklingsområden och är ett verktyg för såväl ledning och chefer som medarbetare.

## RIKTLINJER OCH INSTRUKTIONER

- Arbetsmiljöpolicy
- Instruktion för medarbetarundersökning

## UPPFÖLJNING OCH STYRNING

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

## AVGRÄNSNINGAR

- Medarbetarengagemang omfattar all personal inom Green Cargo

## ANSVAR

- Vd
- Mellanchefer
- Medarbetare
- HR-direktör
- Gruppchefer

## BEGRÄNSNINGAR

- Området omfattar inte konsulter och inhyrd personal

## MÅLOMRÅDE MEDARBETARE



Medarbetare

## Varför dessa nyckeltal?

## Prioriterade aktiviteter under året som gått

## Mål och utfall 2023

## Exempel på aktiviteter 2024–2026

**Sjukfrånvaro**

Friska medarbetare som trivs bra presterar och utvecklas. Hållbara medarbetare är en lönsamhetsfråga.

- Uppföljning och analys av sjukfrånvaro på aggregerad samt individnivå för att styra val av hälsofrämjande aktiviteter.
- Månatliga analys- och uppföljningsmöten mellan centrala HR-funktionen och chefer.

**Utfall:** 4,4%  
**Mål:** 4,5%

- Framtagning av helt nya rutiner samt samtalsmallar för Hälsosamtal, som gör det lättare för chefer att agera proaktivt vid sjukfrånvaro hos medarbetare.
- Uppdatera ramverk för hur vi arbetar med alkohol- och narkotikamissbruk.
- Utveckla nära samarbete i samtliga driftområden samt inom stödfunktioner där uppföljning av sjukfrånvaro är en prioriterad fråga.

**Engagemangsindex**

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

- Aktivt arbete och uppföljning av både resultat och handlingsplaner utifrån medarbetarundersökningen.

**Utfall:** 76  
**Mål:** 79

- Löpande kompetensutveckling och möjlighet till avancemang genom exempelvis intern lokförarutbildning.
- Fortsatt arbete med ett aktivt, närvarande ledarskap som involverar och ger tillit samt hanterar medarbetarnas behov och följer upp prestation.
- Översyn av gruppchefens roll för att skapa ett tydligare och mer närvarande ledarskap.
- Tvärfunktionella workshops i varierande ämnen med syfte att utbyta erfarenheter och perspektiv.

**Ledarskapsindex**

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

- Aktivt arbete och uppföljning av både resultat och handlingsplaner utifrån medarbetarundersökningen.
- Öka det närvarande ledarskapet och stödjande medarbetare i problemlösning och agera coachande vid beslut.
- Utbildningar i chefs- och ledarskap för alla nya chefer samt särskilt fokus på introduktion för nyanställda chefer.

**Utfall:** 74  
**Mål:** 75

- Introduktionsdagar för nyanställda chefer med innehåll kopplat till bl a ledarskapsprinciper, och arbetsrätt.
- Ny framtagen vidareutbildning för chefer och ledare.

**Andelen kvinnor i Green Cargo**

En jämställd arbetsplats skapar dynamik och stärker Green Cargo.

- Sett över tonalitet och annonser för att attrahera fler kvinnor
- Sett över förutsättningarna för att kvinnor och män inom produktion ska ha samma förutsättningar på arbetsplatsen i form av exempelvis omklädningsrum.

**Utfall:** 21%  
**Mål:** 22%

- Vid tillsättning av nya medarbetare beaktas målet att öka andelen kvinnor inom Green Cargo.
- Säkerställa att det blir en viktig och prioriterad fråga från ledningsgrupp till avdelningar samt kommunicera ämnet internt i olika kanaler.
- Arbeta med kulturen inom bolaget genom utbildning, workshops och värderingsövningar. Jargong får aldrig accepteras och när det sker ska det markeras.
- 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 kravprofilsmallar så att eventuella irrelevanta kompetenser inte förekommer.

# 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 förnybara 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.

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 lastbilflottan fullt ut fasat ut användningen av fossila bränslen. Det handlar om att använda rätt transportslag på rätt plats, eltåg den långa sträckan och lastbil som drivs med förnybar energi för upphämtning och distribution.

Trots att Green Cargos miljöprestanda är god redan idag, fortsätter vi ständigt att arbeta med att minska den miljöpåverkan vi trots allt har. Det förväntas sig såväl ägare som kunder och

samhället i stort. Under året har bolaget fortsatt investera i fler dragstarka ellok med elåtermatning, så kallade Mb-lok. Green Cargo har dessutom avyttrat sex stycken äldre RM-lok samtidigt som flottan fyllts på med tio nya energieffektiva Vectronlok. Detta kommer förhoppningsvis ge effekt tillsammans med de tillkommande Mb-loken framgent och bidra till ökad energieffektivitet per nettotonkilometer. Två procent av vårt transportarbete utförs med diesellok. 2023 var det premiär för introduktion av fossilfritt bränsle, HVO100, då en av våra kunder tog beslut om detta för en del av sitt transportupplägg.

Vi når inte uppsatta mål inom Målområde Miljö. Utfallet för gram CO<sub>2</sub>e/nettotonkm ligger på 2,25 (2,27) gram med en målnivå om 2,24 gram och energieffektiviteten landar på 0,036 (0,036) kWh/nettotonkm med en målnivå på 0,035 kWh/nettotonkm. Under 2023 har vi uppdaterat definitionen och förfinat mätmetoden för våra måltal inom målområdet. Det innebär att vi endast mäter utfall kopplat till vår egen trafik eftersom det är där vi har säkrast data och även störst påverkansmöjlighet idag. Många faktorer spelar

in och påverkar dessa måltal. Den dieseldrivna trafiken påverkar koldioxidutsläppen negativt. Vi har under året haft utmaningar i vår tågproduktion och haft ett något högre utnyttjande av diesellok än normalt vilket påverkar utfallet negativt. Utfallet hör sannolikt också ihop med sjunkande volymer, vilket påverkar effektiviteten och således utfallet på målet negativt. Under fjärde kvartalet har dock en ökad andel HVO använts i ett transportupplägg. Det påverkar utfallet positivt.

Att utfallet för energieffektiviteten i den eldrivna tågtrafiken ligger något över årsmål hör sannolikt ihop med sjunkande volymer men vi har under året haft en ökad andel energieffektivare lok i produktion vilket påverkar utfallet positivt.

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 pågående aktiviteter som skulle påverka våra miljömål positivt.

## RIKTLINJER OCH INSTRUKTIONER



- Aktuella lagar, förordningar och föreskrifter rörande miljö
- Miljöpolicy

## UPPFÖLJNING OCH STYRNING



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

## AVGRÄNSNINGAR



- Direkt påverkan inom produktion, range-ring och växling
- Indirekt påverkan hos underleverantörer

## ANSVAR



- Vd
- Hållbarhets- och kommunikationsdirektör
- Direktör Operations
- Hållbarhetsstrateg
- Mellanchefer inom Operations
- Inköpschef

## BEGRENSNINGAR



- Dieselförbrukning anges enbart i relation till utförda järnvägstransporter
- Energianvändning anges enbart i relation till utförda järnvägstransporter med eldrift



Miljö



## Varför dessa nyckeltal?

**Gram CO<sub>2</sub>e/nettonkm (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 koldioxidekvivalenter. De utsläpp som orsakas av Green Cargos verksamhet härrör i huvudsak från egen trafik driven av diesellok.

**kWh/nettonkm (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. Energieffektiviseringsåtgärder får därmed långsiktig effekt i total förbrukning.

## Prioriterade aktiviteter under året som gått

- Trafiksättning av fler MB-lok.
- Implementerat fossilfritt bränsle för enstaka kund.
- Leverans av tio Vectron-lok och utfasning av äldre lok.

- EcoDriving som utbildningsmodul i det ordinarie utbildningspaketet.
- Leverans av tio Vectron-lok och utfasning av äldre lok.

## Mål och utfall 2023

**Utfall:** 2,25 gram CO<sub>2</sub>e/nettonkm

**Mål:** 2,24 gram CO<sub>2</sub>e/nettonkm

**Utfall:** 0,036 kWh/nettonkm

**Mål:** 0,035 kWh/nettonkm

## Exempel på aktiviteter 2024–2026

- Serieinstallation av tomgångsreglage för diesellok av fordonstyp T44.
- Leverans av flera Vectron-lok och utfasning av äldre lok.
- Trafiksättning av fler nya MB-lok.
- Fortsätta att implementera fordonsstrategin.
- Se över möjligheter att implementera fossilfritt bränsle i fler kundupplägg.
- Ställa relevanta miljö- och hållbarhetskrav på våra leverantörer.
- Höja tågfyllnaden.
- Attrahera fler kunder att välja järnvägstransporter.
- Test med att byta ut dieseldriften av kylcontainrar till batteridrift, laddning med axelgeneratorer på vagnar.

- Hitta en ny 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.
- Attrahera fler kunder att välja järnvägstransporter.



# 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 men de förväntar sig även kvalitet i andra hänseenden såsom bättre störningsinformation, strukturerad avvikelshantering, ökad redundans vid störning samt ökad digitalisering. Green Cargo adresserar samtliga nämnda områden och den digitaliseringsresa bolaget genomgår förväntas bidra positivt till arbetet.

Green Cargo arbetar systematiskt med den del 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 TTT – Tillsammans för tåg i tid. TTT är ett branschgemensamt arbete med ett ambitiöst mål om att hela systemet årligen ska ha en punktlighet på 95 procent.

Järnvägsbranschen har haft ett mycket ansträngt år kopplat till såväl lokförarbrist som Trafikverkets införande av ett nytt planeringssystem. Den omfattande lokförarbristen under primärt avslutningen av 2022 samt första delen av 2023 hade negativ påverkan på vår möjlighet till att leverera förutsägbara leveranser till våra kunder. Den riktade rekryterings- och utbildningsinsats som bolaget bedrivit under hela året ger resultat. Den senare

delen av 2023 såg vi en bättre bemanningsbalans vilket innebär att vi ska stå bättre rustade inför starten av 2024.

Införandet av Trafikverkets nya digitala planeringssystem, MPK (marknadsanpassad planering av kapacitet) har medfört mycket stora påfrestningar på bolagets möjligheter att planera och bedriva verksamhet med god kvalitet vilket i sin tur har påverkat våra kunders upplevelse och lojalitet. Green Cargo arbetade under hela implementeringsperioden tätt tillsammans med Trafikverket och branschsamverkansforum för att underlätta och gemensamt finna lösningar på situationen som uppkom. Trots detta fick dessvärre Trafikverkets implementering av MPK omfattande negativa följder för såväl Green Cargo som för våra kunder. Vi ser dock med tillförsikt att funktionaliteten i Trafikverkets system har blivit allt bättre och mer stabilt redan från tidtabellsskiftet i december 2023.

Vårt interna transformationsprogram gällande punktliga leveranser har pågått parallellt och enligt plan, trots ovan beskrivna utmaningar. Arbetet har resulterat i förändrade arbetssätt och en förbättrad kvalitet gällande vår punktlighet av lastade vagnar till kund.

Definitionen av punktlighet är "lastad inrikes vagn till kund inom utlovad timme". Under 2023 blev utfallet 87,4 (84,8) procent mot årsmålet 93 procent.

Regularitet är det mått vi använder för att beskriva i vilken utsträckning vi framfört planerade tåg under en period, vanligtvis månadsvis. Måttet avser att fånga både Green Cargos tillkortakommanden (såsom fordonsproblem, förseningar och personalbrister) och Trafikverkets tillkortakommanden (såsom rälsbrott, signalfel, prioriteringar av annan spårtrafik och väderrelaterade problem). Under 2023 blev utfallet 95,2 (94,8) procent. Även regulariteten har påverkats negativt av Trafikverkets implementering av MPK.

Vår digitala resa fortsätter med fokus på att göra det enklare för våra kunder, i det arbetet spelar Green Cargo Connect en central roll. Utöver våra kunders behov att kunna utföra bokningar och skapa fraktsedlar så kommer våra kunder som idag väljer en vagnslast eller intermodal service kunna se både ledig kapacitet och ha möjlighet att spåra sina transporter, dygnet runt och året om.

Härnäst i utvecklingen kommer det även vara möjligt att boka om och att ändra information i de befintliga bokningar som gjorts och parallellt har vi utvecklat förbättringar i våra API-meddelanden för de kunder som ser fördelen av att integrera sitt system med oss.

## 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
- Avvikelseberättelser och avvikelshantering
- Interna revisioner
- Samverkan inom branschen

## AVGRÄNSNINGAR

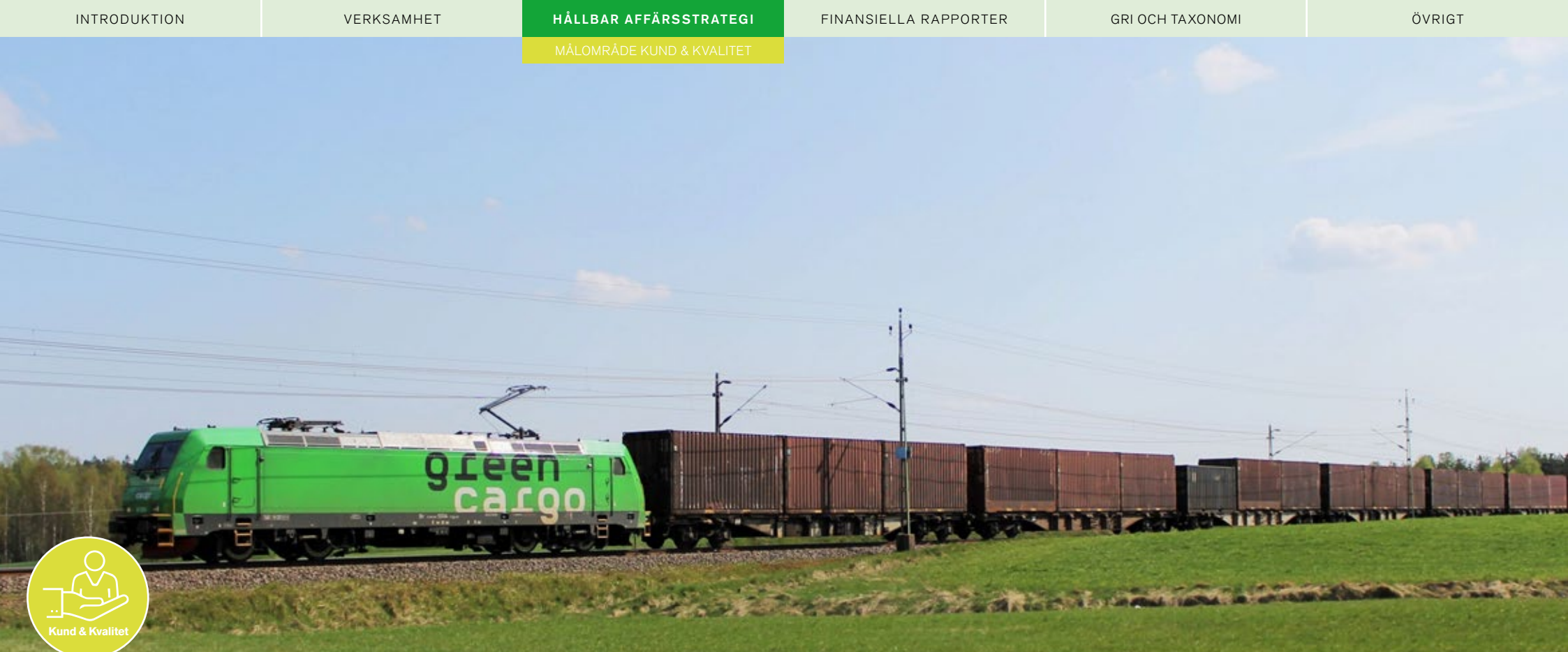
- Avgränsningar (direkt påverkan)
  - Avveckling av fastställd tågplan, dvs upprätthållande av regularitet
- Avgränsningar (indirekt påverkan)
  - Resursomloppen hålls (dvs, personal, lok och vagn)

## ANSVAR

- Vd
- Chef Network Management (planering)
- Chef Operations/Produktion (exekvering)

## BEGRENSNINGAR

- Punktlighet, till kund inom utlovad timme, för samtliga tåg som Green Cargo kör



### Varför dessa nyckeltal?

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

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.

- Införande av en ny roll Logistikpartner med fokus på proaktivt arbete med kundkvalitet.
- Kundintervjuer med våra största kunder.

**Utfall:** 3,2  
**Mål:** 3,80

### Exempel på aktiviteter 2024–2026

- 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.

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

Att våra kunder ska kunna lita på att deras vagnar levereras i enlighet med kundlöftet med en hög punktlighet är nödvändigt för att Green Cargo ska vara ett attraktivt val som leverantör av transporttjänster.

- Implementation av ett standardiserat arbete kring förbättringsarbeten kopplade till avvikelser och med det vagnar som inte uppfyller kundlöftet.
- Orsakskodning med avsikten att jobba med hållbara och långsiktiga förbättringar

**Utfall:** 87,4%  
**Mål:** 93%

- 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.

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

Att vi håller det vi lovar i vår satta tågplan är oerhört viktigt för att säkerställa att kundlöftet samt personal- och lokomlopp hålls.

- Manuellt arbete för att extrahera data under 2023 då Trafikverkets planeringssystem ej har fungerat.

**Utfall:** 95,2%  
**Mål:** 96%

- Analys och åtgärdsplan för inställda tåg.
- Eliminering av interna systematiska störningar som påverkar kunder.

# 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.

Green Cargo har under 2023 påverkats av minskade volymer huvudsakligen beroende på den under året avvecklade norska inrikesverksamheten samt nedlagda internationella trafiklinjer vilket påverkat volymer och intäkter i dotterbolaget NTR negativt. Därutöver har bolaget noterat en efterfrågeminskning drivet av de operationella utmaningar bolaget haft samt den pågående konjunkturavmattningen. Under året har bolaget även drabbats hårt av ökade kostnader, både drivna av inflatoriska faktorer och ökade underhållskostnader, samt av merkostnader på grund av produktionsstörningar vilka till stor del berott på Trafikverkets införande av det nya planeringssystem, MPK. Allt detta i kombination har under året ytterligare försämrat bolagets redan svaga resultat.

Det systematiska förbättringsarbetet, i syfte att utveckla och effektivisera våra processer inom såväl produktion som administration, har fortsatt under året. Genom en ökande grad av digitalisering och automatisering ser vi förbättringar inom flertalet avdelningar.

Bolaget har under året gjort ett grundligt och gediget arbete med införandet av rapportering enligt EU:s Taxonomiförordning.

Därtill har bolagets balanserade styrkort, Måltavlan, fortsatt utvecklats med införandet av ett antal nyckeltal på nivå 2 och 3 i organisationen som ännu tydligare visar på bolagets prestation avseende produktivitet, effektivitet och resursutnyttjande. Verksamhetsplaneringen och bolagets kvartalsvisa uppföljning genom "business reviews" har också vidareutvecklats under året.

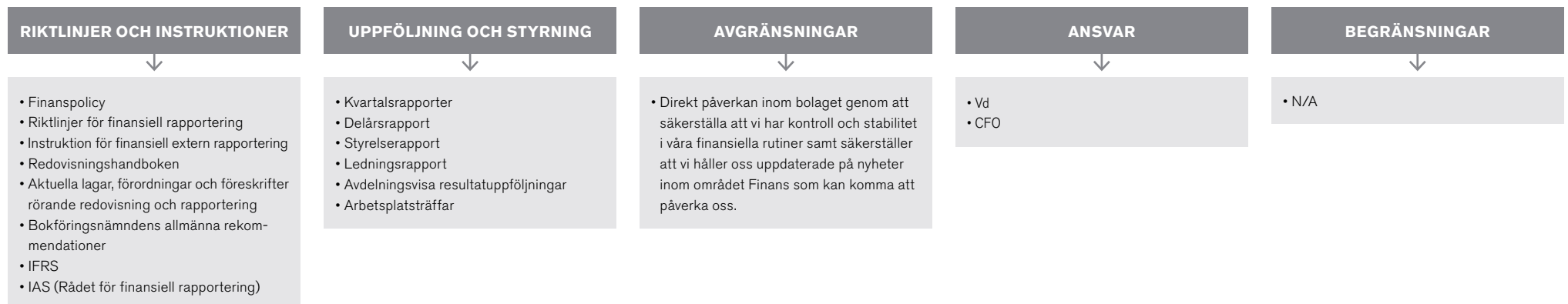
Under våren uppdaterade Green Cargo ramverket för grön finansiering som lanserades under 2019. Ramverket bygger på ambitiösa mål för fossilfria transporter och energieffektivisering i förhållande till utfört transportarbete, och investeringar i gröna tillgångar. Det hänger väl ihop med Green Cargos ambition att minska sin klimatbelastning. För att säkerställa att det gröna ramverket uppfyller de högt ställda hållbarhetskraven har det oberoende analysinstitutet CICERO Shades of Green utfärdat ett yttrande om ramverket. De ger ramverket högsta betyget "Dark Green" avseende de gröna villkoren samt "Good" med avseende på styrning.

Ägarens finansiella mål för koncernen utgörs av krav på att avkastningen på operativt kapital ska uppgå till minst 10 procent

över en konjunkturcykel. Avkastningen på operativt kapital 2023 uppgick till -2,4 (5,2) procent. Nettoskuldssättningsgraden ska ligga mellan 0,6 och 0,9 och uppgick per den 31 december 2023 till 1,8 (1,4). Ordinarie utdelning ska uppgå till hälften av årets vinst efter skatt under förutsättning att nettoskuldssättningsgraden efter utdelningar hamnar inom målintervallet.

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 har proaktivt tagit itu med utmaningar kopplat till rådande finansiellt läge med koncentration på det som kan kontrolleras, däribland att minska kostnaderna. 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.



# 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 2023. 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 37.

## 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 10–36, 41–44 samt 83–86 i Års- och hållbarhetsredovisningen 2023 och är bolagets lagstadgade hållbarhetsrapport enligt Årsredovisningslagen. Vidare återfinns redovisning i enlighet med EU:s taxonomiförordning på sidorna 87–92.

GRI-index samt Green Cargos styrning av hållbarhetsarbetet presenteras på sidorna 21–23 samt 83–86 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 resultatet 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 24–25.

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](http://www.greencargo.com). Vid frågor om hållbarhetsredovisningen kontakta Green Cargo via [miljo@greencargo.com](mailto:miljo@greencargo.com).



# Revisorns rapport över översiktlig granskning av Green Cargo ABs 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 i Green Cargo AB ("Green Cargo") att översiktligt granska Green Cargos hållbarhetsredovisning för år 2023. Företaget har definierat hållbarhetsredovisningens omfattning på sid 2. Inom ramen för vårt uppdrag, och detta uttalande, har inte avsnittet EUs taxonomi på sidan 87 inkluderats. Styrelsens och företagsledningens ansvar 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. Kriterierna framgår på sidan 36 i hållbarhetsredovisningen, och utgörs av de delar av ramverket för hållbarhetsredovisning utgivet av GRI Standards 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 FARs 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 revisionsred i övrigt har.

Revisionsföretaget tillämpar ISQM 1 (International Standard on Quality Management) och har därmed ett allsidigt system för kvalitetskontroll vilket innefattar dokumenterade riktlinjer och rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar. Vi är oberoende i förhållande till MEKO enligt god revisorsred 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 2024

PricewaterhouseCoopers AB

**Linda Corneliusson**  
Auktoriserad revisor

# Femårsöversikt, koncernen

| RESULTATPOSTER  | 2023               | 2022               | 2021               | 2020               | 2019               |
|---|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| <b>Nettoomsättning</b>                                    | <b>4 168</b>       | <b>4 519</b>       | <b>4 175</b>       | <b>4 040</b>       | <b>4 096</b>       |
| <b>Rörelseresultat</b>                                    | <b>-44</b>         | <b>104</b>         | <b>440</b>         | <b>-222</b>        | <b>-93</b>         |
| Rörelseresultat justerat för jämförelsestörande poster    | -474               | -206               | -157               | -255               | -217               |
| Rörelsemarginal, %  | -0,9               | 2,1                | 9,1                | -5,5               | -2,2               |
| Rörelsemarginal justerat för jämförelsestörande poster, % | -9,8               | -4,1               | -3,2               | -6,3               | -5,3               |
| Finansnetto   | -53                | -61                | -40                | -7                 | -36                |
| <b>Resultat efter finansiella poster</b>                  | <b>-97</b>         | <b>43</b>          | <b>400</b>         | <b>-229</b>        | <b>-129</b>        |
| <b>Årets resultat</b>                                     | <b>-97</b>         | <b>43</b>          | <b>400</b>         | <b>-229</b>        | <b>-129</b>        |
| <b>BALANSPOSTER</b>                                       | <b>31 dec 2023</b> | <b>31 dec 2022</b> | <b>31 dec 2021</b> | <b>31 dec 2020</b> | <b>31 dec 2019</b> |
| <b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>                                   | <b>3 456</b>       | <b>3 454</b>       | <b>2 858</b>       | <b>3 170</b>       | <b>3 035</b>       |
| <b>Eget kapital</b>                                       | <b>659</b>         | <b>731</b>         | <b>644</b>         | <b>243</b>         | <b>473</b>         |
| <b>Summa skulder</b>                                      | <b>2 797</b>       | <b>2 723</b>       | <b>2 804</b>       | <b>2 927</b>       | <b>2 562</b>       |
| <b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>                     | <b>3 456</b>       | <b>3 454</b>       | <b>3 448</b>       | <b>3 170</b>       | <b>3 035</b>       |
| <b>KASSAFLÖDE</b>   | <b>2023</b>        | <b>2022</b>        | <b>2021</b>        | <b>2020</b>        | <b>2019</b>        |
| Kassaflöde från den löpande verksamheten                  | 284                | 925                | 492                | 283                | 422                |
| Kassaflöde från investeringsverksamheten                  | -268               | -330               | -21                | -335               | -125               |
| Kassaflöde från finansieringsverksamheten                 | -143               | -348               | -493               | 12                 | -247               |
| <b>Årets kassaflöde</b>                                   | <b>-126</b>        | <b>247</b>         | <b>-22</b>         | <b>-40</b>         | <b>50</b>          |

| NYCKELTAL   | 2023        | 2022        | 2021        | 2020        | 2019        |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Avkastning på operativt kapital                               | neg         | 5,2         | 20,7        | neg         | neg         |
| Avkastning på eget kapital                                    | neg         | 6,3         | 90,2        | neg         | neg         |
| Soliditet, %  | 19          | 21          | 19          | 8           | 16          |
| Nettoskuldsetningsgrad (ggr)                                  | 1,8         | 1,4         | 2,5         | 7,3         | 3,5         |
| Bruttoinvesteringar   | 173         | 244         | 116         | 339         | 168         |
| Medelantal anställda  | 1 799       | 1 878       | 1 912       | 1 836       | 1 771       |
| <b>JÄMFÖRELSESTÖRANDE POSTER</b>                              | <b>2023</b> | <b>2022</b> | <b>2021</b> | <b>2020</b> | <b>2019</b> |
| <b>Rörelseresultat</b>  | <b>-44</b>  | <b>104</b>  | <b>440</b>  | <b>-222</b> | <b>-93</b>  |
| <i>Jämförelsestörande poster</i>                              |             |             |             |             |             |
| Nedskrivning vagnar   |             | -14         | -           | -           | -           |
| Omstruktureringkostnader                                      |             | -43         | -           | -           | -           |
| Avsättning förlustkontrakt                                    |             | -7          | -           | -           | -           |
| Pandemistöd   |             | -           | 389         | -           | -           |
| Återbetalning infrastrukturavgifter                           |             | -           | -           | -           | 10          |
| Resultateffekt av miljökompensation                           | 430         | 374         | 208         | 33          | 114         |
| <i>Summa jämförelsestörande poster</i>                        | <i>430</i>  | <i>310</i>  | <i>597</i>  | <i>33</i>   | <i>124</i>  |
| <b>Rörelseresultat justerat för jämförelsestörande poster</b> | <b>-474</b> | <b>-206</b> | <b>-157</b> | <b>-255</b> | <b>-217</b> |

# Finansiella rapporter

|                        |    |
|------------------------|----|
| Förvaltningsberättelse | 40 |
| Bolagsstyrningsrapport | 45 |
| Räkningar              | 52 |
| Noter                  | 60 |
| Underskrifter          | 78 |
| Revisionsberättelse    | 79 |
| Styrelse               | 81 |
| Ledning                | 82 |

# Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för Green Cargo AB (org.nr. 556119-6436) avger härmed årsredovisning och koncernredovisning för räkenskapsåret 2023. 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 hållbar logistikpartner och en viktig del av skandinaviskt näringsliv. Dygnet runt transporterar våra godståg råvaror från skogar och gruvor till processindustrins anläggningar och konsumentvaror till detaljhandeln. Logistiksystemet lägger grunden för Sveriges välstånd och konsumtion.

Bolaget binder samman närmare 300 platser i Sverige, Norge och Danmark och tillgodoser transportbehov som varierar från en vagn till hela tågsätt. Med partners länkar Green Cargo dessutom den svenska marknaden till nära 1 000 destinationer på den europeiska kontinenten.

Green Cargo ägs av svenska staten och förvaltas av Finansdepartementet. Vi transporterar årligen drygt 20 miljoner ton gods, har knappt 1 800 anställda och nådde en årsomsättning på 4,2 miljarder SEK 2023. Verksamheten i Green Cargo-koncernen bedrivs utöver moderbolaget främst även i dotterföretaget Nordisk Transport Rail AB (NTR). Samtliga bolag styrs genom styrelsepresentation och alla transaktioner mellan koncernbolagen sker på marknadsmässiga villkor.

## Transportverksamheten

Järnvägstransporter utgör basen för Green Cargos verksamhet. För ökad flexibilitet kan bolaget, som ett komplement till våra tågtransporter för att nå hela vägen fram, erbjuda lastbilstransporter. 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 basindustri 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

Året 2023 har präglats av krig och konflikter i vår omvärld, en fortsatt hög inflationsnivå, stigande räntor och med en stagnerande ekonomisk utveckling som följd. Samtidigt sker stora satsningar inom svensk basindustri som ställer krav på gröna transporter. Det skapar möjligheter och underbygger Green Cargos viktiga roll att erbjuda klimatsmarta logistiklösningar på resan mot netto noll utsläpp. Efterfrågan på järnvägstransporter är starkt knuten till utvecklingen av svensk basindustri, vilken i sin tur påverkas av efterfrågan på exportmarknaderna. Inom vissa marknadssegment sker en avmattning i efterfrågan till följd av den försvagade konjunkturen.

Green Cargos omsättning utgörs till drygt 30 procent av omsättning i utländsk valuta, företrädesvis euro. Effekterna av valutaförändringar har vad beträffar rörelseresultatet varit begränsade under året, till följd av att Green Cargo valutasäkrar nästan hela nettoflödet i euro. Valutaeffekten i finansnettot till följd av omvärdering av skulder i euro var även det begränsat.

Green Cargo tecknade under året nya transportavtal till ett totalt kontraktsvärde om 1 066 (1 331) MSEK.

## Koncernens intäkter och resultat

Koncernens nettoomsättning under perioden uppgick till 4 168 (4 519) MSEK, vilket är en minskning med knappt 8 procent jämfört med samma period föregående år. Transportvolymerna var drygt 6 procent lägre än samma period föregående år.

Rörelseresultatet uppgick till -44 (104) MSEK.

Årets rörelseresultat inkluderar 430 (374) MSEK avseende erhållen miljökompensation. Det underliggande rörelseresultatet är 268 MSEK lägre jämfört med motsvarande period föregående år, rensat för jämförelsestörande poster. Den minskade nettoom-

sättningen 2023 jämfört med föregående år förklaras i huvudsak av lägre intäkter i dotterbolagen. Detta beror till dels på att den norska inrikestrafiken upphörde i början av året, vilket påverkar omsättningen för perioden negativt med 362 MSEK, och dels på att linjen Belgium Direct inte längre trafikeras. Därtill har Trafikverkets införande av sitt nya planeringssystem MPK, i kombination med en ansträngd bemanningssituation, inneburit inställda avgångar, uteblivna intäkter och ökade kostnader, i synnerhet under det andra och tredje kvartalet. En svagare konjunktur har även påverkat volymer och intäkter negativt, framförallt inom branschsegmenten Intermodalt och Skog & Kemi. Vid jämförelse med föregående år belastas resultatet av högre kostnader för fordonsunderhåll och produktionspersonal. Därtill har kostnaderna generellt ökat till följd av den höga inflationsnivån. Resultatet föregående år belastades med 43 MSEK i omstruktureringskostnader relaterade till avvecklingen av den norska inrikestrafiken. Finansnettot för perioden uppgick till -53 (-61) MSEK. Finansnettot har påverkats av förändrade valutakurser med 2 (-29) MSEK som härrör till omvärdering av leasingkulder samt skulder till kreditinstitut. Räntenettet var -55 (-33) MSEK. Periodens resultat uppgick till -97 (43) MSEK. Skatt på periodens resultat var 0 (0) MSEK.

## Anläggningstillgångar

Koncernens bruttoinvesteringar i immateriella- och materiella anläggningstillgångar under 2023 uppgick till 173 (244) MSEK. Periodens investeringar avser främst investeringar i nya lok. Av finansiella anläggningstillgångar på 40 (102) MSEK utgör 24 (93) 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 1 760 (1 714) MSEK, varav 787 (789) MSEK avser leasingkulder.



Koncernens räntebärande skulder till banker och kreditinstitut uppgick på balansdagen till 1 231 (1 248) MSEK. Bolagets nettofordran avseende pensioner uppgick till 15 (9) MSEK. Skulder till banker och kreditinstitut förfaller under perioden 2023–2025, och har en genomsnittlig löptid på drygt 2 år, med en räntebindning, inklusive räntederivat, på knappt två år. Kassaflödet från finansieringsverksamheten uppgick till –143 MSEK, varav –14 MSEK utgör nettoamortering till kreditinstitut och –129 MSEK utgörs av amortering på leasingskulder. Revolverande kreditfaciliteter har under perioden netto utnyttjats med 5 MEUR. Ett nytt lån på 25 MEUR har tagits upp för att betala tillbaka utnyttjade lån inom den revolverande kreditfaciliteten i euro med motsvarande belopp. Ett befintligt lån på 290 MSEK har förlängts med en ny löptid på tre år.

### Kassaflöde

Koncernens kassaflöde under 2023 uppgick till –126 (247) MSEK. Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 284 (925) MSEK. Nettoinvesteringar i materiella och immateriella anläggningstillgångar uppgick till –128 (–239) MSEK. Kassaflöde från finansieringsverksamheten uppgick till –143 (–348) MSEK.

### Händelser efter balansdagen

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

### Framtidsutsikter

För närvarande befinner sig marknaden i en konjunkturellt instabil situation där volymerna är vikande inom vissa segment och där godstrafiken har stora och kostsamma produktionsutmaningar samt en inflation som har drivit upp kostnaderna. Därtill höjs banavgifterna 2025 medan miljökompensationen försvinner 2026. För att bli ett långsiktigt konkurrenskraftigt och lönsamt bolag måste bolaget anpassa sig till de externa utmaningarna. Kostnadsbasen måste sänkas, produktionen förenklas, produktiviteten höjas och kvaliteten i leveransen stärkas. Green Cargo lägger därför mycket kraft och fokus på att bygga en plan framåt för att öka tillförlitligheten, samtidigt som vi förenklar och effektiviserar våra interna processer.

Utöver ovan nämnda områden har kriget i Ukraina tillsammans med Sveriges medlemskap i Nato märkts påtagligt i transportsektorn. Järnvägens betydelse för totalförsvaret i en ofreds situation

är stor. 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. Green Cargo bör, i kraft av sin resursstorlek och erfarenhet, ha en viktig funktion i sammanhanget.

EU:s mål för transportsektorn de kommande tio åren är att den ska vara klimatsmart samt bidra till motståndskraftig mobilitet. Enligt strategin ska godstransporterna på järnväg öka med 50 procent till 2030 och fördubblas till 2050. Bakgrunden är EU:s skärpta utsläppsmål att minska utsläppen med 55 procent till 2030 ("Fit for 55"). Bland de större förändringarna som föreslås är införandet av ett separat utsläppshandelsystem för transporter. Det innebär i sin tur att konkurrenskraften bör stärkas för den energieffektiva, elektrifierade och klimatsmarta järnvägen. Detta stärker övertygelsen om att Green Cargo är ett företag som skapar värde genom hållbar logistik, både idag och i en framtid.

Samtidigt som Trafikverket skapar goda förutsättningar för HCT-fordon (High Capacity Transport) i den tunga lastbilstrafiken, vilket bidrar till kostnadseffektivare vägtransporter, höjer myndigheten banavgiften för godstrafiken med i genomsnitt 37 procent till tågplanen för 2025. I Trafikverkets egen effektberäkning uppskattas godsvolymen på järnväg minska med drygt 3 procent som följd av banavgiftshöjningen. Å andra sidan öppnar Trafikverket för en differentiering av banavgifterna i sitt inriktningsunderlag, vilket Green Cargo välkomnar. Banavgifterna borde differentieras utifrån ett effektivt användande av infrastrukturen. Transportarbete bör premieras före trafikarbete. Miljökompensationen kommer enligt gällande regelverk att upphöra 2026, vilket kommer göra det svårare för godsoperatörer att mitigera kostnadsökningar mot transportköparna. Marknadsförutsättningarna för en konkurrenskraftig godstrafik på järnväg ser därför ut att försvåras på kort sikt.

### 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 2023 till 1,8 (1,4). Den ökade nettoskuldssättningsgraden beror på att nettoskulden ökat samtidigt som eget kapital minskat under året. Avkastning på operativt kapital ska uppgå till minst 10 procent över en konjunkturcykel. Avkastningen på operativt kapital 2023 var negativ, –2,4 % (5,2 %). 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 2023 då nettoskuldssättningsgraden överstiger ägarens mål.

### Likviditet och finansiell ställning

Bolagets finansiella ställning och likviditet har under de senaste åren stärkts, främst till följd av erhållen miljökompensation och erhållet pandemistöd. Periodens resultat har dock medfört en förändring av eget kapital med –72 MSEK jämfört med den 31 december 2022. Tillgänglig likviditet, inklusive outnyttjade kreditfaciliteter, uppgick den 31 december 2023 till 1 236 MSEK, koncernens eget kapital uppgick till 659 MSEK och soliditeten var 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 funktionen 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 mål.

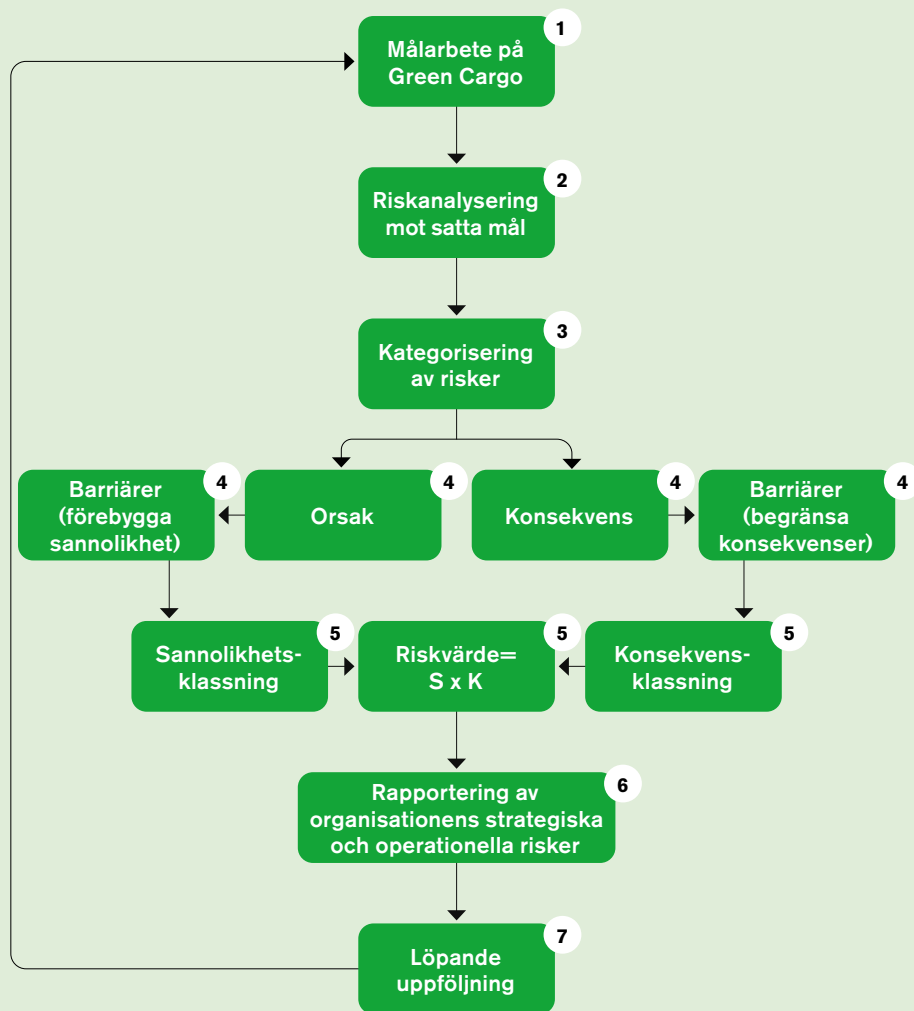
Avdelningens riskkoordinatorer ansvarar för att koordinera risarbetet på avdelningen samt säkerställa att risker mot satta mål är identifierade och dokumenterade samt att befintliga barriärer, kontroller och aktiviteter finns dokumenterade. Riskarbetet är ett prioriterat område på Green Cargo. Även klimatrelaterade 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 defi-

nerad tidsperiod, vilket resulterar i ett riskvärde för respektive risk.

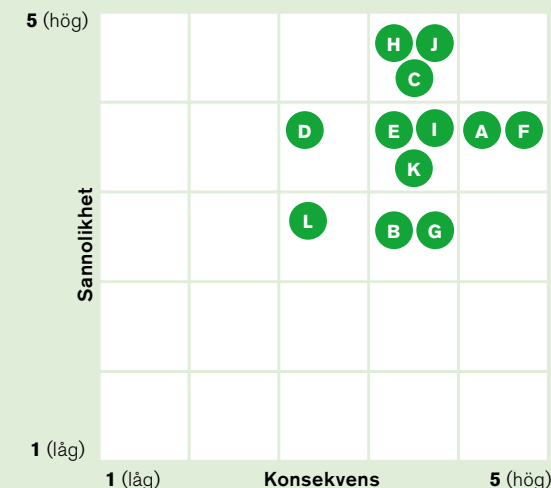
Val av hantering bestäms med stöd av riskbedömningen samt befintliga barriärer. Det kan exempelvis innebära metoder för övervakning, implementering av ytterligare barriärer för att reducera risken eller att ändra på rutiner och processer.

De väsentligaste riskerna som identifieras av verksamheten dokumenteras och rapporteras till Green Cargos ledning samt regelbundet till styrelsen. Därtill gör ledningen en bedömning över de väsentligaste strategiska och operativa riskerna för bolaget. Arbetet med riskreducerande åtgärder följs upp och rapporteras på avdelningsvisa ledningsgruppsmöten, kvartalsvisa business review samt är inkluderade i avdelningarnas verksamhetsplaner.



1. Dokumentering av strategiska mål samt affärs- och verksamhetsmål.
2. Analys och dokumentation av risker mot strategiska mål samt affärs- och verksamhetsmål i gällande affärsplan. Riskanalys mot satta mål sker löpande under året. 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 riskkoordinatorer för att säkerställa analys av risker mot mål, kategorisering av risker, uppföljning/implementering av förebyggande och begränsande barriärer, bedömning av sannolikhet och konsekvens.

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. Respektive risk beskrivs på sidan 43–44.



| Risk | Förändring av riskvärde mot föregående år |
|------|---|
| A    | Oförändrat                                |
| B    | Oförändrat                                |
| C    | Ökat                                      |
| D    | Oförändrat                                |
| E    | Oförändrat                                |
| F    | Ökat                                      |
| G    | Minskat                                   |
| H    | Ökat                                      |
| I    | Ökat                                      |
| J    | Oförändrat                                |
| K    | Ny risk                                   |
| L    | Ökat                                      |

| Risk område   | Koppling till måltavlan  | Risk     | Riskbeskrivning  | Konsekvens  | Barriär  |
|---------------|--------------------------|----------|--|---|--|
| INFRASTRUKTUR | <b>Kund och Kvalitet</b> | <b>A</b> | Bristande leverans hos Trafikverket avseende:<br>- Hantering av störningar och banarbeten<br>- 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.  | - Underhandssamtal med Trafikverket på såväl strategisk som taktisk nivå.<br>- Datadriven dialog.<br>- Aktivt arbete inom branschorganisationer.   |
|               | <b>Kund och Kvalitet</b> | <b>B</b> | Bristande kapacitet i järnvägsnätet.   | Resulterar i att Green Cargo kan inte möta den ökande efterfrågan på järnvägstransporter.   | - Påverkansarbete gentemot beslutsfattare samt i övrigt vad som beskrivs avseende barriärer under risk A.  |
|               | <b>Kund och Kvalitet</b> | <b>C</b> | Green Cargos konkurrenskraft urholkas på grund av fortsatt höjda banavgifter.  | Resulterar i att Green Cargos konkurrenskraft gentemot lastbilslösningar blir ytterligare försämrade vilket påverkar kundnöjdhet och försäljning då det blir dyrare för kunder att transportera gods på järnväg.  | - Påverkansarbete för att skapa konkurrensutjämnande åtgärder mot konkurrerande transportslag.   |
|               | <b>Finans</b>            | <b>D</b> | Det nya europeiska signalsystemet ERTMS /ETCS är fortfarande oklart vad gäller teknik, implementering och finansiering.  | Resulterar i fördyring 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).   | - Avvakta med investeringar så länge som möjligt för att minimera risk.  |
| INTERNT       | <b>Medarbetare</b>       | <b>E</b> | 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.   | - Aktiva åtgärder i samband med rekrytering.<br>- Employer branding.<br>- Samarbete med yrkeshögskolor.<br>- Löpande arbete med personaldimensionering, analys och åtgärdsplan för inställda tåg.<br>- Eliminering av interna systematiska störningar.<br>- Lokförarutbildning i egen regi.  |
| IT/CYBER      | <b>Finans</b>            | <b>F</b> | 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.   | - Planera och investera i underhåll av affärskritiska IT-tjänster.<br>- Identifiera och åtgärda end-of-life risker av kritiska applikationer och IT-infrastruktur.<br>- Fail-over tester.<br>- Penetrationstester.<br>- Säkerställa redundans av verksamhetskritiska system.<br>- Löpande information och utbildning för att öka förståelse och betyende från medarbetare.<br>- Nya tekniska åtgärder (Authentisering etc) samt implementation av Security Operation Center. |
| MARKNAD       | <b>Finans</b>            | <b>G</b> | Marknaden för fordonsunderhåll är fortsatt begränsad med få underhållsleverantörer för vagn och lok. En oligopolmarknad innebär en risk för högre priser och/eller en risk för att tillgången på reservdelar minskar jämfört med en fullt ut konkurrenssatt marknad.   | Resulterar i ökade svårigheter att kunna köpa underhållstjänster av rätt kvalitet till rätt kostnad.  | - Bevaka läget och vidta kostnadsreducerande åtgärder.<br>- Säkerställ risksäkrade affärsmodeller i såväl leverantörs- som kundledet.  |
|               | <b>Finans</b>            | <b>H</b> | 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.  | - Bevaka läget och vidta kostnadsreducerande åtgärder. Säkerställ risksäkrade affärsmodeller i såväl leverantörs- som kundledet.   |
| KLIMAT        | <b>Miljö</b>             | <b>I</b> | Effekten av klimatförändringar leder till infrastrukturproduktions- och framkomlighetsproblem samt ökade koldioxidutsläpp och i värsta fall urspärning samt olyckor.   | Resulterar i Infrastruktur- produktions- och framkomlighetsproblem som i värsta fall även kan leda till urspärning med personskada som följd. Större slitage på lok och vagnar liksom ökat behov av omdredningar av trafik på grund av avstängda banor till följd av extremväder riskerar att öka bolagets koldioxidutsläpp.<br>Resulterar i negativ finansiell påverkan kopplat till ökade kostnader men även minskade intäkter. | - Kontinuerlig dialog med Trafikverket kring myndighetens ansvar och arbete med att klimatsäkra infrastrukturen.<br>- Standardavtal med Force Majeure klausul med tydlighet kring risk- och ansvarsförhållanden.<br>- Inför varje sommar/vinter går produktion igenom instruktioner kopplade till hur vi framför våra tåg inför den aktuella perioden.   |

| Risk område  | Koppling till måltavlan | Risk | Riskbeskrivning  | Konsekvens   | Barriär   |
|--------------|-------------------------|------|--|--|---|
| SÄKERHET     | Säkerhet                | J    | Riskfyllt beteende av tredje part som leder till olycka vid plankorsningar.  | Resulterar i allvarliga personskador, urspårning, produktionspåverkan, intäktsbortfall.  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kontinuerligt påverkansarbete för förbättrade vägskydd vid plankorsningar.</li> <li>- Projekt för att minska exponeringen i plankorsningar för vår personal.</li> <li>- Deltagande i Internationella Plankorsningsdagen.</li> <li>- Förbättringsverktyget 5S.</li> <li>- Ökad rapportering av osäkra förhållanden och osäkra beteenden.</li> <li>- Utökad analyser med efterföljande åtgärder för OSPA-A (otillåten stoppsignals passage).</li> <li>- Samtliga Gruppchefer har genomgått utbildning i utredningsarbete.</li> <li>- Samarbete med infrastrukturägare i syfte att förbättra säkerheten vid plankorsningar.</li> <li>- Uppdaterad krisplan.</li> <li>- Vägskyddsanläggningar</li> </ul> |
|              | 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"> <li>- Ökad rapportering av osäkra förhållanden och osäkra beteenden.</li> <li>- Löpande riskanalyser med efterföljande åtgärder</li> <li>- Implementerat en ny säkerhetshöjande regel som förbjuder åkning utanpå lok.</li> <li>- Omplanering av produktion så att lok kan gå främst och åkning utanpå fordon därigenom minimeras.</li> </ul>  |
| LEVERANTÖRER | Finans                  | L    | 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"> <li>- Leverantörssegmentering, governance modeller och leverantörsrevisioner i syfte att säkerställa att leverantörer uppfyller ställda krav.</li> <li>- I möjligaste mån undvika att köpa varor, tjänster eller entreprenader från vissa geografiska riskområden.</li> <li>- Green Cargos uppförandekod för leverantörer fastställer de grundläggande krav som bolaget har på samarbetspartners och revisioner utförs på prioriterade leverantörer.</li> <li>- Vid eventuell misstanke om brott kan bolagets interna visselblåsartjänst användas för rapportering.</li> </ul>   |

## 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     | 358 715 713        |
| Fond för verkligt värde | 30 447 791         |
| Årets resultat          | -97 790 538        |
| <b>Summa</b>            | <b>291 372 966</b> |

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras på följande sätt

|                                    |             |
|------------------------------------|-------------|
| I ny räkning överförs              | 291 372 966 |
| Varav till fond för verkligt värde | 30 447 791  |

## Bolagsstyrningsrapport för verksamhetsåret 2023

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](http://www.green-cargo.com) under "Bolagsstyrning".

### AVVIKELSER FRÅN KODEN

Green Cargo tillämpar Svensk kod för bolagsstyrning ("Koden", som kan läsas på [www.bolagsstyrning.se](http://www.bolagsstyrning.se)). Eftersom Green Cargo är helägt av svenska staten tillämpas bland annat inte bestämmelserna i Koden om redovisning av styrelseledamots oberoende, som regleras i punkterna 4.4 och 4.5. Green Cargo har, på grund av ägarstrukturen, ingen valberedning. Nomineringsprocessen för styrelse och revisorer följer svenska statens ägarpolicy och beskrivs nedan. Referenserna till valberedningen i punkt 1.2, 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

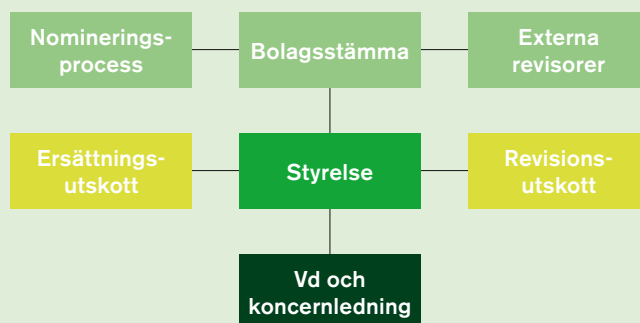
Ett långsiktigt och hållbart värdeskapande förutsätter att bolag beaktar och hanterar för verksamheten väsentliga aspekter och intar ett strategiskt förhållningssätt till dessa aspekter. Staten som ägare har särskilt identifierat vissa områden inom vilka det är av stor vikt att bolagen med statligt ägande 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 26). 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
- Tillväxtmål 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](http://www.greencargo.com). Årsstämma för Green Cargo 2023 hölls den 28 april 2023. 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 räkenskaps-

året 2022. 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, Karin Strömberg och Michael Thorén samt nyval av Urban Lindskog, 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 arbetsgrupp inom Finansdepartementet enhet för statligt ägande analyserar kompetensbehovet utifrån Green Cargos styrelses

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

### Styrelsens sammansättning

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 ägarpolicyn 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 2023 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 81 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. Utöver styrelsearvodet utgår arvode till utskottsledamöterna i revisionsutskottet och (sedan årsstämman i april 2023) ersättningsutskottet.

## Fastställt ersättning till Green Cargos styrelse

| SEK                              | 2023    | 2022    | 2021    |
|----------------------------------|---------|---------|---------|
| Styrelsens ordförande            | 458 000 | 444 000 | 425 000 |
| Styrelsens ledamöter             | 191 000 | 185 000 | 174 000 |
| Revisionsutskottets ordförande   | 56 600  | 55 000  | 55 000  |
| Revisionsutskottets ledamöter    | 41 200  | 40 000  | 40 000  |
| Ersättningsutskottets ordförande | 20 000  | NA      | NA      |
| Ersättningsutskottets ledamöter  | 15 000  | NA      | 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 2023

Styrelsen har under 2023 haft totalt fjorton (14) styrelsesammanträden varav fyra per capsulam. Månadsvis har sedvanliga uppföljningar av såväl finansiella som icke-finansiella utfall ägt rum, i form av bolagets månatliga redovisning av strategiska måltal i Green Cargos balanserade styrkort, Måltavlan.

Arbetet i styrelsen 2023 har främst gällt bolagets finansiellt utmanade situation som successivt försämrats som ett resultat av kostnadsinflation, konjunkturen, bemanningsbrist, omfattande banarbeten i Sverige och på kontinenten under sommaren samt verksamhetsstörningar orsakat av Trafikverkets införande av nytt planeringssystem, MPK och varsel/strejker. Styrelsen har också behandlat frågor kopplat till ny nationell stråkbaserad produktionsmodell som införs till tågplanen 2025. Andra frågor har rört avvecklingen av de direkt och indirekt helägda norska dotterbolagen, större kundavtal och pågående tvister.

I februari 2023 träffade styrelsen bolagets revisorer utan att någon från koncernledningen närvarade, i enlighet med Kodens krav. På styrelsens strategimöte i oktober deltog hela Green Cargos koncernledning för att diskutera strategiskt viktiga frågor.

## Utvärdering av styrelsens och vd:s arbete

Styrelsens arbete (med anledning av vd byte som pågått under året har någon utvärdering av vd ej ägt rum) 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 hållbarhetsarbete. Resultatet av utvärderingen redovisades för styrelsen i februari och av styrelsens ordförande till ägaren. Styrelsen fastställer utifrån utvärderingen åtgärder för att utveckla styrelsens arbetsformer och effektivitet.

## Styrelsens arbete i utskott

Styrelsen har inrättat utskott, vilka bereder frågor inför beslut av styrelsen. Styrelsen har fastställt arbetsordningen för respektive utskott. Green Cargo har ett revisionsutskott och ett ersättningsutskott. Sedan årsstämman den 28 april 2023 är såväl revisionsutskottet som ersättningsutskottet 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 revisorns opartiskhet och självständighet.

Vid konstituerande styrelsemöte i april 2023 valdes Catarina Fritz till ordförande i revisionsutskottet. Catarina Fritz, Crister Fritzson och Michael Thorén utsågs till ledamöter i utskottet. Föredragande i revisionsutskottet är Green Cargos CFO. Green Cargos revisorer deltar på alla utskottets sammanträden. Under året har sju (7) protokollförda möten hållits. Utskottets ordförande informerade löpande under året styrelsen om utskottets arbete.

#### Revisionsutskottets arbete 2023

Vid utskottets sju möten under 2023 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 2023 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 2023 valdes Andreas Regnell till ordförande i ersättningsutskottet. Andreas Regnell, Charlotte Hansson och Michael Thorén utsågs till ledamöter i utskottet. Föredragande i ersättningsutskottet är Green Cargos vd (om frågan inte gäller vd själv). Under året har fem (5) protokollförda möten hållits. Utskottets ordförande informerade under året löpande styrelsen om utskottets arbete.

#### Ersättningsutskottets arbete 2023

Vid utskottets möten har bland annat, inför årsstämmans beslut den 28 april 2023, bolagets ersättningsrapport avseende 2022 och bolagets riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare avseende 2023 beretts.

Andra frågor som utskottet har behandlat har gällt rekrytering av ny vd och andra ledningsgruppsmedlemmar (ny HR-direktör och ny marknads- och försäljningsdirektör).

#### Dotterbolag och intressebolag

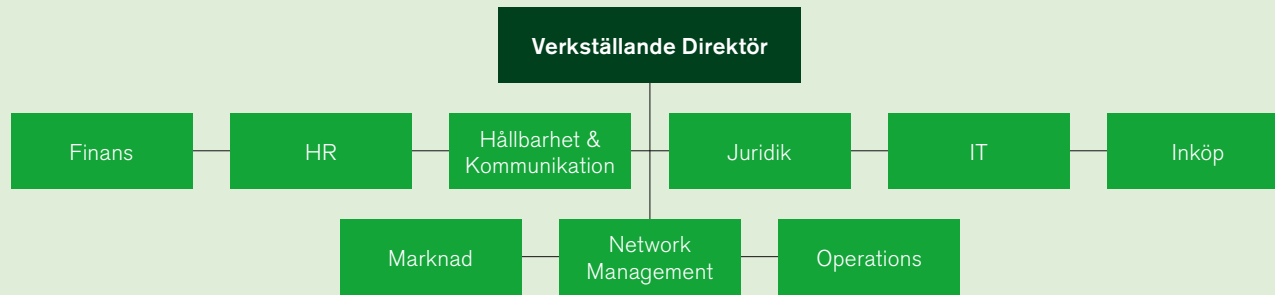
Green Cargo har tre helägda svenska dotterbolag vid utgången av 2023; TGOJ Trafik Aktiebolag, Green Cargo Fastigheter AB och Nordisk Transport Rail Aktiebolag. I samtliga dotterbolag finns vd och ytterligare någon ur Green Cargos koncernledning representerad i styrelsen.

Det tidigare helägda dotterbolaget Green Cargo Norge AS med i sin turhelägda dotterbolagen Green Cargo Terminaltjänster AS och Green Cargo Togdrift AS har under 2023 likviderats och är avregistrerade per den 7 december 2023.

#### Styrelse, styrelsefunktion och närvaro under 2023

| Av stämman valda ledamöter               | Position   | Styrelsemöte | Revisionsutskott | Ersättningsutskott |
|--|------------|--------------|------------------|--------------------|
| Andreas Regnell                          | Ordförande | 14/14        |                  | 5/5                |
| Catarina Fritz                           | Ledamot    | 12/14        | 7/7              |                    |
| Crister Fritzson                         | Ledamot    | 14/14        | 7/7              |                    |
| Charlotte Hansson                        | Ledamot    | 14/14        |                  | 5/5                |
| Urban Lindskog                           | Ledamot    | 6/7          |                  |                    |
| Sten Olsson                              | Ledamot    | 7/7          |                  |                    |
| Karin Strömberg                          | Ledamot    | 14/14        |                  |                    |
| Michael Thorén                           | Ledamot    | 13/14        | 6/7              | 5/5                |
| <i>Utsedda arbetstagarrepresentanter</i> |            |              |                  |                    |
| Jonas Blomqvist, Seko                    | Ordinarie  | 12/14        |                  |                    |
| Jerker Liljeberg, ST                     | Ordinarie  | 11/14        |                  |                    |
| Anders Gustafsson, Seko                  | Suppleant  | 7/7          |                  |                    |
| Emma Karlsson, Seko                      | Suppleant  | 6/7          |                  |                    |
| Donny Sjöberg, ST                        | Suppleant  | 12/14        |                  |                    |





Avdelning Inköp ingår inte i bolagets ledningsgrupp.

## 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 82.

## 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 2023

På årsstämman den 28 april 2023 omvaldes revisionsbolaget PwC som bolagets externa revisionsbolag, företrätt av auktoriserad revisor Linda Corneliussen som huvudansvarig, intill årsstämman 2024. Under räkenskapsåret 2023 har revisionsutskott och revisorer diskuterat bolagets bokslut, redovisning, förvaltning och riskhantering. Vid styrelsemötet den 9 februari 2023 träffade revisorerna styrelsen utan närvaro av koncernledningen. Dessutom har revisorerna fortlöpande haft kontakt och deltagit vid samtliga möten med styrelsens revisionsutskott. Revisorerna genomför även, inom ramen för revisionen, en kartläggning av den interna kontrollen som är relevant för revisionen. Vidare har revisorerna genomfört en översiktlig granskning av tredje kvartalets delårsrapport. Arvode och kostnadsersättning till revisorerna 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 2023 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 2024.

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 "whistleblower". 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 policies, riktlinjer och instruktioner som avser intern kontroll och finansiell rapportering har gjorts tillgängliga i Green Cargos ledningssystem och är således kända för berörda medarbetare.

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

### Övervakning och uppföljning

Löpande uppföljning genom 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 ställning i jäm-

förelse 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        | 2023         | 2022         |
|--|------------|--------------|--------------|
| <i>Intäkter</i>                          |            |              |              |
| Nettoomsättning                          | 4, 5       | 4 168        | 4 519        |
| Övriga intäkter                          | 6          | 675          | 534          |
| <b>Summa intäkter</b>                    |            | <b>4 844</b> | <b>5 053</b> |
| <i>Kostnader</i>                         |            |              |              |
| Driftskostnader                          | 4          | -2 253       | -2 230       |
| Personalkostnader                        | 7          | -1 490       | -1 584       |
| Övriga externa kostnader                 | 8          | -767         | -695         |
| Avskrivningar och nedskrivningar         | 13, 14, 15 | -377         | -440         |
| <b>Rörelseresultat</b>                   |            | <b>-44</b>   | <b>104</b>   |
| <i>Resultat från finansiella poster</i>  |            |              |              |
| Finansiella intäkter                     | 10         | 20           | 5            |
| Finansiella kostnader                    | 11         | -72          | -67          |
| <b>Resultat efter finansiella poster</b> |            | <b>-97</b>   | <b>43</b>    |
| Skatt på årets resultat                  | 12         | -            | -            |
| <b>Årets resultat</b>                    |            | <b>-97</b>   | <b>43</b>    |

# Rapport över totalresultatet **KONCERNEN**

| MSEK  | Not | 2023       | 2022      |
|---|-----|------------|-----------|
| <b>Årets resultat</b>   |     |            |           |
|   |     | <b>-97</b> | <b>43</b> |
| <b>Poster som inte kan omföras till årets resultat</b>              |     |            |           |
| Omvärderingar av förmånsbestämda pensionsplaner                     |     | 9          | 18        |
| <b>Poster som har omförts eller kan omföras till årets resultat</b> |     |            |           |
| Årets nettoförändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar    |     | 16         | 26        |
| <b>Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt</b>                |     | <b>25</b>  | <b>44</b> |
| <b>Summa totalresultat för året</b>                                 |     | <b>-72</b> | <b>87</b> |

# Balansräkning

KONCERNEN

## TILLGÅNGAR

| MSEK  | Not | 2023-12-31   | 2022-12-31   |
|---|-----|--------------|--------------|
| <b>Anläggningstillgångar</b>                    |     |              |              |
| <i>Immateriella anläggningstillgångar</i>       |     |              |              |
|   | 13  |              |              |
| Balanserade utvecklingsutgifter                 |     | 46           | 33           |
| Pågående balanserade utvecklingsutgifter        |     | 24           | 22           |
| <b>Summa immateriella anläggningstillgångar</b> |     | <b>70</b>    | <b>55</b>    |
| <i>Materiella anläggningstillgångar</i>         |     |              |              |
| Mark, markanläggningar och byggnader            | 14  | 8            | 9            |
| Transportmedel                                  | 14  | 1 239        | 1 346        |
| Inventarier och andra tekniska anläggningar     | 14  | 28           | 30           |
| Pågående nyanläggningar                         | 14  | 161          | 122          |
| <b>Summa materiella anläggningstillgångar</b>   |     | <b>1 436</b> | <b>1 507</b> |
| <b>Nyttjanderättstillgångar</b>                 | 15  | <b>675</b>   | <b>583</b>   |
| <i>Finansiella anläggningstillgångar</i>        |     |              |              |
| Uppskjutna skattefordringar                     | 17  |              |              |
| Övriga finansiella anläggningstillgångar        | 27  | 40           | 102          |
| <b>Summa finansiella anläggningstillgångar</b>  |     | <b>40</b>    | <b>102</b>   |
| <b>Summa anläggningstillgångar</b>              |     | <b>2 220</b> | <b>2 247</b> |
| <b>Omsättningstillgångar</b>                    |     |              |              |
| Varulager                                       | 18  | 51           | 34           |
| Kundfordringar                                  | 26  | 469          | 501          |
| Övriga fordringar                               |     | 147          | 87           |
| Aktuella skattefordringar                       |     | 1            | 0            |
| Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter    | 21  | 84           | 116          |
| Kortfristiga placeringar                        |     | 330          | 190          |
| Likvida medel                                   | 26  | 154          | 279          |
| <b>Summa omsättningstillgångar</b>              |     | <b>1 236</b> | <b>1 207</b> |
| <b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>                         |     | <b>3 456</b> | <b>3 454</b> |

## EGET KAPITAL OCH SKULDER

| MSEK   | Not | 2023-12-31   | 2022-12-31   |
|--|-----|--------------|--------------|
| <b>Eget kapital</b>                          |     |              |              |
| Aktiekapital                                 |     | 200          | 200          |
| Övrigt tillskjutet kapital                   |     | 1 047        | 1 047        |
| Reserver                                     |     | 55           | 30           |
| Balanserade vinstmedel                       |     | -546         | -589         |
| Årets resultat                               |     | -97          | 43           |
| <b>Totalt eget kapital</b>                   | 23  | <b>659</b>   | <b>731</b>   |
| <b>Skulder</b>                               |     |              |              |
| <i>Långfristiga skulder</i>                  |     |              |              |
| Övriga avsättningar                          | 20  | 12           | 4            |
| Långfristiga leasingskulder                  | 15  | 475          | 534          |
| Övriga långfristiga skulder                  | 26  | 556          | 621          |
| <b>Summa långfristiga skulder</b>            |     | <b>1 043</b> | <b>1 159</b> |
| <i>Kortfristiga skulder</i>                  |     |              |              |
| Leverantörsskulder                           |     | 417          | 285          |
| Kortfristiga leasingskulder                  | 15  | 312          | 255          |
| Övriga skulder                               | 26  | 505          | 440          |
| Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter | 19  | 520          | 584          |
| <b>Summa kortfristiga skulder</b>            |     | <b>1 754</b> | <b>1 564</b> |
| <b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>        |     | <b>3 456</b> | <b>3 454</b> |

# Förändringar i eget kapital **KONCERNEN**

| MSEK   | Not | Aktiekapital | Övrigt tillskjutet kapital | Reserver   | Balanserade vinstmedel | Årets resultat | Summa      |
|--|-----|--------------|----------------------------|------------|------------------------|----------------|------------|
| <b>Ingående balans per 2022-01-01</b>                        |     | <b>200</b>   | <b>1 047</b>               | <b>-14</b> | <b>-989</b>            | <b>400</b>     | <b>644</b> |
| Disposition av föregående års resultat                       |     |              |                            |            | 400                    | -400           | 0          |
| <b>Totalresultat</b>   |     |              |                            |            |                        |                |            |
| Årets resultat   |     |              |                            |            |                        | 43             | 43         |
| <b>Övrigt totalresultat</b>                                  |     |              |                            |            |                        |                |            |
| Kassafördessäkringar efter skatt                             |     |              |                            | 26         |                        |                | 26         |
| Omräkningsdifferens, efter skatt                             |     |              |                            |            |                        |                | -          |
| Omvärderingar av förmånsbestämda pensionsplaner, efter skatt |     |              |                            | 18         |                        |                | 18         |
| <b>Summa övrigt totalresultat</b>                            |     | <b>-</b>     | <b>-</b>                   | <b>44</b>  | <b>-</b>               | <b>-</b>       | <b>44</b>  |
| <b>Summa totalresultat</b>                                   |     | <b>-</b>     | <b>-</b>                   | <b>44</b>  | <b>-</b>               | <b>43</b>      | <b>87</b>  |
| <b>Utgående balans per 2022-12-31</b>                        | 23  | <b>200</b>   | <b>1 047</b>               | <b>30</b>  | <b>-589</b>            | <b>43</b>      | <b>731</b> |
| <b>Ingående balans per 2023-01-01</b>                        |     | <b>200</b>   | <b>1 047</b>               | <b>30</b>  | <b>-589</b>            | <b>43</b>      | <b>731</b> |
| Disposition av föregående års resultat                       |     |              |                            |            | 43                     | -43            | 0          |
| <b>Totalresultat</b>   |     |              |                            |            |                        |                |            |
| Årets resultat   |     |              |                            |            |                        | -97            | -97        |
| <b>Övrigt totalresultat</b>                                  |     |              |                            |            |                        |                |            |
| Kassafördessäkringar efter skatt                             |     |              |                            | 16         |                        |                | 16         |
| Omräkningsdifferens, efter skatt                             |     |              |                            |            |                        |                | -          |
| Omvärderingar av förmånsbestämda pensionsplaner, efter skatt |     |              |                            | 9          |                        |                | 9          |
| <b>Summa övrigt totalresultat</b>                            |     | <b>-</b>     | <b>-</b>                   | <b>25</b>  | <b>-</b>               | <b>-</b>       | <b>25</b>  |
| <b>Summa totalresultat</b>                                   |     | <b>-</b>     | <b>-</b>                   | <b>25</b>  | <b>-</b>               | <b>-97</b>     | <b>-72</b> |
| <b>Utgående balans per 2023-12-31</b>                        | 23  | <b>200</b>   | <b>1 047</b>               | <b>55</b>  | <b>-546</b>            | <b>-97</b>     | <b>659</b> |

# Kassaflödesanalys **KONCERNEN**

| MSEK  | Not | 2023        | 2022        |
|---|-----|-------------|-------------|
| <b>Den löpande verksamheten</b>   |     |             |             |
| Resultat efter finansiella poster   |     | -97         | 43          |
| Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet                                 | 24  | 336         | 460         |
| Förändring avseende avsättningar  |     |             |             |
| Betald skatt  |     | 5           | 0           |
| <b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b> |     | <b>244</b>  | <b>503</b>  |
| <b>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</b>                                |     |             |             |
| Ökning/Minskning av kortfristiga fordringar   |     | 42          | 423         |
| Ökning/Minskning av kortfristiga skulder  |     | -2          | -1          |
| <b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>                                     |     | <b>284</b>  | <b>925</b>  |
| <b>Investeringsverksamheten</b>   |     |             |             |
| Förvärv av immateriella tillgångar  |     | -33         | -29         |
| Förvärv av materiella anläggningstillgångar   |     | -140        | -215        |
| Försäljning av materiella anläggningstillgångar                                     |     | 45          | 6           |
| Förändring av finansiella fordringar  |     | -140        | -92         |
| <b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>                                     |     | <b>-268</b> | <b>-330</b> |
| <b>Finansieringsverksamheten</b>  |     |             |             |
| Upptagna lån  |     | 328         | 53          |
| Amortering av leasingskulder och lån  |     | -471        | -401        |
| <b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>                                    | 24  | <b>-143</b> | <b>-348</b> |
| <b>Årets kassaflöde</b>   |     |             |             |
| Likvida medel vid årets början  |     | 279         | 33          |
| <b>Likvida medel vid årets slut</b>   | 24  | <b>154</b>  | <b>279</b>  |

# Resultaträkning

MODERBOLAGET

| MSEK                                       | Not            | 2023         | 2022         |
|--|----------------|--------------|--------------|
| <i>Intäkter</i>                            |                |              |              |
| Nettoomsättning                            | 4, 5           | 3 998        | 4 067        |
| Övriga intäkter                            | 6              | 669          | 490          |
| <b>Summa intäkter</b>                      |                | <b>4 667</b> | <b>4 557</b> |
| <i>Kostnader</i>                           |                |              |              |
| Driftskostnader                            | 4              | -2 089       | -1 981       |
| Personalkostnader                          | 7              | -1 449       | -1 380       |
| Övriga kostnader                           | 8              | -761         | -648         |
| Avskrivningar och nedskrivningar           | 13, 14, 15, 16 | -376         | -388         |
| <b>Rörelseresultat</b>                     |                | <b>-8</b>    | <b>160</b>   |
| <i>Resultat från finansiella poster</i>    |                |              |              |
| Resultat från andelar i koncernföretag     | 9              | -37          | -63          |
| Resultat från andelar i intresseföretag    |                |              |              |
| Ränteintäkter och liknande resultatposter  | 10             | 20           | 5            |
| Räntekostnader och liknande resultatposter | 11             | -73          | -64          |
| <b>Resultat efter finansiella poster</b>   |                | <b>-98</b>   | <b>38</b>    |
| Skatt på årets resultat                    | 12             | -            | -            |
| <b>Årets resultat</b>                      |                | <b>-98</b>   | <b>38</b>    |

# Rapport över totalresultatet

MODERBOLAGET

| MSEK  | Not | 2023       | 2022      |
|---|-----|------------|-----------|
| <b>Årets resultat</b>   |     |            |           |
|   |     | <b>-98</b> | <b>38</b> |
| <b>Poster som har omförts eller kan omföras till årets resultat</b> |     |            |           |
| Årets nettoförändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar    |     | 16         | 26        |
| <b>Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt</b>                |     | <b>16</b>  | <b>26</b> |
| <b>Summa totalresultat för året</b>                                 |     |            |           |
|   |     | <b>-82</b> | <b>64</b> |



# Balansräkning

MODERBOLAGET

## TILLGÅNGAR

| MSEK  | Not | 2023-12-31   | 2022-12-31   |
|---|-----|--------------|--------------|
| <b>Anläggningstillgångar</b>                    |     |              |              |
| <i>Immateriella anläggningstillgångar</i>       | 13  |              |              |
| Balanserade utvecklingsutgifter                 |     | 46           | 33           |
| Pågående balanserade utvecklingsutgifter        |     | 24           | 22           |
| <b>Summa immateriella anläggningstillgångar</b> |     | <b>70</b>    | <b>55</b>    |
| <i>Materiella anläggningstillgångar</i>         |     |              |              |
| Mark, markanläggningar och byggnader            | 14  | 0            | 0            |
| Transportmedel                                  | 14  | 1 239        | 1 346        |
| Inventarier och andra tekniska anläggningar     | 14  | 28           | 30           |
| Pågående nyanläggningar                         | 14  | 161          | 122          |
| <b>Summa materiella anläggningstillgångar</b>   |     | <b>1 428</b> | <b>1 498</b> |
| <b>Nyttjanderättstillgångar</b>                 | 15  | <b>675</b>   | <b>584</b>   |
| <i>Finansiella anläggningstillgångar</i>        |     |              |              |
| Andelar i Koncernföretag                        | 16  | 36           | 52           |
| Övriga finansiella anläggningstillgångar        |     | 16           | 93           |
| <b>Summa finansiella anläggningstillgångar</b>  |     | <b>52</b>    | <b>146</b>   |
| <b>Summa anläggningstillgångar</b>              |     | <b>2 226</b> | <b>2 283</b> |
| <b>Omsättningstillgångar</b>                    |     |              |              |
| Varulager                                       | 18  | 51           | 34           |
| Kundfordringar                                  | 26  | 430          | 383          |
| Fordringar hos koncernföretag                   | 4   | 14           | 54           |
| Övriga fordringar                               |     | 145          | 80           |
| Aktuella skattefordringar                       |     | 0            | 0            |
| Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter    | 21  | 80           | 117          |
| Kortfristiga placeringar                        |     | 330          | 190          |
| Likvida medel                                   | 26  | 154          | 279          |
| <b>Summa omsättningstillgångar</b>              |     | <b>1 204</b> | <b>1 136</b> |
| <b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>                         |     | <b>3 430</b> | <b>3 420</b> |

## EGET KAPITAL OCH SKULDER

| MSEK   | Not | 2023-12-31   | 2022-12-31   |
|--|-----|--------------|--------------|
| <b>Eget kapital</b>                          |     |              |              |
| <i>Bundet eget kapital</i>                   |     |              |              |
| Aktiekapital                                 |     | 200          | 200          |
| Reservfond                                   |     | 100          | 100          |
| Fond för utvecklingsutgifter                 |     | 46           | 33           |
| <i>Fritt eget kapital</i>                    |     |              |              |
| Fond för verkligt värde                      |     | 30           | 14           |
| Balanserade vinstmedel                       |     | 360          | 335          |
| Årets resultat                               |     | -98          | 38           |
| <b>Summa eget kapital</b>                    | 23  | <b>638</b>   | <b>720</b>   |
| <b>Avsättningar</b>                          |     |              |              |
| Avsättningar pensioner                       | 27  | 3            | 3            |
| Övriga avsättningar                          | 20  | 0            | 27           |
| <b>Summa avsättningar</b>                    |     | <b>3</b>     | <b>30</b>    |
| <b>Skulder</b>                               |     |              |              |
| <i>Långfristiga skulder</i>                  |     |              |              |
| Långfristiga leasingskulder                  | 15  | 475          | 534          |
| Övriga långfristiga skulder                  | 26  | 556          | 621          |
| <b>Summa långfristiga skulder</b>            |     | <b>1 031</b> | <b>1 155</b> |
| <i>Kortfristiga skulder</i>                  |     |              |              |
| Leverantörsskulder                           |     | 402          | 260          |
| Skulder till koncernföretag                  | 4   | 0            | 75           |
| Kortfristiga leasingskulder                  | 15  | 312          | 255          |
| Övriga skulder                               | 26  | 536          | 425          |
| Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter | 19  | 508          | 500          |
| <b>Summa kortfristiga skulder</b>            |     | <b>1 758</b> | <b>1 515</b> |
| <b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>        |     | <b>3 430</b> | <b>3 420</b> |

# Förändringar i eget kapital

MODERBOLAGET

| MSEK                                    | Not       | Aktiekapital | Reservfond | Fond för utvecklingsutgifter | Fond för verkligt värde | Balanserade vinstmedel | Årets resultat | Summa      |
|---|-----------|--------------|------------|------------------------------|-------------------------|------------------------|----------------|------------|
| <b>Ingående balans per 2022-01-01</b>   |           | <b>200</b>   | <b>100</b> | <b>28</b>                    | <b>-12</b>              | <b>-40</b>             | <b>380</b>     | <b>656</b> |
| Disposition av föregående års resultat  |           |              |            |                              |                         | 380                    | -380           | 0          |
| Aktiverade egenupparbetade utv.utgifter |           |              |            | 5                            |                         | -5                     |                | 0          |
| <b>Totalresultat</b>                    |           |              |            |                              |                         |                        |                |            |
| Årets resultat                          |           |              |            |                              |                         |                        | 38             | 38         |
| <b>Övrigt totalresultat</b>             |           |              |            |                              |                         |                        |                | <b>0</b>   |
| Kassaflödessäkringar, efter skatt       |           |              |            |                              | 26                      |                        |                | 26         |
| <b>Summa övrigt totalresultat</b>       |           | <b>-</b>     | <b>-</b>   | <b>-</b>                     | <b>26</b>               | <b>-</b>               | <b>-</b>       | <b>26</b>  |
| <b>Summa totalresultat</b>              |           | <b>-</b>     | <b>-</b>   | <b>-</b>                     | <b>26</b>               | <b>-</b>               | <b>38</b>      | <b>64</b>  |
| <b>Utgående balans per 2022-12-31</b>   | <b>23</b> | <b>200</b>   | <b>100</b> | <b>33</b>                    | <b>14</b>               | <b>335</b>             | <b>38</b>      | <b>720</b> |
| <b>Ingående balans per 2023-01-01</b>   |           | <b>200</b>   | <b>100</b> | <b>33</b>                    | <b>14</b>               | <b>335</b>             | <b>38</b>      | <b>720</b> |
| Disposition av föregående års resultat  |           |              |            |                              |                         | 38                     | -38            | 0          |
| Aktiverade egenupparbetade utv.utgifter |           |              |            | 13                           |                         | -13                    |                | 0          |
| <b>Totalresultat</b>                    |           |              |            |                              |                         |                        |                |            |
| Årets resultat                          |           |              |            |                              |                         |                        | -98            | -98        |
| <b>Övrigt totalresultat</b>             |           |              |            |                              |                         |                        |                | <b>0</b>   |
| Kassaflödessäkringar, efter skatt       |           |              |            |                              | 16                      |                        |                | 16         |
| <b>Summa övrigt totalresultat</b>       |           | <b>-</b>     | <b>-</b>   | <b>-</b>                     | <b>16</b>               | <b>-</b>               | <b>-</b>       | <b>16</b>  |
| <b>Summa totalresultat</b>              |           | <b>-</b>     | <b>-</b>   | <b>-</b>                     | <b>16</b>               | <b>-</b>               | <b>-98</b>     | <b>-82</b> |
| <b>Utgående balans per 2023-12-31</b>   | <b>23</b> | <b>200</b>   | <b>100</b> | <b>46</b>                    | <b>30</b>               | <b>360</b>             | <b>-98</b>     | <b>638</b> |

# Kassaflödesanalys

**MODERBOLAGET**

| MSEK  | Not | 2023        | 2022        |
|---|-----|-------------|-------------|
| <b>Den löpande verksamheten</b>   |     |             |             |
| Resultat efter finansiella poster   |     | -98         | 38          |
| Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet                                 | 24  | 360         | 476         |
| Betald skatt  |     | -1          | 1           |
| <b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b> |     | <b>261</b>  | <b>515</b>  |
| <b>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</b>                                |     |             |             |
| Ökning/Minskning av kortfristiga fordringar   |     | -7          | 449         |
| Ökning/Minskning av kortfristiga skulder  |     | 80          | -67         |
| <b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>                                     |     | <b>334</b>  | <b>897</b>  |
| <b>Investeringsverksamheten</b>   |     |             |             |
| Förvärv av immateriella tillgångar  |     | -33         | -29         |
| Förvärv av materiella anläggningstillgångar   |     | -140        | -213        |
| Försäljning av materiella anläggningstillgångar                                     |     | 45          | 6           |
| Aktieägartillskott  |     | -49         | -21         |
| Förändring av finansiella fordringar  |     | -140        | -92         |
| <b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>                                     |     | <b>-317</b> | <b>-349</b> |
| <b>Finansieringsverksamheten</b>  |     |             |             |
| Upptagna lån  |     | 328         | 53          |
| Amortering av leasingskulder och lån  |     | -471        | -354        |
| <b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>                                    |     | <b>-143</b> | <b>-301</b> |
| <b>Årets kassaflöde</b>   |     |             |             |
| Likvida medel vid årets början  |     | 279         | 33          |
| <b>Likvida medel vid årets slut</b>   | 24  | <b>154</b>  | <b>279</b>  |

# Noter

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

## NOT 1 ALLMÄN INFORMATION

Green Cargo erbjuder en säker, pålitlig och klimatsmart logistiklösning med järnvägen som bas. Vår vision – järnvägslogistik i världsklass – är styrande för hur vi tänker, vad vi gör och hur vi kommunicerar. Green Cargo binder samman närmare 300 platser i Sverige, Norge och Danmark och tillgodoser transportbehov som varierar från en vagn till hela tågsätt. I samarbete med partners länkar Green Cargo dessutom den svenska marknaden till tusentals destinationer på den europeiska kontinenten. Att kombinera järnväg med bil möjliggör för många företag att välja järnvägen, även om de inte är spåranslutna. Järnvägen har en avgörande betydelse för svenskt näringslivs konkurrenskraft och Green Cargos hållbara logistiksystem lägger grunden för Sveriges välstånd och konsumtion.

Moderbolaget Green Cargo AB ägs till 100 procent av svenska staten och förvaltas av Finansdepartementet. Green Cargo AB har sitt säte i Solna i Sverige och adressen till företagets huvudkontor är: Box 39, 171 11 SOLNA. De finansiella rapporterna godkändes för utfärdande av styrelsen och verkställande direktören den 27 mars 2024 och de kommer att föreläggas årsstämman den 25 april 2024 för fastställande.

## NOT 2 SAMMANFATTNING AV VIKTIGA REDOVISNINGSPRINCIPER

### ALLMÄNT

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

### KONCERNENS REDOVISNINGSPRINCIPER

#### Ändrade redovisningsprinciper

Justeringar har gjorts i IAS 1 och IFRS Practice Statement 2 avseende upplysningar om redovisningsprinciper, vilket har resulterat i att bolaget gjort en genomgång av sin presentation av sina redovisningsprinciper. Detta har inte givit någon väsentlig påverkan.

#### Tillämpning av redovisningsprinciper Koncernredovisning

Green Cargos Koncernbokslut omfattar Moderbolaget Green Cargo AB och samtliga dotterbolag i Sverige och utlandet. 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 överlåtna tillgången.

#### Omräkning av utlandsverksamheter

Vid upprättande av koncernredovisning omräknas koncernens utlandsverksamheters balansräkningar från dess funktionella valuta till svenska kronor baserat på balansdagens valutakurs. Intäkts- och kostnadsposter omräknas till periodens genomsnittskurs. De omräkningsdifferenser som uppstår redovisas mot övrigt totalresultat och överförs till koncernens omräkningsreserv. Under 2023 blev omräkningsdifferensen 0 MSEK då endast verksamhet av omfattning i koncernens norska dotterbolag förelåg.

#### 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 transportererna 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 till 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 den bransch kunden verkar i: Handel & Logistik, Skog samt Stål & Kemi. Inom respektive branschsegment förekommer både vagnslast- och systemtransporter. Inom vagnslast erbjuder Green Cargo transport av vagnar från avsändare till mottagare inom Green Cargo och samarbetspartners nätverk i mån av plats enligt tidtabell. Med Systemtransporter utformar Green Cargo unika

lösningar för verksamheter med stora volymer i regelbundna flöden mellan fasta destinationer. I kundkontraktet ingår en på förhand bestämd fast kapacitet och funktionalitet i form av tåg och personal, till ett på förhand bestämt pris. Kundkontraktens längd kan överstiga flera år. Intäkter från transporter till och från utlandet där Green Cargo använder annan järnvägsoperatör på utländsk sträcka redovisas brutto. Hela faktureringen, även den del som avser utländsk sträcka och utförs av underleverantör, redovisas därmed som intäkt. Ersättning till utländsk järnvägsoperatör redovisas som kostnad. Skälet till denna redovisningsprincip är att Green Cargo har ett totalåtagande gentemot kund. Fakturering sker normalt i efterskott, vilket innebär att det inte uppstår några väsentliga utestående 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 kreditdittider 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 förmånsbe-

stämnda 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 ersättningarna kommer att betalas i, med löptider jämförbara med den aktuella pensionsförpliktelsens. Aktuariella vinster och förluster till följd av erfarenhetsbaserade justeringar och förändringar i aktuariella antaganden redovisas i övrigt totalresultat under den period då de uppstår. Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare perioder redovisas direkt i resultaträkningen.

#### Ersättningar vid uppsägning

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

#### Finansiella intäkter och kostnader

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

#### Skatter

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 beloppet 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 prövas varje balansdag och justeras vid behov. Vinster och förluster vid avyttring fastställs genom en jämförelse mellan försäljningsintäkt och redovisat värde och redovisas i resultaträkningen.

#### Nedskrivningar

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

av återvinningsvärdet. En nedskrivning återförs endast i den utsträckning tillgångens redovisade värde efter återföring inte överstiger det redovisade värde som tillgången skulle ha haft om ingen nedskrivning hade gjorts, med beaktande av de avskrivningar som i så fall skulle ha gjorts.

#### Leasing

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

#### Leasingavtal där Green Cargo är leasetagare

Green Cargo redovisar en nyttjanderättstillgång och en leasingkund vid leasingavtalets inledningsdatum. Nyttjanderättstillgången värderas initialt till anskaffningsvärde, vilket består av leasingkundens 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 avtals leasingperiod, 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.

Leasingkulden 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 leasingkulder som egna poster i rapporten över finansiell ställning. För leasingavtal som har en leasingperiod på 12 månader eller mindre eller med en underliggande tillgång av lågt värde, understigande 50 KSEK, redovisas inte någon nyttjanderättstillgång

och leasingsskuld. Leasingavgifter för dessa leasingavtal redovisas som en kostnad linjärt över leasingperioden.

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

I de fall bolaget vidareuthyr tillgångarna till sina kunder med avtalsvillkor som speglar 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 leasingsskulder samt derivat. Finansiella instrument redovisas initialt till anskaffningsvärde motsvarande instrumentets verkliga värde med tillägg för transaktionskostnader. Klassificering av finansiella instrument sker vid anskaffning och redovisas beroende av hur de klassificerats enligt nedan. En finansiell tillgång eller finansiell skuld tas upp i balansräkningen när bolaget blir part till instrumentets avtalsmässiga villkor. 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 omsättningstullgångar respektive kortfristiga skulder om de antingen innehas för att kunna säljas eller förväntas bli realiserade inom tolv månader från balansdagen. Värdeförändringar till följd av förändringar i verkligt värde ingår i resultaträkningen i den period de uppstår.

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

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

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

Lånefordringar och kundfordringar är icke-derivata finansiella tillgångar med fastställda eller fastställbara betalningar, exempelvis likvida medel, kortfristiga placeringar eller kundfordringar. Värdering görs till upplupet anskaffningsvärde. Med upplupet anskaffningsvärde avses det värde till vilket en finansiell tillgång eller skuld värderas när den initialt bokas upp i balansräkningen, med avdrag för eventuella återbetalningar, och med tillägg eller avdrag för periodisering av 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, leasingsskulder 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 valutaterminskontrakt och ränteswapavtal för att minska sin exponering för valutakursförändringar och ränterisker. Då transaktionen ingås dokumenteras förhållandet mellan säkringsinstrumentet och den säkrade posten (posterna). Bedömning görs i samband med anskaffning om de derivatinstrument som används kommer att vara effektiva när det gäller att utjämna förändringar i kassaflöde för säkrade poster. Den risk som hanteras i kassaflödessäkringar av valutarisk är risken för förändringar i spotkurs, och följande kriterier ska vara uppfyllda för att säkringsredovisning ska tillämpas:

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

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

- Nominellt belopp i säkringsinstrument överstiger inte säkrad post
- Valutan är densamma i säkringsinstrument och säkrad post
- Referensräntan är densamma i säkringsinstrument och säkrad post
- Räntebestämmande dagar är densamma i säkringsinstrument och säkrad post
- Om kreditvärdighet på motparten förändras på ett sådant sätt att värdet på säkringsinstrumentet påverkas på ett 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.

#### **Reform av referensräntorna**

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

#### **Avsättningar**

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

#### **Eventualförpliktelser**

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 eventualefterpliktelser 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. Efter som 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 utbetalad 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, eventalförpliktelser och eventuelltillgångar. 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 intäkt- och kostnadsposter samt lämnad information i övrigt, bland annat om eventalförpliktelser.

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.

Twister 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 2023 eller 2022. 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.

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 27.

## NOTER

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

|   | Koncernen |          | Moderbolaget |            |
|---|-----------|----------|--------------|------------|
|   | 2023      | 2022     | 2023         | 2022       |
| <b>Försäljning av tjänster</b>                        |           |          |              |            |
| Dotterföretag   | –         | –        | 225          | 427        |
| Intresseföretag                                       | –         | –        | –            | –          |
| <b>Summa försäljning av tjänster till närstående:</b> | <b>0</b>  | <b>0</b> | <b>225</b>   | <b>427</b> |

**Inköp av tjänster**

|   |          |          |           |           |
|---|----------|----------|-----------|-----------|
| Dotterföretag                                   | –        | –        | 25        | 89        |
| <b>Summa inköp av tjänster från närstående:</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>25</b> | <b>89</b> |

**Utestående fordringar på närstående**

|   |          |          |           |           |
|---|----------|----------|-----------|-----------|
| Dotterföretag                                     | –        | –        | 14        | 58        |
| <b>Summa utestående fordringar på närstående:</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>14</b> | <b>58</b> |

**Utestående skulder till närstående**

|  |          |          |           |           |
|--|----------|----------|-----------|-----------|
| Dotterföretag                                    | –        | –        | 31        | 75        |
| <b>Summa utestående skulder till närstående:</b> | <b>–</b> | <b>–</b> | <b>31</b> | <b>75</b> |

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

**NOT 5 UPPDELNING INTÄKTER**

|  | Koncernen    |              | Moderbolaget |              |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|
|  | 2023         | 2022         | 2023         | 2022         |
| Intermodal fsg                         | 638          | 998          | 622          | 764          |
| Skog & Kemi                            | 993          | 1 038        | 920          | 947          |
| Industri & Energi                      | 1 147        | 1 100        | 1 153        | 1 037        |
| Internationell fsg                     | 1 248        | 1 204        | 1 138        | 1 030        |
| Övrigt                                 | 142          | 179          | 166          | 289          |
|  | <b>4 168</b> | <b>4 519</b> | <b>3 998</b> | <b>4 067</b> |
| <b>Tidpunkt för intäkstredovisning</b> |              |              |              |              |
| Vid en tidpunkt                        | 4 168        | 4 519        | 3 998        | 4 067        |
| Över tid                               | –            | –            | –            | –            |
|  | <b>4 168</b> | <b>4 519</b> | <b>3 998</b> | <b>4 067</b> |

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.

Intäkterna 2022 har gjorts jämförbara med 2023-års intäkter mha kundavtalens organisatoriska tillhörighet 2023.

**NOT 6 ÖVRIGA RÖRELSEINTÄKTER**

|  | Koncernen  |            | Moderbolaget |            |
|--|------------|------------|--------------|------------|
|  | 2023       | 2022       | 2023         | 2022       |
| Resultat vid försäljning av anläggningstillgångar    | 43         | 5          | 43           | 5          |
| Valutakursdifferenser som påverkat rörelseresultatet | 7          | 13         | –            | –          |
| Miljökompensation                                    | 583        | 509        | 583          | 478        |
| Övriga bidrag  | 41         | 7          | 42           | 7          |
| <b>Summa</b>   | <b>675</b> | <b>534</b> | <b>669</b>   | <b>490</b> |

**NOT 7 ANSTÄLLDA OCH PERSONALKOSTNADER**

|                               | Varav        |            | Varav        |            |
|-------------------------------|--------------|------------|--------------|------------|
|                               | 2023         | kvinnor, % | 2022         | kvinnor, % |
| <b>Medelantalet anställda</b> |              |            |              |            |
| <b>Moderbolaget</b>           |              |            |              |            |
| Sverige                       | 1 762        | 21         | 1 753        | 21         |
| <b>Summa moderbolaget</b>     | <b>1 762</b> | <b>21</b>  | <b>1 753</b> | <b>21</b>  |
| <b>Dotterföretag</b>          |              |            |              |            |
| Norge                         | 33           | 9          | 125          | 9          |
| <b>Summa dotterföretag</b>    | <b>33</b>    | <b>9</b>   | <b>125</b>   | <b>9</b>   |
| <b>Summa koncernen</b>        | <b>1 795</b> | <b>21</b>  | <b>1 878</b> | <b>25</b>  |

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 2 kvinnor.

|                         | 2023                           |                   | 2022                           |                   |
|-------------------------|--------------------------------|-------------------|--------------------------------|-------------------|
|                         | Löner och sociala ersättningar | Sociala kostnader | Löner och sociala ersättningar | Sociala kostnader |
| Moderbolaget            | 1 016                          | 413               | 962                            | 400               |
| (varav pensionskostnad) |                                | (79)              |                                | (86)              |
| Dotterföretag           | 37                             | 5                 | 175                            | 30                |
| (varav pensionskostnad) |                                | (0)               |                                | (9)               |
| <b>Summa koncernen</b>  | <b>1 053</b>                   | <b>418</b>        | <b>1 137</b>                   | <b>430</b>        |
| (varav pensionskostnad) |                                | (79)              |                                | (95)              |

Av koncernens pensionskostnader avser 1 (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 0 (0).

|   | 2023            |                  | 2022            |                  |
|---|-----------------|------------------|-----------------|------------------|
|   | Styrelse och VD | Övriga anställda | Styrelse och VD | Övriga anställda |
| <b>Löner och andra ersättningar fördelade mellan styrelseledamöter och VD samt övriga anställda</b> |                 |                  |                 |                  |
| Moderbolaget  | 8               | 1 008            | 7               | 955              |
| (varav tantiem o.d)   |                 | (–)              |                 | (–)              |
| Dotterföretag   | 0               | 37               | 1               | 174              |
| (varav tantiem o.d)   |                 | (–)              |                 | (–)              |
| <b>Summa koncernen</b>  | <b>8</b>        | <b>1 045</b>     | <b>8</b>        | <b>1 129</b>     |
| (varav tantiem o.d)   |                 | (–)              |                 | (–)              |

**Ersättningar och övriga förmåner till ledande befattningshavare**

Med ledande befattningshavare avses verkställande direktör, verksamhetsansvariga personer i bolaget som ingår i koncernledningen samt verkställande direktörer i dotterbolag som rapporterar till koncernchefen. Lön för VD i relation till företagets medellön är 834% för 2023, en minskning med 8,7% sen 2022. Medellönen ökade med 3,06% mellan 2022 och 2023.



**Moderbolaget***Riktlinjer och beslutsformer*

Bolaget har under året följt de principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare som beslutades på årsstämman 2023. 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 Charlottte Gaarn Hansson.

**Ersättningar till styrelsen, räkenskapsåret 2023****Belopp i KSEK**

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

<sup>1</sup> Avgick 2023-04-28

<sup>2</sup> Tillträdde 2023-04-28

<sup>3</sup> Varav 57 KSEK avser ersättning som ordförande i revisionsutskottet.

<sup>4</sup> Varav 41 KSEK avser ersättning som ledamot i revisionsutskottet.

<sup>5</sup> Varav 20 KSEK avser ersättning som ordförande i ersättningsutskottet.

<sup>6</sup> Varav 15 KSEK avser ersättning som ledamot i ersättningsutskottet.

**Ersättningar till styrelsen, räkenskapsåret 2022****Belopp i KSEK**

|                                       |  | Styrelse-<br>arvode |
|---------------------------------------|--|---------------------|
| Styrelsens ordförande                 | Jan Sundling <sup>1</sup>                              | 138                 |
| Styrelsens ordförande                 | Andreas Regnell <sup>2</sup>                           | 301                 |
| Styrelseledamot                       | Henrik Höjsgaard <sup>1</sup>                          | 56                  |
| Styrelseledamot                       | Catarina Fritz <sup>3</sup> (ordf RU)                  | 236                 |
| Styrelseledamot                       | Charlotte Gaarn Hansson                                | 182                 |
| Styrelseledamot                       | Anna Elgh <sup>1</sup> och <sup>4</sup> (RU tom april) | 69                  |
| Styrelseledamot                       | Crister Fritzon <sup>5</sup> (RU från maj)             | 209                 |
| Styrelseledamot                       | Sten Olsson <sup>2</sup>                               | 125                 |
| Styrelseledamot                       | Karin Strömberg <sup>2</sup>                           | 125                 |
| Styrelseledamot<br>(ägarrepresentant) | Michael Thorén (RU)                                    | –                   |
| Arbetsagarrepresentant                | Jonas Blomqvist  | –                   |
| Arbetsagarrepresentant                | Jerker Liljeberg                                       | –                   |
| Arbetsagarrepresentant<br>(suppleant) | Anders Gustavsson                                      | –                   |
| Arbetsagarrepresentant<br>(suppleant) | Donny Sjöberg  | –                   |
| Arbetsagarrepresentant,<br>adjungerad | Göran Ringqvist  | –                   |

<sup>1</sup> Avgick 2022-04-27

<sup>2</sup> Tillträdde 2022-04-27

<sup>3</sup> Varav 55 KSEK avser ersättning som ordförande i revisionsutskottet.

<sup>4</sup> Varav 13 KSEK avser ersättning som ledamot i revisionsutskottet till och med april.

<sup>5</sup> Varav 27 KSEK avser ersättning som ledamot i revisionsutskottet från och med maj. Helår är arvudet 40 KSEK.

## NOTER

**Ersättningar och övriga förmåner till ledande befattningshavare räkenskapsåret 2023**

| Belopp i KSEK                         |                               | Tid i ledningsgrupp                  | Lön <sup>1</sup> | Övriga förmåner <sup>2</sup> | Pensionskostnad | Summa | Pensionsförpliktelse |
|---------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------|------------------------------|-----------------|-------|----------------------|
| VD (CEO)                              | Ted Söderholm                 | 2023-01-01–2023-04-30                | 1 722            | 4                            | 329             | 2 055 | -                    |
| Interim VD (CEO)                      | Peter Viinapuu <sup>3</sup>   | 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 januari–februari | 472              | 47                           | 316             | 835   | -                    |
| Hållbarhets- & Kommunikationsdirektör | Erica Kronhöffer <sup>4</sup> | 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 <sup>3</sup>  | 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 | -                    |

<sup>1</sup> Ingen rörlig ersättning har utgått under året

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

<sup>3</sup> Ersättningen utgörs av arvode

<sup>4</sup> Även tf HR-direktör 2023-09-01–11-30

**Ersättningar och övriga förmåner till ledande befattningshavare räkenskapsåret 2022**

| Belopp i KSEK                         |                  | Tid i ledningsgrupp        | Lön <sup>1</sup> | Övriga förmåner <sup>2</sup> | Pensionskostnad | Summa | Pensionsförpliktelse |
|---------------------------------------|------------------|----------------------------|------------------|------------------------------|-----------------|-------|----------------------|
| VD (CEO)                              | Ted Söderholm    | 2022-01-01–2022-12-31      | 3 935            | 17                           | 1 222           | 5 174 | -                    |
| CFO                                   | Pär Nordlander   | 2022-01-01–2022-12-31      | 2 152            | 17                           | 797             | 2 966 | -                    |
| CEO Green Cargo AS                    | Bengt Fors       | Ingår ej i ledningsgruppen | 1 401            | 209                          | 406             | 2 017 | -                    |
| Hållbarhets- & Kommunikationsdirektör | Erica Kronhöffer | 2022-01-01–2022-12-31      | 1 855            | 45                           | 695             | 2 595 | -                    |
| HR-direktör                           | Peter Hagert     | 2022-01-01–2022-01-31      | 156              | 1                            | 59              | 216   | -                    |
| HR-direktör                           | Camilla Morin    | 2022-02-01–2022-12-31      | 1 309            | 5                            | 278             | 1 592 | -                    |
| CIO                                   | Ingo Paas        | 2022-01-01–2022-12-31      | 1 836            | 79                           | 659             | 2 575 | -                    |
| Chefsjurist                           | Malin Fries      | 2022-01-01–2022-12-31      | 1 669            | 5                            | 546             | 2 220 | -                    |
| Inköpschef                            | Andreas Takacs   | Ingår ej i ledningsgruppen | 998              | 0                            | 362             | 1 360 | -                    |
| COO                                   | Markus Gardbring | 2022-01-01–2022-12-31      | 1 798            | 56                           | 643             | 2 498 | -                    |
| Marknadsdirektör                      | Richard Kirchner | 2022-01-01–2022-12-31      | 1 887            | 9                            | 713             | 2 609 | -                    |
| Chef Network Management               | Shad Hallam      | 2022-01-01–2022-12-31      | 1 729            | 5                            | 693             | 2 428 | -                    |

<sup>1</sup> Ingen rörlig ersättning har utgått under året

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

## NOTER

**Ersättningar***Styrelse*

Enligt beslut av årsstämman 2023 i Green Cargo AB utgår årligt arvode till styrelsens ledamöter med 458 KSEK för ordföranden och med 191 KSEK per person för övriga stämموالدا ledamöter. Därutöver utgår årligt arvode till ledamöterna i styrelsens revisionsutskott med 56 KSEK till ordföranden och med 41 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 8 månadslöner. Nya inkomster från annan anställning eller egen verksamhet kan avräknas från uppsägningsslön 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 uppsägningsslön och avgångsvederlag. Vid uppsägning från ledande befattningshavarens sida utbetalas inget avgångsvederlag.

**NOT 8 ARVODE OCH KOSTNADERSÄTTNING TILL REVISORER**

|   | Koncernen  |            | Moderbolaget |            |
|---|------------|------------|--------------|------------|
|   | 2023       | 2022       | 2023         | 2022       |
| <i>PWC</i>                                  |            |            |              |            |
| Revisionsuppdrag                            | 2,8        | 2,6        | 2,0          | 2,2        |
| Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag | 0,6        | 0,5        | 0,6          | 0,5        |
| Övriga tjänster                             | 0,2        | 0,2        | 0,2          | 0,1        |
| <b>Summa</b>                                | <b>3,6</b> | <b>3,3</b> | <b>2,8</b>   | <b>2,8</b> |

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 |            |
|--------------------------------------|--------------|------------|
|                                      | 2023         | 2022       |
| Nedskrivning aktier i koncernföretag | -39          | -65        |
| Erhållna koncernbidrag               | 2            | 2          |
| <b>Summa</b>                         | <b>-37</b>   | <b>-63</b> |

**NOT 10 RÄNTEINTÄKTER OCH LIKANDE RESULTATPOSTER**

|                               | Koncernen |          | Moderbolaget |          |
|-------------------------------|-----------|----------|--------------|----------|
|                               | 2023      | 2022     | 2023         | 2022     |
| Ränteintäkter, övriga         | 20        | 5        | 20           | 5        |
| Finansiella valutakursvinster | -         | -        | -            | -        |
| <b>Summa</b>                  | <b>20</b> | <b>5</b> | <b>20</b>    | <b>5</b> |

**NOT 11 RÄNTEKOSTNADER OCH LIKANDE RESULTATPOSTER**

|                                 | Koncernen  |            | Moderbolaget |            |
|---------------------------------|------------|------------|--------------|------------|
|                                 | 2023       | 2022       | 2023         | 2022       |
| Räntekostnader, övriga          | -74        | -34        | -75          | -32        |
| Finansiella valutakursförluster | 2          | -33        | 2            | -32        |
| <b>Summa</b>                    | <b>-72</b> | <b>-67</b> | <b>-73</b>   | <b>-64</b> |

**NOT 12 INKOMSTSKATT**

| Väsentliga delbelopp i årets skattekostnad | Koncernen |          | Moderbolaget |          |
|--|-----------|----------|--------------|----------|
|  | 2023      | 2022     | 2023         | 2022     |
| Aktuell skatt                              | -         | -        | -            | -        |
| Uppskjuten skatt                           | -         | -        | -            | -        |
| <b>Summa</b>                               | <b>0</b>  | <b>0</b> | <b>0</b>     | <b>0</b> |

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

|  | Koncernen |          | Moderbolaget |          |
|--|-----------|----------|--------------|----------|
|  | 2023      | 2022     | 2023         | 2022     |
| Redovisat resultat efter finansiella poster                                    | -97       | 43       | -98          | 38       |
| Skatt enligt gällande skattesats (20,6%)                                       | 20        | -9       | 20           | -8       |
| Skatteeffekt av ej avdragsgilla kostnader /ej skattepliktiga intäkter          | -14       | -8       | -6           | 6        |
| Skatteeffekt av underskott för vilka ingen uppskjuten skattefordran redovisats | -6        | 17       | -14          | 2        |
| <b>Redovisad skatt</b>   | <b>0</b>  | <b>0</b> | <b>0</b>     | <b>0</b> |

**Skatt hänförlig till komponenter i övrigt totalresultat i koncernen 2023**

|  | Före skatt | Skatteeffekt | Efter skatt |
|--|------------|--------------|-------------|
| Omvärdering förmånsbestämda pensionsplaner | 11         | -2           | 9           |
| Kassaflödessäkringar                       | 20         | -4           | 16          |
| Omräkningsdifferenser                      | 0          | 0            | 0           |
| <b>Summa</b>                               | <b>31</b>  | <b>-6</b>    | <b>25</b>   |

**Skatt hänförlig till komponenter i övrigt totalresultat i koncernen 2022**

|  | Före skatt | Skatteeffekt | Efter skatt |
|--|------------|--------------|-------------|
| Omvärdering förmånsbestämda pensionsplaner | 18         | -4           | 14          |
| Kassaflödessäkringar                       | 33         | -7           | 26          |
| Omräkningsdifferenser                      | 0          | 0            | 0           |
| <b>Summa</b>                               | <b>51</b>  | <b>-11</b>   | <b>40</b>   |

**Skatt hänförlig till komponenter i övrigt totalresultat i moderbolaget 2023**

|                      | Före skatt | Skatteeffekt | Efter skatt |
|----------------------|------------|--------------|-------------|
| Kassaflödessäkringar | 20         | -4           | 16          |
| <b>Summa</b>         | <b>20</b>  | <b>-4</b>    | <b>16</b>   |

**Skatt hänförlig till komponenter i övrigt totalresultat i moderbolaget 2022**

|                      | Före skatt | Skatteeffekt | Efter skatt |
|----------------------|------------|--------------|-------------|
| Kassaflödessäkringar | 33         | -7           | 26          |
| <b>Summa</b>         | <b>33</b>  | <b>-7</b>    | <b>26</b>   |

## NOTER

## NOT 13 IMMATERIELLA TILLGÅNGAR

| Koncernen  | Balanserade utvecklingsutgifter |             | Pågående balanserade utvecklingsutgifter |           | Moderbolaget                                     | Balanserade utvecklingsutgifter |             | Pågående balanserade utvecklingsutgifter |           |
|--|---------------------------------|-------------|--|-----------|--|---------------------------------|-------------|--|-----------|
|  | 2023                            | 2022        | 2023                                     | 2022      |  | 2023                            | 2022        | 2023                                     | 2022      |
| <i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>           |                                 |             |  |           | <i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>           |                                 |             |  |           |
| Vid årets början                                 | 219                             | 200         | 22                                       | 12        | Vid årets början                                 | 213                             | 194         | 22                                       | 12        |
| Nyanskaffningar                                  | 12                              | 8           | 21                                       | 21        | Nyanskaffningar                                  | 12                              | 8           | 21                                       | 21        |
| Avyttringar och utrangeringar                    | -35                             | -           | -  | -         | Avyttringar och utrangeringar                    | -35                             | -           | -  | -         |
| Omklassificeringar                               | 19                              | 11          | -19                                      | -11       | Omklassificeringar                               | 19                              | 11          | -19                                      | -11       |
| <b>Vid årets slut</b>                            | <b>215</b>                      | <b>219</b>  | <b>24</b>                                | <b>22</b> | <b>Vid årets slut</b>                            | <b>209</b>                      | <b>213</b>  | <b>24</b>                                | <b>22</b> |
| <i>Akkumulerade avskrivningar</i>                |                                 |             |  |           | <i>Akkumulerade avskrivningar</i>                |                                 |             |  |           |
| Vid årets början                                 | -183                            | -168        | -  | -         | Vid årets början                                 | -177                            | -162        | -  | -         |
| Avyttringar och utrangeringar                    | 32                              |             |  |           | Avyttringar och utrangeringar                    | 32                              |             |  |           |
| Årets avskrivning                                | -17                             | -14         | -  | -         | Årets avskrivning                                | -17                             | -14         | -  | -         |
| <b>Vid årets slut</b>                            | <b>-168</b>                     | <b>-183</b> | <b>-</b>                                 | <b>-</b>  | <b>Vid årets slut</b>                            | <b>-162</b>                     | <b>-177</b> | <b>-</b>                                 | <b>-</b>  |
| <i>Akkumulerade nedskrivningar</i>               |                                 |             |  |           | <i>Akkumulerade nedskrivningar</i>               |                                 |             |  |           |
| Vid årets början                                 | -4                              | -4          | -  | -         | Vid årets början                                 | -4                              | -4          | -  | -         |
| Avyttringar och utrangeringar                    | 3                               |             |  |           | Avyttringar och utrangeringar                    | 3                               |             |  |           |
| Nedskrivningar som redovisas i resultaträkningen | -                               | -           | -  | -         | Nedskrivningar som redovisas i resultaträkningen | -                               | -           | -  | -         |
| <b>Vid årets slut</b>                            | <b>-1</b>                       | <b>-4</b>   | <b>-</b>                                 | <b>-</b>  | <b>Vid årets slut</b>                            | <b>-1</b>                       | <b>-4</b>   | <b>-</b>                                 | <b>-</b>  |
| <b>Redovisat restvärde vid årets slut</b>        | <b>46</b>                       | <b>33</b>   | <b>24</b>                                | <b>22</b> | <b>Redovisat restvärde vid årets slut</b>        | <b>46</b>                       | <b>33</b>   | <b>24</b>                                | <b>22</b> |

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

| Total kostnad för utveckling              | Koncernen |           | Moderbolaget |           |
|---|-----------|-----------|--------------|-----------|
|   | 2023      | 2022      | 2023         | 2022      |
| Utgifter för utveckling som kostnadsförts | 74        | 61        | 74           | 58        |
| Avskrivningar                             | 17        | 14        | 17           | 14        |
| <b>Summa</b>                              | <b>91</b> | <b>75</b> | <b>91</b>    | <b>73</b> |

## NOT 14 MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

| Koncernen                                 | Mark, markanläggningar och byggnader |            | Investeringar i hyrda lokaler |            |
|---|--------------------------------------|------------|-------------------------------|------------|
|   | 2023                                 | 2022       | 2023                          | 2022       |
| <i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>    |                                      |            |                               |            |
| Vid årets början                          | 28                                   | 28         | 43                            | 43         |
| Nyanskaffningar                           | -                                    | -          | -                             | -          |
| Avyttringar och utrangeringar             | -                                    | -          | -                             | -          |
| <b>Vid årets slut</b>                     | <b>28</b>                            | <b>28</b>  | <b>43</b>                     | <b>43</b>  |
| <i>Akkumulerade avskrivningar</i>         |                                      |            |                               |            |
| Vid årets början                          | -19                                  | -18        | -41                           | -41        |
| Årets avskrivning                         | -1                                   | -1         | 0                             | 0          |
| Avyttringar och utrangeringar             | -                                    | -          | -                             | -          |
| <b>Vid årets slut</b>                     | <b>-21</b>                           | <b>-19</b> | <b>-42</b>                    | <b>-41</b> |
| <b>Redovisat restvärde vid årets slut</b> | <b>8</b>                             | <b>9</b>   | <b>1</b>                      | <b>1</b>   |

## NOTER

| Koncernen                                 | Transportmedel |               | Inventarier |             | Pågående ny-anläggningar |            |
|---|----------------|---------------|-------------|-------------|--------------------------|------------|
|   | 2023           | 2022          | 2023        | 2022        | 2023                     | 2022       |
| <i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>    |                |               |             |             |                          |            |
| Vid årets början                          | 6 220          | 5 964         | 166         | 164         | 122                      | 188        |
| Nyanskaffningar                           | 67             | 102           | 1           | 2           | 72                       | 111,73     |
| Utköpta leasingavtal                      | –              | –             | –           | –           | –                        | –          |
| Avyttringar och utrangeringar             | –72            | –23           | –3          | –           | –                        | –          |
| Omklassificeringar                        | 32             | 178           | 1           | 0           | –33                      | –178,1     |
| Rättning av ingående värden               | –              | –             | –           | –           | –                        | –          |
| <b>Vid årets slut</b>                     | <b>6 247</b>   | <b>6 221</b>  | <b>166</b>  | <b>166</b>  | <b>161</b>               | <b>122</b> |
| <i>Ackumulerade avskrivningar</i>         |                |               |             |             |                          |            |
| Vid årets början                          | –4 035         | –3 846        | –137        | –132        | –                        | –          |
| Årets avskrivning                         | –204           | –211          | –4          | –5          | –                        | –          |
| Ack. avskrivningar utköpta leasingavtal   | 0              | 0             | –           | –           | –                        | –          |
| Avyttringar och utrangeringar             | 57             | 22            | 3           | –           | –                        | –          |
| Omklassificeringar                        | –              | –             | –           | –           | –                        | –          |
| Rättning av ingående värden               | –              | –             | –           | –           | –                        | –          |
| <b>Vid årets slut</b>                     | <b>–4 182</b>  | <b>–4 035</b> | <b>–139</b> | <b>–137</b> | <b>0</b>                 | <b>0</b>   |
| <i>Ackumulerade nedskrivningar</i>        |                |               |             |             |                          |            |
| Vid årets början                          | –840           | –823          | 0           | 0           | –                        | –          |
| Årets nedskrivningar                      | 0              | –17           | –           | –           | –                        | –          |
| Ack. nedskrivningar utköpta leasingavtal  | –              | –             | –           | –           | –                        | –          |
| Avyttringar och utrangeringar             | 13             | 1             | –           | –           | –                        | –          |
| <b>Vid årets slut</b>                     | <b>–827</b>    | <b>–840</b>   | <b>0</b>    | <b>0</b>    | <b>0</b>                 | <b>0</b>   |
| <b>Redovisat restvärde vid årets slut</b> | <b>1 239</b>   | <b>1 346</b>  | <b>28</b>   | <b>30</b>   | <b>161</b>               | <b>122</b> |

| Moderbolaget                              | Mark, mark-anläggningar och byggnader |          | Investeringar i hyrda lokaler |            |
|---|---------------------------------------|----------|-------------------------------|------------|
|   | 2023                                  | 2022     | 2023                          | 2022       |
| <i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>    |                                       |          |                               |            |
| Vid årets början                          | 1                                     | 1        | 43                            | 43         |
| Nyanskaffningar                           | –                                     | –        | 0                             | 0          |
| Avyttringar och utrangeringar             | –                                     | –        | –                             | –          |
| <b>Vid årets slut</b>                     | <b>1</b>                              | <b>1</b> | <b>43</b>                     | <b>43</b>  |
| <i>Ackumulerade avskrivningar</i>         |                                       |          |                               |            |
| Vid årets början                          | 0                                     | 0        | –41                           | –41        |
| Årets avskrivning                         | –                                     | –        | 0                             | 0          |
| Avyttringar och utrangeringar             | –                                     | –        | 0                             | 0          |
| <b>Vid årets slut</b>                     | <b>0</b>                              | <b>0</b> | <b>–42</b>                    | <b>–41</b> |
| <b>Redovisat restvärde vid årets slut</b> | <b>0</b>                              | <b>0</b> | <b>1</b>                      | <b>1</b>   |

| Moderbolaget                              | Transportmedel |               | Inventarier |             | Pågående ny-anläggningar |            |
|---|----------------|---------------|-------------|-------------|--------------------------|------------|
|   | 2023           | 2022          | 2023        | 2022        | 2023                     | 2022       |
| <i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>    |                |               |             |             |                          |            |
| Vid årets början                          | 6 214          | 5 960         | 160         | 158         | 122                      | 188        |
| Nyanskaffningar                           | 67             | 99            | 1           | 2           | 72                       | 112        |
| Utköpta leasingavtal                      | –              | –             | 0           | 0           | –                        | –          |
| Avyttringar och utrangeringar             | –72            | –23           | –3          | 0           | –                        | –          |
| Omklassificeringar                        | 32             | 178           | 1           | 0           | –33                      | –178       |
| Rättning av ingående värden               | –              | –             | –           | –           | –                        | –          |
| <b>Vid årets slut</b>                     | <b>6 241</b>   | <b>6 214</b>  | <b>160</b>  | <b>160</b>  | <b>161</b>               | <b>122</b> |
| <i>Ackumulerade avskrivningar</i>         |                |               |             |             |                          |            |
| Vid årets början                          | –4 032         | –3 844        | –132        | –127        | –                        | –          |
| Årets avskrivning                         | –204           | –209          | –4          | –5          | –                        | –          |
| Ack. avskrivningar utköpta leasingavtal   | –              | –             | –           | –           | –                        | –          |
| Avyttringar och utrangeringar             | 57             | 22            | 3           | –           | –                        | –          |
| Omklassificeringar                        | –              | –             | –           | –           | –                        | –          |
| Rättning av ingående värden               | –              | –             | –           | –           | –                        | –          |
| <b>Vid årets slut</b>                     | <b>–4 178</b>  | <b>–4 032</b> | <b>–133</b> | <b>–132</b> | <b>0</b>                 | <b>0</b>   |
| <i>Ackumulerade nedskrivningar</i>        |                |               |             |             |                          |            |
| Vid årets början                          | –837           | –823          | 0           | 0           | –                        | –          |
| Årets nedskrivningar                      | 0              | –14           | –           | –           | –                        | –          |
| Ack. nedskrivningar utköpta leasingavtal  | –              | –             | –           | –           | –                        | –          |
| Avyttringar och utrangeringar             | 13             | 1             | –           | –           | –                        | –          |
| <b>Vid årets slut</b>                     | <b>–824</b>    | <b>–837</b>   | <b>0</b>    | <b>0</b>    | <b>0</b>                 | <b>0</b>   |
| <b>Redovisat restvärde vid årets slut</b> | <b>1 239</b>   | <b>1 346</b>  | <b>27</b>   | <b>29</b>   | <b>161</b>               | <b>122</b> |

**NOT 15 NYTTJANDERÄTTSTILLGÅNGAR****Redovisningsprinciper**

Green Cargo hyr lokaler (kontorslokaler, lokstall/verkstäder och övernattningslokaler) samt fordon (främst lok, vagnar & lastbärare). Leasingavtalen redovisas som nyttjanderättstillgång enligt IFRS 16 och en motsvarande leasingkund, 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 leasingkund, se not 27. För information avseende övergången till IFRS 16 se not 18 i Års- och hållbarhetsredovisning från 2019.

| Koncernen  | Nyttjanderättstillgång (HOC) |                     |              |               |                           |                     |              |               |
|--|------------------------------|---------------------|--------------|---------------|---------------------------|---------------------|--------------|---------------|
|  | 2023                         |                     |              |               | 2022                      |                     |              |               |
|  | Lokaler, mark & parkering    | Lok & Tjänstevagnar | Tjänstebilar | Summa         | Lokaler, mark & parkering | Lok & Tjänstevagnar | Tjänstebilar | Summa         |
| <i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>           |                              |                     |              |               |                           |                     |              |               |
| Vid årets början                                 | 392                          | 1 451               | 18           | 1 861         | 374                       | 1 216               | 14           | 1 604         |
| Nyanskaffningar                                  | 23                           | 428                 | 5            | 457           | 18                        | 235                 | 3            | 256           |
| Avyttringar och utrangeringar                    | -26                          | -302                | 0            | -328          | 0                         | 0                   | 0            | 0             |
| Omklassificeringar                               | 0                            | 0                   | 0            | 0             | 0                         | 0                   | 0            | 0             |
| Rättning av ingående värde                       | 0                            | 0                   | 0            | 0             | 0                         | 0                   | 0            | 0             |
| <b>Vid årets slut</b>                            | <b>389</b>                   | <b>1 577</b>        | <b>22</b>    | <b>1 989</b>  | <b>392</b>                | <b>1 451</b>        | <b>18</b>    | <b>1 861</b>  |
| <i>Ackumulerade avskrivningar</i>                |                              |                     |              |               |                           |                     |              |               |
| Vid årets början                                 | -179                         | -1 049              | -15          | -1 244        | -137                      | -832                | -11          | -980          |
| Årets avskrivning                                | -41                          | -130                | -4           | -175          | -42                       | -218                | -4           | -264          |
| Avyttringar och utrangeringar                    | 0                            | 138                 | 0            | 139           | 0                         | 0                   | -            | 0             |
| Omklassificeringar                               | 0                            | 0                   | -            | -             | 0                         | 0                   | -            | 0             |
| Rättning av ingående värde                       | 0                            | 0                   | -            | -             | 0                         | 0                   | -            | 0             |
| <b>Vid årets slut</b>                            | <b>-221</b>                  | <b>-1 041</b>       | <b>-19</b>   | <b>-1 280</b> | <b>-179</b>               | <b>-1 049</b>       | <b>-15</b>   | <b>-1 244</b> |
| <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             |
| <b>Vid årets slut</b>                            | <b>0</b>                     | <b>-35</b>          | <b>0</b>     | <b>-35</b>    | <b>0</b>                  | <b>-35</b>          | <b>0</b>     | <b>-35</b>    |
| <b>Redovisat restvärde vid årets slut</b>        | <b>168</b>                   | <b>501</b>          | <b>3</b>     | <b>675</b>    | <b>213</b>                | <b>367</b>          | <b>3</b>     | <b>583</b>    |

| Moderbolaget                                     | Nyttjanderättstillgång (HOC) |                     |              |               |                           |                     |              |               |
|--|------------------------------|---------------------|--------------|---------------|---------------------------|---------------------|--------------|---------------|
|  | 2023                         |                     |              |               | 2022                      |                     |              |               |
|  | Lokaler, mark & parkering    | Lok & Tjänstevagnar | Tjänstebilar | Summa         | Lokaler, mark & parkering | Lok & Tjänstevagnar | Tjänstebilar | Summa         |
| <i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>           |                              |                     |              |               |                           |                     |              |               |
| Vid årets början                                 | 392                          | 1 339               | 18           | 1 749         | 374                       | 1 143               | 14           | 1 531         |
| Nyanskaffningar                                  | 23                           | 428                 | 5            | 457           | 18                        | 196                 | 3            | 218           |
| Avyttringar och utrangeringar                    | -26                          | -190                | 0            | -216          |                           |                     |              | 0             |
| Omklassificeringar                               |                              |                     |              | 0             |                           |                     |              | 0             |
| Rättning av ingående värde                       |                              |                     |              | 0             |                           |                     |              | 0             |
| <b>Vid årets slut</b>                            | <b>389</b>                   | <b>1 578</b>        | <b>22</b>    | <b>1 989</b>  | <b>392</b>                | <b>1 339</b>        | <b>18</b>    | <b>1 749</b>  |
| <i>Ackumulerade avskrivningar</i>                |                              |                     |              |               |                           |                     |              |               |
| Vid årets början                                 | -179                         | -937                | -15          | -1 132        | -137                      | -765                | -11          | -913          |
| Årets avskrivning                                | -41                          | -130                | -4           | -175          | -42                       | -172                | -4           | -218          |
| Avyttringar och utrangeringar                    |                              | 26                  | 0            | 27            |                           |                     |              | 0             |
| Omklassificeringar                               |                              |                     | -            | 0             |                           |                     |              | 0             |
| Rättning av ingående värde                       |                              | -                   | -            | -             |                           |                     |              | 0             |
| <b>Vid årets slut</b>                            | <b>-221</b>                  | <b>-1 041</b>       | <b>-19</b>   | <b>-1 281</b> | <b>-179</b>               | <b>-937</b>         | <b>-15</b>   | <b>-1 132</b> |
| <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             |
| <b>Vid årets slut</b>                            | <b>0</b>                     | <b>-34</b>          | <b>0</b>     | <b>-34</b>    | <b>0</b>                  | <b>-34</b>          | <b>0</b>     | <b>-34</b>    |
| <b>Redovisat restvärde vid årets slut</b>        | <b>169</b>                   | <b>503</b>          | <b>3</b>     | <b>675</b>    | <b>213</b>                | <b>368</b>          | <b>3</b>     | <b>583</b>    |

**Redovisade belopp i resultaträkningen**

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

| Koncernen (MSEK):   | 2023 | 2022 |
|---|------|------|
| Räntekostnader (ingår i finansiella kostnader):   | 8    | 11   |
| Övriga utgifter (avtal där den underliggande tillgången är av lågt värde eller på korttidsleasing): | 2    | 3    |
| Intäkter från vidareuthyrning:  | 96   | 97   |

**Moderbolaget (MSEK):**

|   |    |    |
|---|----|----|
| Räntekostnader (ingår i finansiella kostnader)  | 8  | 11 |
| Övriga utgifter (avtal där den underliggande tillgången är av lågt värde eller på korttidsleasing): | 2  | 2  |
| Intäkter från vidareuthyrning:  | 96 | 97 |

## NOTER

**NOT 16 ANDELAR I KONCERNFÖRETAG**

| Andelar i koncernföretag, moderbolaget | Org.nummer  | Antal andelar | Andel i % <sup>1</sup> | 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                  | 25              |
| TGOJ Trafik AB, Eskilstuna             | 556157-6587 | 5 000         | 100,0                  | 10              |
| <b>Summa</b>                           |             |               |                        | <b>35</b>       |

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

**NOT 17 UPPSKJUTEN INKOMSTSKATT**

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

| Specifikation över redovisade temporära skillnader  | Koncernen |          | Moderbolaget |          |
|---|-----------|----------|--------------|----------|
|   | 2023      | 2022     | 2023         | 2022     |
| Leasing   | -363      | -328     | -363         | -328     |
| Materiall anläggningstillgångar (restvärdesmetoden) | 965       | 684      | 965          | 684      |
| Underskottsavdrag <sup>1</sup>                      | -601      | -356     | -601         | -356     |
| Övrigt  | -         | -        | -            | -        |
| <b>Summa temporära skillnader</b>                   | <b>0</b>  | <b>0</b> | <b>0</b>     | <b>0</b> |

| Specifikation över uppskjuten skatt på temporära skillnader | Koncernen |          | Moderbolaget |          |
|---|-----------|----------|--------------|----------|
|   | 2023      | 2022     | 2023         | 2022     |
| Leasing   | -75       | -68      | -75          | -68      |
| Materiall anläggningstillgångar (restvärdesmetoden)         | 199       | 141      | 199          | 141      |
| Underskottsavdrag <sup>1</sup>                              | -123      | -73      | -123         | -73      |
| Övrigt  | -         | -        | -            | -        |
| <b>Summa uppskjuten skattefordran</b>                       | <b>0</b>  | <b>0</b> | <b>0</b>     | <b>0</b> |

<sup>1</sup> Summa ackumulerade skattemässiga underskottsavdrag uppgår till cirka (290)

| Uppskjutna skatter redovisade i resultaträkningen: | Koncernen |          | Moderbolaget |          |
|--|-----------|----------|--------------|----------|
|  | 2023      | 2022     | 2023         | 2022     |
| Underskottsavdrag                                  | -         | -        | -            | -        |
| <b>Summa</b>                                       | <b>0</b>  | <b>0</b> | <b>0</b>     | <b>0</b> |

| Uppskjutna skatter redovisade i övrigt totalresultat: | Koncernen |          | Moderbolaget |          |
|---|-----------|----------|--------------|----------|
|   | 2023      | 2022     | 2023         | 2022     |
| Övrigt  | -         | -        | -            | -        |
| <b>Summa</b>  | <b>0</b>  | <b>0</b> | <b>0</b>     | <b>0</b> |

**NOT 18 VARULAGER**

| Redovisade värden            | Koncernen |           | Moderbolaget |           |
|------------------------------|-----------|-----------|--------------|-----------|
|                              | 2023      | 2022      | 2023         | 2022      |
| Diesellager                  | 2         | 2         | 2            | 2         |
| Reservdelslager              | 44        | 31        | 44           | 31        |
| Förskott till leverantörer   | 5         | 1         | 5            | 1         |
| <b>Summa redovisat värde</b> | <b>51</b> | <b>34</b> | <b>51</b>    | <b>34</b> |

**NOT 19 UPPLUPNA KOSTNADER OCH FÖRUTBETALDA INTÄKTER**

|                              | Koncernen  |            | Moderbolaget |            |
|------------------------------|------------|------------|--------------|------------|
|                              | 2023       | 2022       | 2023         | 2022       |
| Personalrelaterade kostnader | 168        | 206        | 168          | 163        |
| Infraavgifter                | 49         | 48         | 49           | 46         |
| Räntekostnader               | 6          | 3          | 6            | 3          |
| Fraktkostnader               | 41         | 55         | 29           | 30         |
| Underhållskostnader          | 10         | 13         | 10           | 13         |
| Hyra fordon                  | 6          | 27         | 6            | 18         |
| Energi verksamhet            | 42         | 44         | 42           | 44         |
| Övriga upplupna kostnader    | 93         | 93         | 93           | 89         |
| Övriga förutbetalda intäkter | 105        | 95         | 105          | 95         |
| <b>Summa</b>                 | <b>520</b> | <b>584</b> | <b>508</b>   | <b>500</b> |

**NOT 20 AVSÄTTNINGAR**

| Koncernen                                    | Omstrukturering-åtgärder | Övriga avsättningar | Totalt   |
|--|--------------------------|---------------------|----------|
|  |                          |                     |          |
| Vid årets början                             | 0                        | 4                   | 4        |
| Avsättningar som gjorts under året           | 0                        | 1                   | 1        |
| Avsättningar som tagits i anspråk under året | 0                        | -4                  | -4       |
| <b>Vid årets slut</b>                        | <b>0</b>                 | <b>1</b>            | <b>1</b> |
| varav kortfristig del                        | 0                        | 0                   | 0        |

| Moderbolaget                                 | Omstrukturering-åtgärder | Övriga avsättningar | Totalt   |
|--|--------------------------|---------------------|----------|
|  |                          |                     |          |
| Vid årets början                             | 27                       | 0                   | 27       |
| Avsättningar som gjorts under året           | 0                        | 1                   | 1        |
| Avsättningar som tagits i anspråk under året | -27                      | 0                   | -27      |
| <b>Vid årets slut</b>                        | <b>0</b>                 | <b>1</b>            | <b>1</b> |
| varav kortfristig del                        | 0                        | 0                   | 0        |

Övriga avsättningar i moderbolaget avser kollektivavtalade förmåner.

**NOT 21 FÖRUTBETALDA KOSTNADER OCH UPPLUPNA INTÄKTER**

|                                     | Koncernen |            | Moderbolaget |            |
|-------------------------------------|-----------|------------|--------------|------------|
|                                     | 2023      | 2022       | 2023         | 2022       |
| Förskottsbetalda hyror och liknande | 1         | 12         | 2            | 12         |
| Övriga förutbetalda kostnader       | 22        | 25         | 21           | 22         |
| Upplupna fraktintäkter              | 45        | 65         | 45           | 63         |
| Övriga upplupna intäkter            | 16        | 13         | 12           | 20         |
| <b>Summa</b>                        | <b>84</b> | <b>116</b> | <b>80</b>    | <b>117</b> |

**NOT 22 STÄLLDA SÄKERHETER OCH EVENTUALFÖRPLIKTELSE**

|                                     | Koncernen |           | Moderbolaget |           |
|-------------------------------------|-----------|-----------|--------------|-----------|
|                                     | 2023      | 2022      | 2023         | 2022      |
| <b>Ställda säkerheter</b>           |           |           |              |           |
| Tillgångar med äganderättsförbehåll | 57        | 60        | 57           | 60        |
| <b>Summa ställda säkerheter</b>     | <b>57</b> | <b>60</b> | <b>57</b>    | <b>60</b> |

**Eventualförpliktelser**

|  |          |          |          |          |
|--|----------|----------|----------|----------|
| Garantieförbindelser för intressebolag | 8        | 8        | 8        | 8        |
| <b>Summa eventualförpliktelser</b>     | <b>8</b> | <b>8</b> | <b>8</b> | <b>8</b> |

**NOT 23 SÄRSKILDA UPPLYSNINGAR OM EGET KAPITAL****Förvaltning av kapital**

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

## NOTER

**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 28 MSEK. Fritt eget kapital utgörs av fond för verkligt värde, balanserade vinstmedel och årets resultat.

| Specifikation fond för verkligt värde          | 2023      | 2022       |
|--|-----------|------------|
| <b>Belopp vid årets början</b>                 | <b>14</b> | <b>-12</b> |
| Kassaflödessäkringar valutaterminer/ränteswap: |           |            |
| Redovisat i rapport över totalresultatet       | 20        | 33         |
| Uppskjuten skatt                               | -4        | -7         |
| <b>Belopp vid årets slut</b>                   | <b>30</b> | <b>14</b>  |

| Specifikation reserver 2023                                | Säkringsreserv | Omräkningsreserv | Omvärderingsreserv |
|--|----------------|------------------|--------------------|
| <b>Belopp vid årets början</b>                             | <b>14</b>      | <b>7</b>         | <b>9</b>           |
| <b>Poster som senare kan återföras i resultaträkningen</b> |                |                  |                    |
| Omklassificering ingående balans                           |                |                  |                    |
| Kassaflödessäkringar valutaterminer:                       |                |                  |                    |
| Redovisat i rapport över totalresultatet                   | 20             |                  | 11                 |
| Uppskjuten skatt   | -4             |                  | -2                 |
| Säkringar av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet:       |                |                  |                    |
| Redovisat i rapport över totalresultatet                   |                |                  |                    |
| Uppskjuten skatt   |                |                  |                    |
| Valutakursdifferenser:                                     |                |                  |                    |
| Intresse/dotterföretag                                     |                | -7               |                    |
| <b>Poster som inte ska återföras i resultaträkningen</b>   |                |                  |                    |
| Omvärderingar av nettopensionsförpliktelsen                |                |                  |                    |
| Uppskjuten skatt   |                |                  |                    |
| <b>Poster som återförts i resultaträkningen</b>            |                |                  |                    |
| Säkringar av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet:       |                |                  |                    |
| Redovisat i rapport över totalresultatet                   |                |                  |                    |
| <b>Belopp vid årets slut</b>                               | <b>30</b>      | <b>0</b>         | <b>18</b>          |
| <b>Specifikation reserver 2022</b>                         |                |                  |                    |
| <b>Belopp vid årets början</b>                             | <b>-12</b>     | <b>7</b>         | <b>-9</b>          |
| <b>Poster som senare kan återföras i resultaträkningen</b> |                |                  |                    |
| Omklassificering ingående balans                           |                |                  |                    |
| Kassaflödessäkringar valutaterminer:                       |                |                  |                    |
| Redovisat i rapport över totalresultatet                   | 33             |                  | 23                 |
| Uppskjuten skatt   | -7             |                  | -5                 |
| Säkringar av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet:       |                |                  |                    |
| Redovisat i rapport över totalresultatet                   |                |                  |                    |
| Uppskjuten skatt   |                |                  |                    |
| Valutakursdifferenser:                                     |                |                  |                    |
| Intresse/dotterföretag                                     |                |                  |                    |
| <b>Poster som inte ska återföras i resultaträkningen</b>   |                |                  |                    |
| Omvärderingar av nettopensionsförpliktelsen                |                |                  |                    |
| Uppskjuten skatt   |                |                  |                    |
| <b>Poster som återförts i resultaträkningen</b>            |                |                  |                    |
| Säkringar av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet:       |                |                  |                    |
| Redovisat i rapport över totalresultatet                   |                |                  |                    |
| <b>Belopp vid årets slut</b>                               | <b>14</b>      | <b>7</b>         | <b>9</b>           |

**NOT 24 TILLÄGGSUPPLYSNINGAR TILL KASSAFLÖDESANALYSER**

| Betalda och erhållna räntor                                    | Koncernen  |            | Moderbolaget |            |
|--|------------|------------|--------------|------------|
|  | 2023       | 2022       | 2023         | 2022       |
| Erhållen ränta   | 0          | 0          | 0            | 0          |
| Erlagd ränta   | -25        | -13        | -25          | -13        |
| <b>Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m m</b> |            |            |              |            |
| Av- och nedskrivningar av tillgångar                           | 376        | 440        | 376          | 453        |
| Rearesultat vid försäljning av anläggningstillgångar           | -43        | -5         | -5           | -5         |
| Valutaomvärderingar  | -3         | 29         | -3           | 32         |
| Erhållna/lämnade koncernbidrag ej inbetalda/utbetalda          | -          | -          | -            | -          |
| Avsättningar   | -1         | -4         | 3            | -4         |
| Övrigt   | 7          | 0          | -11          | 0          |
| <b>Summa</b>   | <b>336</b> | <b>460</b> | <b>360</b>   | <b>476</b> |

Värde enligt BR

Enligt KFA, som görs kvartalsvis av redovisningen

Stäms av mot BR

Ej kassaflödespåverkande

| Koncernen                   | IB 2023 | Kassaflöden | Effekt IFRS 16 | Omvärdering | Omklassificering | 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

Ej kassaflödespåverkande

| Moderbolaget                | IB 2023 | Kassaflöden | Effekt IFRS 16 | Omvärdering | Omklassificering | 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 2022         | Kassa-flöden | Effekt IFRS 16                                    | Omvärdering         | Omklassificering |                 |
| <b>Koncernen</b>                                      |                 |              |   |                     |                  | <b>UB 2022</b>  |
| Skulder till kreditinstitut                           | 988             | -45          | -   | 25                  | -                | 969             |
| Leasing-skulder                                       | 787             | -48          | 46  | 3                   | -                | 789             |
| Derivat-instrument                                    | 6               | -            | -   | -41                 | -                | -35             |
|   |                 |              |   |                     |                  |                 |
|   | Värde enligt BR |              | Enligt KFA, som görs kvartalsvis av redovisningen |                     |                  | Stäms av mot BR |
|   | IB 2022         | Kassa-flöden | Effekt IFRS 16                                    | Omvärdering         | Omklassificering |                 |
| <b>Moderbolaget</b>                                   |                 |              |   |                     |                  | <b>UB 2022</b>  |
| Skulder till kreditinstitut                           | 988             | -45          | -   | 25                  | -                | 969             |
| Leasing-skulder                                       | 787             | -48          | 46  | 3                   | -                | 789             |
| Derivat-instrument                                    | 6               | -            | -   | -41                 | -                | -35             |
|   |                 |              |   |                     |                  |                 |
|   |                 |              | <b>Koncernen</b>                                  | <b>Moderbolaget</b> |                  |                 |
|   |                 |              | <b>2023</b>                                       | <b>2022</b>         | <b>2023</b>      | <b>2022</b>     |
| <b>Följande delkomponenter ingår i likvida medel:</b> |                 |              |   |                     |                  |                 |
| Kassa och bank  |                 |              | 154   | 279                 | 154              | 279             |

**NOT 25 CHECKRÄKNINGSKREDIT**

|                               | Koncernen |          | Moderbolaget |          |
|-------------------------------|-----------|----------|--------------|----------|
|                               | 2023      | 2022     | 2023         | 2022     |
| Beviljad kreditlimit          | 75        | 75       | 75           | 75       |
| Outnyttjad del                | 75        | 75       | 75           | 75       |
| <b>Utnyttjat kreditbelopp</b> | <b>-</b>  | <b>-</b> | <b>-</b>     | <b>-</b> |

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

**NOT 26 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 2023-12-31 | Bokfört värde | Avtalade 6 mån eller 6-12 mån |               |               |               |               |               | Mer än 5 år |
|------------------------|---------------|-------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------|
|                        |               | (varav ränta) <sup>1</sup>    | (varav ränta) | (varav ränta) | (varav ränta) | (varav ränta) | (varav ränta) |             |
| 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             |             |

**Skulder per 2022-12-31**

|                |     |       |      |      |      |      |     |
|----------------|-----|-------|------|------|------|------|-----|
| Lån            | 969 | 1 050 | 18   | 310  | 722  | -    | -   |
|                |     | (81)  | (18) | (20) | (43) | -    | -   |
| Leasingskulder | 789 | 862   | 116  | 107  | 273  | 352  | 14  |
|                |     | (74)  | (15) | (13) | (25) | (19) | -   |
| Räntederivat   | -35 | -35   | -4   | -4   | -9   | -17  | -1  |
|                |     | 35    | (4)  | (4)  | (9)  | (17) | (1) |

**Förfallostruktur på upplåning, moderbolaget:**

| Skulder per 2023-12-31                   | Bokfört värde | Avtalade 6 mån eller 6-12 mån |               |               |               |               |               | Mer än 5 år |
|--|---------------|-------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------|
|  |               | (varav ränta) <sup>1</sup>    | (varav ränta) | (varav ränta) | (varav ränta) | (varav ränta) | (varav ränta) |             |
| 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 <sup>2</sup> | 0             | 0                             | (0)           |               |               |               |               |             |
| Räntederivat                             | (13)          | (13)                          | (2)           | (2)           | (4)           | (6)           | 1             |             |
|  |               | 13                            | (2)           | (2)           | (4)           | (6)           | 1             |             |

**Skulder per 2022-12-31**

|  |     |       |      |      |      |      |     |
|--|-----|-------|------|------|------|------|-----|
| Lån                                      | 969 | 1 050 | 18   | 310  | 722  | -    | -   |
|  |     | (81)  | (18) | (20) | (43) | -    | -   |
| Leasingskulder                           | 789 | 862   | 116  | 107  | 273  | 352  | 14  |
|  |     | (74)  | (15) | (13) | (25) | (19) | -   |
| Skulder till koncernföretag <sup>2</sup> | 61  | 61    | 61   | -    | -    | -    | -   |
|  |     | (0)   | (0)  | -    | -    | -    | -   |
| Räntederivat                             | -35 | (35)  | (4)  | (4)  | (9)  | (17) | (1) |
|  |     | 35    | (4)  | (4)  | (9)  | (17) | (1) |

<sup>1</sup> Avtalade framtida kassaflöden inkluderar beräknade räntebetalningar och andra avgifter. Ej diskonterade belopp.

<sup>2</sup> Inkluderar koncernkonton och låneskulder.

Framtida räntefflöden 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 leverantörskulder 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 -39 (-20) i rörelseresultatet och med +2 (-32) i finansnettot.

Risken att förändringar i valutakurser påverkar resultatet och lönsamheten hanteras genom att prognostiserade intäkter och kostnader i utländsk valuta valutasäkras främst genom försäljning av valuta på termin.

Målet för säkringen är att minst 75 % av nettoexponeringen ska vara valutasäkrad. Transaktionsexponeringen för 2023 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 24 (–16) per den 31 december 2023. Utav detta är i balansräkningen redovisat som skulder 0 (16) och som tillgångar 24 (0). Under 2023 överfördes 39 (33) från säkringsreserven via övrigt totalresultat till årets resultat som en del av försäljning.

Valutaderivatens påverkan på rörelseresultatet uppgick till –39 (–33). Värdet av utestående, ej resultatförda kontrakt, framgår av tabellen nedan.

| Säkring av valutaflöden 31 dec 2023       |             | EUR/SEK            |                   |
|---|-------------|--------------------|-------------------|
|   |             | Volym <sup>1</sup> | Kurs <sup>2</sup> |
| 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             |
| Balansdagskurs                            | 31 dec 2023 |                    | 11,05             |
| Orealiserat resultat (MSEK)               |             |                    |                   |
| redovisat i säkringsreserven <sup>3</sup> | 31 dec 2023 |                    | 24,2              |

| Säkring av valutaflöden 31 dec 2022       |             | EUR/SEK            |                   |
|---|-------------|--------------------|-------------------|
|   |             | Volym <sup>1</sup> | Kurs <sup>2</sup> |
| Kv 1                                      | 2023        | 18                 | 10,87             |
| Kv 2                                      | 2023        | 18                 | 10,90             |
| Kv 3                                      | 2023        | 15                 | 10,88             |
| Kv 4                                      | 2023        | 15                 | 10,88             |
| Totalt                                    |             | 66                 | 10,88             |
| Balansdagskurs                            | 31 dec 2022 |                    | 11,13             |
| Orealiserat resultat (MSEK)               |             |                    |                   |
| redovisat i säkringsreserven <sup>3</sup> | 31 dec 2022 |                    | –16,2             |

<sup>1</sup> Volymen är uttryckt i miljoner euro.

<sup>2</sup> Valutakurs utgörs av spotkurs.

<sup>3</sup> Verkligt värde, exkl uppskjuten skatt, redovisat under reserver inom eget kapital på kassaflödessäkringar där säkringsredovisning tillämpas.

### Känslighetsanalys förändringar i valutakurser, koncernen och moderbolaget

| 2023-12-31 | Förändring | Resultatpåverkan | Eget kapital påverkan |
|------------|------------|------------------|-----------------------|
| EUR/SEK    | +/- 2,5%   | +/- 11 MSEK      | +/- 16 MSEK           |

| 2022-12-31 | Förändring | Resultatpåverkan | Eget kapital påverkan |
|------------|------------|------------------|-----------------------|
| EUR/SEK    | +/- 2,5%   | +/- 10 MSEK      | +/- 18 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 efterstävas 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 2023 hade koncernen 7 (6) öppna räntederivat där rörlig ränta bytts mot bunden ränta, med en löptid mellan 12 (24) månader och 10 (5) år. Nominella belopp och räntor för dessa är följande:

| SEK  | Nominellt belopp (MSEK) | Bunden ränta | Rörlig ränta |
|------|-------------------------|--------------|--------------|
| 2023 | 500                     | 1,4          | 4,08         |
| 2022 | 400                     | 1,0          | 2,59         |

Räntederivatens verkliga värde uppgick netto per den 31 december 2023 till 13 MSEK (35 MSEK) bestående av tillgångar om 13 MSEK (35 MSEK) och skulder om 0 MSEK (0 MSEK).

### Känslighetsanalys ränterisk, koncernen och moderbolaget

Ränterisken för skuldportföljen är –/+ 6 MSEK (–/+ 7 MSEK), inklusive ränteswapavtal, mätt som förändringen av årlig räntekostnad vid en ränteförändring på +/- 1 %.

Ränterisken för kassa och placeringar är +/- 4 MSEK (+/- 5 MSEK), mätt som förändringen av årlig ränteintäkt vid en ränteförändring på +/- 1 %.

### Kreditrisk

Kreditrisk, består främst av kundkreditrisk och är risken för att en motpart inte fullgör sina betalningar och att eventuella säkerheter inte täcker bolagets fordran.

### Kundkreditrisk

Krediter i samband med nya avtal och avtalsförlängningar kan beslutas av avtalsadministrationen inom fastställda ramar. Övriga kreditbeslut tas centralt av Treasury eller av företagets kreditkommitté. Grunden för beräkning av kreditförluster baseras på historiska utfall, som legat på en mycket låg nivå.

### Åldersfördelning kundfordringar:

| Koncernen    | 2023       |            | 2022       |            |
|--------------|------------|------------|------------|------------|
|              | Brutto     | Reserverat | Brutto     | Reserverat |
| Ej förfallet | 430        | 0          | 428        | 0          |
| < 30 dagar   | 24         | 0          | 50         | 0          |
| 30–90 dagar  | 16         | 0          | 18         | 0          |
| 91–180 dagar | 0          | 0          | 9          | 0          |
| > 180 dagar  | 4          | 4          | 4          | 4          |
| <b>Total</b> | <b>474</b> | <b>4</b>   | <b>509</b> | <b>5</b>   |

| Moderbolaget | 2023       |            | 2022       |            |
|--------------|------------|------------|------------|------------|
|              | Brutto     | Reserverat | Brutto     | Reserverat |
| Ej förfallet | 399        | 0          | 345        | 0          |
| < 30 dagar   | 17         | 0          | 33         | 0          |
| 30–90 dagar  | 15         | 0          | 3          | 0          |
| 91–180 dagar | 0          | 0          | 1          | 0          |
| > 180 dagar  | 4          | 4          | 2          | 2          |
| <b>Total</b> | <b>433</b> | <b>4</b>   | <b>385</b> | <b>3</b>   |

### Avsättning för osäkra kundfordringar:

|                                      | Koncernen |          | Moderbolaget |          |
|--------------------------------------|-----------|----------|--------------|----------|
|                                      | 2023      | 2022     | 2023         | 2022     |
| Avsättningar vid årets början        | 5         | 4        | 3            | 4        |
| Reservering för befarade förluster   | 4         | 5        | 4            | 3        |
| Återföring av tidigare reserveringar | –5        | –4       | –3           | –4       |
| Konstaterade förluster               | 4         | 0        | –1           | 0        |
| <b>Avsättning vid årets slut</b>     | <b>9</b>  | <b>5</b> | <b>3</b>     | <b>3</b> |
| Årets kostnad för osäkra fordringar  | 4         | 0        | –1           | 0        |

### Motpartsrisk

Vid förvaltning av likviditet uppkommer kreditrisker relaterade till finansiella motparter. Dessa motpartsrisker är reglerade i finanspolicyn och placeringar tillåts endast i instrument emitterade av motparter med hög kreditvärdighet, med givna limiter per motpart och för den riskklass som motparterna tillhör.

## NOTER

## Redovisat och verkligt värde på finansiella instrument, redovisat enligt IFRS 9 per 2023-12-31

| Koncernen  | 31 dec 2023           |                | 31 dec 2022           |                |
|--|-----------------------|----------------|-----------------------|----------------|
|  | Summa redovisat värde | Verkligt värde | Summa redovisat värde | Verkligt värde |
| <b>Tillgångar</b>  |                       |                |                       |                |
| <b>Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat</b> |                       |                |                       |                |
| Placeringar  | 246                   | 246            | 140                   | 140            |
| Derivatinstrument  | 37                    | 37             | 35                    | 35             |
|  | <b>283</b>            | <b>283</b>     | <b>175</b>            | <b>175</b>     |
| <b>Finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde</b>              |                       |                |                       |                |
| Placeringar  | 84                    | 84             | 50                    | 50             |
| Kundfordringar (externa)   | 470                   | 470            | 501                   | 501            |
|  | <b>554</b>            | <b>554</b>     | <b>551</b>            | <b>551</b>     |
| <b>Likvida medel</b>   |                       |                |                       |                |
| Kassa och bank   | 154                   | 154            | 279                   | 279            |
|  | <b>154</b>            | <b>154</b>     | <b>279</b>            | <b>279</b>     |
| <b>Skulder</b>   |                       |                |                       |                |
| <b>Finansiella skulder värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat</b>    |                       |                |                       |                |
| Derivatinstrument  | 0                     | 0              | 16                    | 16             |
|  | <b>0</b>              | <b>0</b>       | <b>16</b>             | <b>16</b>      |
| <b>Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde</b>                 |                       |                |                       |                |
| Leverantörsskulder (externa)   | 416                   | 416            | 284                   | 284            |
| Leasingskulder   | 787                   | 787            | 789                   | 789            |
| Låneskulder  | 999                   | 999            | 969                   | 969            |
|  | <b>2 202</b>          | <b>2 202</b>   | <b>2 042</b>          | <b>2 042</b>   |

|   | Nivå 1 <sup>1</sup> | Nivå 2 <sup>2</sup> | Nivå 3 <sup>3</sup> |
|---|---------------------|---------------------|---------------------|
| <b>Finansiella tillgångar</b>   |                     |                     |                     |
| Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat |                     |                     |                     |
| – Placeringar   |                     | 246                 |                     |
| – Säkringsredovisade derivatinstrument  |                     | 37                  |                     |
| <b>Summa</b>  |                     | <b>283</b>          |                     |
| <b>Finansiella skulder</b>  |                     |                     |                     |
| Finansiella skulder värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat    |                     |                     |                     |
| – Säkringsredovisade derivatinstrument  |                     | 0                   |                     |
| <b>Summa</b>  |                     | <b>0</b>            |                     |

<sup>1</sup> Enligt priser noterade på en aktiv marknad för samma instrument.

<sup>2</sup> Utifrån direkt eller indirekt observerbar marknadsdata som inte inkluderas i nivå 1.

<sup>3</sup> 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 2023. Verkligt värde på ränte- och valutaderivat har beräknats som de kostnader/intäkter som uppstått om kontrakten stängts på balansdagen. Härvid har marknadskurser använts.

Finansiella tillgångar och skulder värderas enligt nivå 2. Verkligt värde på ränte- och valutaderivat samt placeringar som redovisas till marknadsvärde har beräknats som de kostnader/intäkter som uppstått om kontrakten stängts på balansdagen. Härvid har marknadskurser använts. För likvida medel, placeringar som redovisas till upplupet anskaffningsvärde, fordringar och skulder med rörlig ränta samt kortfristiga fordringar och skulder har verkligt värde likställts med redovisat värde. För valutakontrakt bestäms verkligt värde baserat på valutaparets fixkurs på balansdagen. Verkligt värde för ränteswapar beräknas som en diskontering av beräknade framtida kassaflöden med utgångspunkt i marknadsräntan för liknande instrument på balansdagen.

**Säkringsredovisning**

Vid utgången av 2023 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**

|   | 2023 | 2022 |
|---|------|------|
| <b>Kassaflödessäkring av valutarisk:</b>  |      |      |
| Nominellt belopp säkringsinstrument, MEUR | 57   | 66   |
| Redovisat värde säkringsinstrument, MSEK  | 24   | –16  |
| Påverkan på Eget Kapital, MSEK            | 40   | –8   |
| Påverkan på Rörelseresultat, MSEK         | –39  | –33  |
| <b>Kassaflödessäkring av ränterisk:</b>   |      |      |
| Nominellt belopp säkringsinstrument, MSEK | 500  | 400  |
| Redovisat värde säkringsinstrument, MSEK1 | 13   | 35   |
| Påverkan på Eget Kapital, MSEK            | –22  | 41   |
| Påverkan på Räntekostnader, MSEK          | –10  | 2    |

<sup>1</sup> En periodisering av räntekostnaderna/redovisat värde hänförligt till säkringsinstrumenten redovisas ovan i tabellen över koncernens förfallostruktur på upplåning.

Ingen ineffektivitet föreligger för kassaflödessäkringar. Se även not 23 "Särskilda upplysningar om eget kapital". För mer detaljerad information om redovisning av säkringsinstrument och säkrade poster, se not 2 "Sammanfattning av viktiga redovisningsprinciper".

**NOT 27 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 anställde är tjänsteman eller arbetare. Alla anställda på Green Cargo AB ska, oavsett befattning, tillhöra ITP-planen.

ITP står för Industrins och handels 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 anställde 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 Alecia och administreras av Collectum.

För tiden före bolagiseringen av affärsverket Statens Järnvägar, årsskiftet 2000/2001, ansvarar Svenska staten för intjänade och ej betalade pensionsutfästelser till de anställda i moderbolaget som var anställda i affärsverket Statens Järnvägar före bolagiseringen. För dessa anställda gäller de statliga pensionsplanerna PA 91 (sjukskriven personal sedan bolagiseringen som av den anledningen inte kunna flyttas till annan plan) och PA 16 som administreras av Statens Pensionsverk (SPV). PA 91 är en förmånsbestämd plan och PA 16 är både förmåns- och avgiftsbestämd. Enligt dessa planer har ett antal anställda rätt till pensionering vid 60 eller 63 års ålder, så kallad antastbar pension. De anställda har erbjudits möjlighet att ligga kvar i dessa planer. Då den förmånsbestämda delen av PA 16 bedömts som mindre väsentlig för koncernen har den i sin helhet klassificerats som premiebestämd. Till planerna PA91 och PA16 tillkommer ingen personal.

## NOTER

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 36 Mkr (35 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 2023 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 2023 uppgick Alectas överskott i form av den kollektiva konsolideringsnivån till preliminärt (2024-01-19) beräknats till 157 procent (172 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 0,10 procent respektive 0,19 procent (2022: 0,09 respektive 0,19 procent).

**Förmånsbestämda pensionsplaner**

| Koncernen   | 2023       | 2022      |
|---|------------|-----------|
| Nuvärdet av helt eller delvis fonderade förpliktelser       | 56         | 63        |
| Verkligt värde på förvaltningstillgångar                    | -71        | -72       |
| Underskott/(Överskott) i fonderade planer                   | -15        | -9        |
| Nuvärdet av ofonderade förpliktelser                        | -          | -         |
| Summa underskott i förmånsbestämda pensionsplaner           | -15        | -9        |
| <b>Skuld i balansräkningen inklusive särskild löneskatt</b> | <b>-15</b> | <b>-9</b> |

**Översikt förmånsbestämda planer**

De förmånsbestämda pensioner vars tryggnad redovisas i balansräkningen utgörs av ITP-S planen samt PA 91 och antastbara förtida pensioner. ITP-S planen är snarlik ITP-planen och är för Green Cargo AB 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 förpliktelsen | på förvaltningstillgångar |            |
| <b>Per 1 januari 2023</b>  | <b>63</b>                 | <b>-72</b>                | <b>-9</b>  |
| Kostnader för tjänstgöring under innevarande år                  | 0                         | -                         | 0          |
| Räntekostnader   | -                         | -                         | 0          |
| Aktuariell/ vinst (-)/ förlust (+)                               | -3                        | -2                        | -5         |
| (Vinst)/förlust till följd av förändrade demografiska antaganden | -                         | -                         | 0          |
| (Vinst)/förlust till följd av förändrade finansiella antaganden  | -                         | -                         | 0          |
| Erfarenhetsbaserade (vinster)/förluster                          | -                         | -                         | 0          |
| Särskild löneskatt relaterad till omvärderingar                  | -                         | -                         | 0          |
| Avgifter från arbetsgivaren                                      | 0                         | -                         | 0          |
| Utbetalda ersättningar   | -3                        | 3                         | 0          |
| <b>Per 31 december 2023</b>                                      | <b>56</b>                 | <b>-71</b>                | <b>-15</b> |

**Förvaltningstillgångarna består av följande**

|   | Noterade  | Onoterade | Summa     |
|---|-----------|-----------|-----------|
| Egetkapitalinstrument/Aktier  | 14        | 13        | 27        |
| Räntebärande värdepapper  | 30        | 0         | 30        |
| Fastigheter   | 7         | 0         | 7         |
| Övrigt (Affärsstrategiska tillgångar, råvaror, infrastruktur, låneportfölj, övriga kreditinvesteringar) | 8         | 0         | 8         |
| <b>Summa</b>  | <b>59</b> | <b>13</b> | <b>71</b> |

**Pensionskostnad som redovisas i årets resultat**

| Koncernen   | 2023     | 2022     |
|---|----------|----------|
| Kostnader för tjänstgöring under innevarande period | 0        | 1        |
| Räntekostnader                                      | 0        | 0        |
| <b>Pensionskostnad inklusive särskild löneskatt</b> | <b>0</b> | <b>1</b> |

Koncernen uppskattar att 0 MSEK blir betalda under 2024 till fonderade (och ofonderade) förmånsbestämda planer (som redovisas som förmånsbestämda) och att 76 MSEK blir betalda under 2024 till de förmånsbestämda planer (som redovisas som avgiftsbestämda).

**Antagande för förmånsbestämda förpliktelser**

De väsentligaste aktuariella antagandena per balansdagen.

| Koncernen  | 2023      | 2022      |
|--|-----------|-----------|
| Diskonteringsränta per den 31 december   | 3,80%     | 3,65%     |
| Förväntad löneökningstakt. (Utgår. Inga aktiva medlemmar finns kvar i pensionsplanen.) | -         | 2,70%     |
| Förändring i inkomstbasbelopp  | -         | 3,00%     |
| Inflation  | 1,60%     | 2,00%     |
| Avgångsintensitet. (Utgår. Inga aktiva medlemmar finns kvar i pensionsplanen.)         | -         | 3,50%     |
| Avkastning förvaltningstillgångar  | 3,80%     | 3,65%     |
| Särskild löneskatt relaterad till omvärderingar  | 24,26%    | 24,26%    |
| Livslängdsantagande  | DUS23 w-c | DUS21 w-c |

**Grund för antaganden**

Diskonteringsräntan ska enligt IAS 19 fastställas baserat på marknads-mässig 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 80 år.

**Känslighetsanalys**

Känslighetsanalysen har beräknats enligt PUC-metoden och underlaget är detsamma som i beräkningen av nuvärdet, intjänandet och räntekostnaden i IAS 19-rapporten. De antaganden som använts i känslighetsanalysen har angivits av kunden.

**Beräkningsparametrar i Msek**

| Diskonteringsränta +/- 0,50 %                                  | 3,30%        | 3,80%         | 4,30%        |
|--|--------------|---------------|--------------|
| Förpliktelsens nuvärde vid periodens slut, inklusive löneskatt | 61           | 56            | 52           |
| <b>Inflation +/- 0,50 %</b>                                    | <b>1,10%</b> | <b>1,60%</b>  | <b>2,10%</b> |
| Förpliktelsens nuvärde vid periodens slut, inklusive löneskatt | 52           | 56            | 61           |
| <b>Livslängd +/- 1 år</b>                                      | <b>-1 år</b> | <b>DUS 21</b> | <b>1 år</b>  |
| Förpliktelsens nuvärde vid periodens slut, inklusive löneskatt | 54           | 56            | 59           |

## NOTER

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

| <b>Moderbolaget</b>  | <b>2023</b> | <b>2022</b> |
|--|-------------|-------------|
| Förpliktelsens nuvärde avseende helt eller delvis fonderade pensionsplaner (-) | 2           | 2           |
| Förpliktelsernas nuvärde avseende ofonderade pensionsplaner (-)                | 0           | 0           |
| <b>Netto redovisat avseende pensionsförpliktelser</b>                          | <b>2</b>    | <b>2</b>    |

**Förändringar i nettoskulden**

| <b>Moderbolaget</b>   | <b>2023</b> | <b>2022</b> |
|---|-------------|-------------|
| Nettoskuld vid årets början avseende pensionsåtaganden                              | 2           | 3           |
| I resultaträkningen redovisad kostnad för pensionering i egen regi exkl skatter (+) | -           | -           |
| Pensionsbetalningar (-)   | 0           | -1          |
| <b>Nettoskuld vid årets slut</b>  | <b>2</b>    | <b>2</b>    |

| <b>Nettoskuld</b>             | <b>2023</b> | <b>2022</b> |
|-------------------------------|-------------|-------------|
| Oantastbar pensionsskuld      | 2           | 2           |
| Antastbar pensionsskuld       | 0           | 0           |
|                               | <b>2</b>    | <b>2</b>    |
| Härav kreditförsäkras via PRI | 2           | 2           |

Av nettoskulden omfattas 4 av tryggandelagen.

**Kostnader avseende pensioner**

| <b>Moderbolaget</b>                                      | <b>2023</b> | <b>2022</b> |
|--|-------------|-------------|
| <i>Pensionering i egen regi</i>                          |             |             |
| Kostnad för intjänande av pensioner m.m.                 | 0           | 0           |
| <b>Kostnad för pensionering i egen regi exkl skatter</b> | <b>0</b>    | <b>0</b>    |
| <i>Pensionering genom försäkring</i>                     |             |             |
| Försäkringspremier eller motsvarande (+)                 | 79          | 86          |
| <b>Årets pensionskostnad exkl skatter</b>                | <b>79</b>   | <b>86</b>   |

Redovisad nettokostnad hänförlig till pensioner exkl skatter 79 86

Av den redovisade nettokostnaden återfinns 79 (86) i rörelsen och 0 (0) i finansnettot.

**Koncernen** **2023** **2022***Pensionering i egen regi*

|  |          |          |
|--|----------|----------|
| Kostnad för intjänande av pensioner m.m.                 | 0        | 0        |
| <b>Kostnad för pensionering i egen regi exkl skatter</b> | <b>0</b> | <b>1</b> |

*Pensionering genom försäkring*

|   |           |           |
|---|-----------|-----------|
| Försäkringspremier eller motsvarande (+)  | 79        | 96        |
| <b>Årets pensionskostnad exkl skatter</b> | <b>79</b> | <b>96</b> |

Redovisad nettokostnad hänförlig till pensioner exkl skatter 79 96

Av den redovisade nettokostnaden återfinns 79 (96) i rörelsen och 0 (0) i finansnettot.

**NOT 28 VINSTDISPOSITION**

Till årsstämmans förfogande (kronor):

|                         |                    |
|-------------------------|--------------------|
| Balanserade vinstmedel  | 358 715 713        |
| Fond för verkligt värde | 30 447 791         |
| Årets resultat          | -97 790 538        |
| <b>Summa</b>            | <b>291 372 966</b> |

Styrelsen föreslår att den ansamlade förlusten disponeras på följande sätt:

|                                     |             |
|-------------------------------------|-------------|
| I ny räkning överförs               | 291 372 966 |
| Varav till Fond för verkligt värde. | 30 447 791  |

**NOT 29 HÄNDELSE 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 2024

**Anders Regnell**  
Styrelseordförande

**Urban Lindskog**  
Ledamot

**Charlotte Gaarn Hansson**  
Ledamot

**Catarina Fritz**  
Ledamot

**Crister Fritzson**  
Ledamot

**Michael Thorén**  
Ledamot

**Karin Strömberg**  
Ledamot

**Jonas Blomqvist**  
Arbetsagarrepresentant

**Jerker Liljeberg**  
Arbetsagarrepresentant

**Henrik Dahlin**  
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats den 27:e mars 2024

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 2023 med undantag för bolagsstyrningsrapporten på sid 45–51. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 39–78 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 2023 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 2023 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt International Financial Reporting Standards (IFRS), såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen. 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 1–36, 38 samt 83–94. Informationen i "Green Cargos ersättningsrapport 2023", 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 identifierats 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, såsom 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](http://www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar). Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

## Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Green Cargo AB för år 2023 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vi tillstyrker att bolagsstämman behandlar förlusten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

### Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna 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.

### 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
- 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 revisionssed 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](http://www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar). Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

### Revisors yttrande om bolagsstyrningsrapporten

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 45–51 samt 81–82 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Vår granskning har skett enligt FARs rekommendation 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 revisionssed 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 årsredovisningen och koncernredovisningen samt är i överensstämmelse med årsredovisningslagen.

Stockholm den 27 mars 2024

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



**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



**Charlotte Gaarn Hansson**

**Född:** 1962  
**Ledamot sedan:** 2019. Ledamot i ersättningsutskottet.  
**Nuvarande befattning:** Styrelsearbeten och rådgivning.  
**Styrelseuppdrag:** Styrelseordförande Link Top Holding och vChain samt styrelseledamot Bergman & Beving, DistIT, Probi 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.



**Michael Thorén**

**Född:** 1969  
**Ledamot sedan:** 2018. Ledamot i revisions- respektive ersättningsutskottet.  
**Nuvarande befattning:** Kansliråd Näringsdepartementet  
**Styrelseuppdrag:** Styrelseledamot Metria och Lernia  
**Tidigare befattningar:** Analytiker ABN/ Amro Bank, projektansvarig Retriva Kredit  
**Utbildning:** Civilekonom, Karlstads universitet



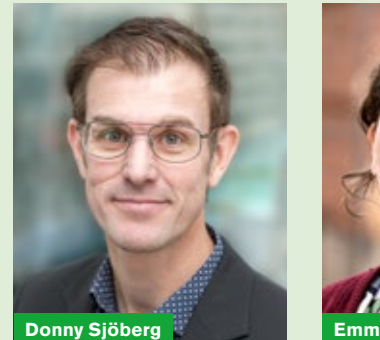
**Catarina Fritz**

**Född:** 1963  
**Ledamot sedan:** 2019. Ordförande i revisionsutskottet  
**Nuvarande befattning:** Tf vd Byggvesta AB  
**Tidigare befattningar:** CFO och vice vd, Akademiska Hus, Ekonomidirektör Keolis Sverige, Frösunda LSS, Addici, Aditro Group och Stockholmsbörsen  
**Andra uppdrag:** Styrelseledamot i Svevia AB och i Bjerking AB  
**Utbildning:** Civilekonom



**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



**Donny Sjöberg**

Född 1973. Suppleant i styrelsen sedan 2017. Hemort Borlänge. Arbetstagarrepresentant utsedd av fackförbundet ST. Anställd sedan 1995.



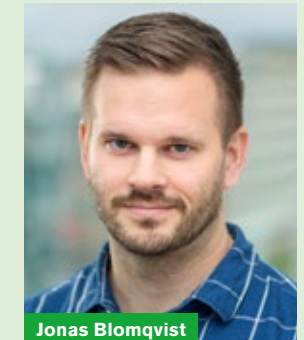
**Emma Karlsson**

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



**Jerker Liljeborg**

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



**Jonas Blomqvist**

Född 1980. Ledamot i styrelsen sedan 2017. Hemort Boden. Arbetstagarrepresentant utsedd av fackförbundet Seko. Anställd sedan 2008.

ARBETSTAGARREPRESENTANTER

# Ledning



**Henrik Dahlin**

Vd. Född 1970. I verksamheten sedan 2023.  
**Övriga uppdrag:** Vice ordförande i bransch- och arbetsgivarorganisationen Tåg företagen, 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



**Pär Nordlander**

CFO. Född 1967. I verksamheten sedan 2020.

**Tidigare befattningar:** CFO Semantix; CFO LRF Media, Chefcontroller; SJ

**Utbildning:** Civilekonom



**Magnus Schening**

Tf COO. Född 1965. I verksamheten sedan 20 oktober 2023.

**Tidigare befattningar:** VD, Partner och Konsult; Establish Schening, Sverigechef; Establish Group AB

**Utbildning:** Civilingenjör Tekniska högskolan Linköping



**Malin Fries**

Chefsjurist. Född 1969. I verksamheten sedan 2019.

**Tidigare befattningar:** Ämnesråd och affärsjurist vid enheten för statligt ägande Närings- och Finansdepartementet, Germandt & Danielsson Advokatbyrå, Setterwalls Advokatbyrå, Stockholms tingsrätt.

**Utbildning:** Jur kand (LLM), Lunds universitet, och, Diplombildning för finansanalytiker, Handelshögskolan,



**Bo Stenback**

Tf Marknadsdirektör. Född 1959. I verksamheten sedan 2001.

**Tidigare befattningar:** Försäljningschef Bransch Skog & Kemi, Chef Fordon Vagnavdelningen, Chef Affärs & Produktutveckling, Chef Affärslogistik, Produktionschef Borlänge; Green Cargo.

**Utbildning:** IHM Business School: Marknadsföring, ekonomi och juridik.



**Anne Charlotte Billing**

HR-direktör. Född 1965. I verksamheten sedan 2023.

**Övriga uppdrag:** Styrelseledamot, Kundpartner Syd AB

**Tidigare befattningar:** CHRO Frigoscandia, Apollo Travel Group, Midasplayer, Renault Nordic, Recipharm

**Utbildning:** B.Sc Business Administration, Lunds universitet



**Shad Hallam**

Chef Network Management. Född 1971. I verksamheten sedan 2020.

**Övriga uppdrag:** Styrelseledamot FlexeGRAPH AB

**Tidigare befattningar:** CEO/Founder; FlexeGRAPH, CFO; DHL Express Sverige, Operations Director; DHL Express Sverige, CEO; DHL Express - Island

**Utbildning:** Bachelor Commerce, Accounting



**Ingo Paas**

CIO & CDO. 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.



**Erica Kronhöffer**

Hållbarhets- & kommunikationsdirektör. Född 1971. I verksamheten sedan 2019.

**Tidigare befattningar:** Hållbarhetsdirektör; SJ AB, Hållbarhetschef; PostNord AB, Director Sustainable Affairs; Green Cargo

**Utbildning:** Jur kand (LLM)

# GRI index

## GENERELLA STANDARDUPPLYSNINGAR

| GRI Standard                       | Uppllysning | Beskrivning  | Sidhänvisning                   | Avsteg från krav   | Kommentar  |
|------------------------------------|-------------|--|---------------------------------|--|--|
| GRI 2: Generella upplysningar 2021 | 2-1         | Om organisationen  | 4, 11-14, 39, 94                |  |  |
|                                    | 2-2         | Bolag inkluderade i hållbarhetsrapporten                       | 36                              |  |  |
|                                    | 2-3         | Rapporteringsperiod, frekvens och kontaktperson                | 36, 78                          |  |  |
|                                    | 2-4         | Förändringar i tidigare rapporterad period                     | 26, 31                          |  | Definitionen för måltalet gram CO <sub>2</sub> e/netton-tonkm (jvg) är uppdaterad 2023 varför värdet för tidigare år uppdaterats för jämförbarhet. |
|                                    | 2-5         | Extern bestyrkande   | 37                              |  |  |
|                                    | 2-6         | Aktiviteter, värdekedja och andra affärsförbindelser           | 4-5, 11-14, 18, 21-23, 24, 33   |  |  |
|                                    | 2-7         | Information om anställda                                       | 64, 85                          |  |  |
|                                    | 2-8         | Information om icke anställda arbetstagare                     | 85                              | Vi följer inte personalomsättningen för icke anställda arbetstagare.                           |  |
|                                    | 2-9         | Organisationens styrning och sammansättning                    | 18, 21-23, 26, 36, 45-51, 81-82 |  |  |
|                                    | 2-10        | Nominering och val av styrelse                                 | 36, 45, 81                      |  |  |
|                                    | 2-11        | Styrelseordförande   | 8-9, 47, 81                     |  |  |
|                                    | 2-12        | Styrelsens roll gällande översyn av hantering av påverkan      | 20-23, 45-48                    | Under 2024 kommer arbetet detta att formaliseras, kopplat till kommande rapporteringsdirektiv. |  |
|                                    | 2-13        | Ansvarsdelegering för påverkanshantering                       | 20-21, 45                       |  |  |
|                                    | 2-14        | Styrelsens roll i hållbarhetsrapporteringen                    | 20-22, 36, 45-48                |  |  |
|                                    | 2-15        | Intressekonflikter   | 63, 81                          |  |  |
|                                    | 2-16        | Kommunikation av väsentliga hållbarhetsrisker till styrelsen   | 21, 41-44, 45-47                |  |  |
|                                    | 2-17        | Styrelseutbildning inom hållbarhetsområdet                     | 20                              |  |  |
|                                    | 2-18        | Utvärdering av styrelsearbetet                                 | 47                              |  |  |
|                                    | 2-19        | Policy för styrelsens ersättning                               | 46-47, 65-67                    |  |  |
|                                    | 2-20        | Process för att fastställa ersättning                          | 46-47, 65-67                    | Vi har därför valt att redovisa grundlön och inte medianlön.                                   | Personliga tillägg är inbakade i den avtalade grundlönen som hämtas ur lönesystemet.   |
|                                    | 2-21        | Årliga ersättningsförhållanden                                 | 46-47, 65-67                    |  |  |
|                                    | 2-22        | Uttalande om verksamhetens hållbarhetsarbete                   | 6-10                            |  |  |
|                                    | 2-23        | Åtaganden gällande ansvarsfullt företagande                    | 20-23                           |  |  |
|                                    | 2-24        | Förankring och integrering av strategier, policy och åtaganden | 20-23, 23-24, 26-34             |  |  |
|                                    | 2-25        | Process för motverkande av negativ påverkan                    | 21-23, 26-35, 40-44, 84         |  |  |
|                                    | 2-26        | Verktyg för god affärsetik                                     | 20-22                           |  |  |
|                                    | 2-27        | Efterlevnad av lagar och förordningar                          | 22                              |  |  |
|                                    | 2-28        | Medlemskap i organisationer/nätverk                            | 23                              |  |  |
|                                    | 2-29        | Intressentdialog   | 23                              |  |  |
|                                    | 2-30        | Kollektivavtal   | 24                              |  |  |

## VÄSENTLIGHETSOMRÅDEN

| GRI Standard                                     | Uppllysning | Beskrivning  | Sidhänvisning                  | Avsteg från krav  | Kommentar   |
|--|-------------|--|--------------------------------|---|---|
|  | 3-1         | Process för att fastställa väsentliga område   | 24-25                          |   |   |
|  | 3-2         | Lista över väsentliga område   | 25                             |   |   |
| <b>MÅLOMRÅDE SÄKERHET</b>                        |             |  |                                |   |   |
| GRI 3: Väsentliga områden 2021                   | 3-3         | Styrning av väsentligt område  | 23, 27                         |   | Statens ägarpolicy samt vårt ledningssystem är också styrande för området.                        |
| Trafiksäkerhet                                   |             | Trafiksäkerhet (Green Cargo specifikt)   | 27-28                          |   |   |
| <b>MÅLOMRÅDE SÄKERHET OCH MEDARBETARE</b>        |             |  |                                |   |   |
| GRI 3: Väsentliga områden 2021                   | 3-3         | Styrning av väsentligt område  | 23, 27, 29, 86                 |   | 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, 27-28, 29-30, 86           |   |   |
|  | 403-2       | Identifiering av faror, risker och händelseutredning   | 21, 27-28, 29-30, 86           |   |   |
|  | 403-3       | Företagshälsovård  | 29-30, 86                      |   |   |
|  | 403-4       | Medarbetares deltagande, samråd och kommunikation i hälso- och säkerhetsfrågor               | 21, 27-28, 29-30, 86           |   |   |
|  | 403-5       | Utbildning för medarbetare i hälsa och säkerhet  | 21, 27-28, 29-30, 86           |   |   |
|  | 403-6       | Främjande av medarbetares hälsa  | 29-30, 86                      |   |   |
|  | 403-7       | Förhindrande och begränsning av påverkan på hälsa och säkerhet kopplad till affärsrelationer | 24, 27-28, 29-30, 86           |   |   |
|  | 403-8       | Medarbetare som omfattas av ledningssystemet för hälsa och säkerhet                          | 21-22, 29-30, 86               | Utfallet omfattar samtliga medarbetare. Vi rapporterar varken olycksstatistik eller tillbud uppdelat på anställningsform, kön eller per region. |   |
|  | 403-9       | Arbetsrelaterade skador  | 86                             |   |   |
| <b>MÅLOMRÅDE MEDARBETARE</b>                     |             |  |                                |   |   |
| GRI 3: Väsentliga områden 2021                   | 3-3         | Styrning av väsentligt område  | 22-23, 29-30, 64-67, 81-82, 86 |   | 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                                     | 86                             |   |   |
| Medarbetarengagemang                             |             | Medarbetarengagemang (Green Cargo specifikt)   | 29-30                          |   |   |
| <b>MÅLOMRÅDE MILJÖ</b>                           |             |  |                                |   |   |
| GRI 3: Väsentliga områden 2021                   | 3-3         | Styrning av väsentligt område  | 23, 31-32                      |   | Statens ägarpolicy samt vårt ledningssystem är också styrande för området.                        |
| GRI 302: Energi 2016                             | 302-1       | Energiförbrukning inom organisationen  | 85                             |   |   |
|  | 302-3       | Energiintensitet   | 31-32                          |   |   |
| GRI 305: Utsläpp 2016                            | 305-1       | Direkta utsläpp av växthusgaser (Scope 1)  | 23, 85-86                      |   |   |
|  | 305-2       | Indirekta utsläpp av växthusgaser (Scope 2)  | 23, 85-86                      | Scope 2 omfattar bara inköpt energi för våra eldrivna lok.  | Vi köper vi enkom förnybar energi från Trafikverket.  |
|  | 305-3       | Övriga indirekta utsläpp av växthusgaser (Scope 3)   | 23, 85-86                      | Scope 3 är inte en fullständig redovisning  |   |
|  | 305-4       | Växthusgasintensitet   | 23, 31-32                      | Utfallet omfattar inte lastbilstransporter utan bara bolagets eget transportarbete på järnväg.  | Definitionen för måltalet är uppdaterad 2023 varför värdet för 2022 uppdaterats för jämförbarhet. |
| <b>MÅLOMRÅDE KUND&amp;KVALITET</b>               |             |  |                                |   |   |
| GRI 3: Väsentliga områden 2021                   | 3-3         | Styrning av väsentligt område  | 23, 33                         |   | Statens ägarpolicy samt vårt ledningssystem är också styrande för området.                        |
| Punktlighet                                      |             | Punktlighet (Green Cargo specifikt)  | 33-34                          |   |   |
| <b>MÅLOMRÅDE FINANS</b>                          |             |  |                                |   |   |
| GRI 3: Väsentliga områden 2021                   | 3-3         | Styrning av väsentligt område  | 26, 35                         |   | Statens ägarpolicy samt vårt ledningssystem är också styrande för området.                        |
| GRI 201: Ekonomiskt resultat 2016                | 201-1       | Skapat och fördelat direkt ekonomiskt värde  | 85                             |   |   |

## KOMPLETTERANDE UPPGIFTER

## GRI 2-7 Information om anställda 2021

| 2023-12-31   | Fast anställd | %  | Visstidsanställd | %  | Totalt |
|--------------|---------------|----|------------------|----|--------|
| Män          | 1 362         | 78 | 270              | 92 | 1 632  |
| Kvinnor      | 381           | 22 | 23               | 8  | 404    |
| Totalt antal | 1 743         |    | 293              |    | 2 036  |

## Kommentar

Antal anställda som redovisas är anställda per 2023-12-31 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 2023

|                | Börjat | Slutat | Andel (%) |
|----------------|--------|--------|-----------|
| Green Cargo AB | 228    | 197    | 24,07     |

## Kommentar

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

## GRI 2-8 Information om icke anställda 2021

| 2023-12-31     | Inhyrd personal |
|----------------|-----------------|
| Uppskattad FTE | 44              |

## 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, tjänstepension 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 kamratstödare 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 | 2023  | 2022  | 2021  | Kommentar                             |
|-------------------------------|--------------|-------|-------|-------|---------------------------------------|
| Omsättning                    | Kunder       | 4 844 | 5 053 | 4 845 | Summa intäkter enligt resultaträkning |
| Finansiella intäkter          | Finansiärer  | 20    | 5     | 1     |                                       |
| Andelar intressebolag         | Kunder       | 0     | 0     | 0     |                                       |

## Fördelat ekonomiskt värde

|   |              | 2023   | 2022   | 2021   |  |
|---|--------------|--------|--------|--------|--|
| Rörelsekostnader                                  | Leverantörer | -3 039 | -2 942 | -2 558 |  |
| Löner och ersättningar till anställda             | Anställda    | -1 053 | -1 137 | -1 034 | Exkl. soc. avgifter och pensioner  |
| Betalningar till finansiärer                      | Finansiärer  | -75    | -34    | -29    | Omfattar enkom räntekostnader  |
| Betalningar till den offentliga sektorn (skatter) | Samhälle     | -418   | -430   | -419   | 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                    |              | 279    | 515    | 806    |  |

## Kommentar

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

## GRI 302: Energi 2016

|  | 2023 | 2022 | 2021 |
|--|------|------|------|
| Energiförbrukning inom organisationen, GWh | 394  | 392  | 344  |

## Kommentar

Green Cargo omfattas av lagen om energikartläggning i stora företag (2014:266) och redovisade detta senast 2021. Kartläggningen visade då att 99 procent av bolagets energiförbrukning kan härledas till utfört transportarbete (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 förnybar 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

|  | 2023   | 2022   | 2021   |
|--|--------|--------|--------|
| Direkta utsläpp av växthusgaser (Scope 1), ton                   | 17 903 | 20 195 | 21 251 |
| Direkta utsläpp av växthusgaser, biogena bränslen (Scope 1), ton | 64     | 0      | 0      |
| Indirekta utsläpp av växthusgaser (Scope 2), ton                 | 4 993  | 3 495  | 3 422  |
| Övriga indirekta utsläpp av växthusgaser (Scope 3), ton          | 493    | 3 911  | 6 375  |
| Totala ton CO <sub>2</sub> e                                     | 23 454 | 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. 2023 är första året Green Cargo rapporterar i enlighet med Scope 1, 2 och 3. Det är också första året som HVO används som ett alternativt drivmedel i våra transporter med dieseldrivna lok. 2021 och 2022 har beräknats för att få jämförbara data. 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 2018

#### 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 lagefterlevnads-kontroll. 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 kvalitetsavvikelser 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.

Arbetsstagaren 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.

Om arbetstagaren finner att arbetet innebär omedelbar och allvarlig fara för liv eller hälsa, skall han snarast underätta 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)*.

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. Under 2023 har utbildningar gällande grundorsaksanalys och riskanalys genomförts för faktainsamlare och verksamhetsansvariga chefer.

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 2023 publicerades en interaktiv utbildning gällande Green Cargos ramverk för systematiskt arbetsmiljöarbete

Green Cargos visseblåstjänst möjliggör för våra medarbetare att anonymt rapportera misstankar om oegentligheter och allvarliga risker, som kan skada individer, vårt företag eller miljön. Green Cargos policy för visseblåstjänst, redogör för utredningsprocessen; ansvarsområden, mottagning av rapport, skydd för visseblåstjänsten samt skydd för den person som pekas ut i en rapport samt repressalier vid missbruk av rapportering mm.

Green Cargo riskbedömer regelbundet sin verksamhet utifrån redan identifierade risker och vid förändringar. Eventuella åtgärder sker innan implementering av förändring. Som stöd i företagets proaktiva hälsoarbete har Green Cargo valt att förlänga sitt samarbete med Falck, för företagshälsovård, där ett förlängningsavtal kommer tecknas under våren 2024. Green Cargo har ett friskvårdsavtal där det ingår stöd vid gruppkativiteter, 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 företräder 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. 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.

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

| Arbetsolyckor, tillbud och arbetsskador        | 2023      | 2022      | 2021      | 2020      |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Totalt antal rapporterade olyckor <sup>1</sup> | 51        | 74        | 82        | 99        |
| Antal olyckor per en miljon arbetade timmar    | 18,7      | 18,7      | 29,2      | 36,5      |
| Antal arbetade timmar                          | 2 573 389 | 2 569 719 | 2 604 524 | 2 259 522 |
| Totalt antal anmälda tillbud <sup>2</sup>      | 1 161     | 1 037     | 825       | 691       |
| Antal dödsolyckor                              | 0         | 0         | 0         | 0         |
| Antal medarbetare som skadats svårt            | 4         | 0         | 0         | 0         |

<sup>1</sup> Önskad arbetsrelaterad plötslig händelse, eller följd av händelser som leder till personskada.

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

#### Kommentar

Arbetssskador 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, %           | 15     | 57       | 28     |

| Åldersfördelning, personalgrupper | <30 år | 30-50 år | >50 år |
|-----------------------------------|--------|----------|--------|
| Administration, %                 | 10     | 55       | 35     |
| Bangårdspersonal, %               | 26     | 51       | 23     |
| Lokförare, %                      | 12     | 63       | 25     |

| Könsfördelning, Green Cargo      | Kvinnor | Män |
|----------------------------------|---------|-----|
| Könsfördelning inom företaget, % | 20      | 80  |

| Könsfördelning, personalgrupper     |    |    |
|-------------------------------------|----|----|
| Könsfördelning, chefsposition, %    | 25 | 75 |
| Könsfördelning, administration, %   | 37 | 63 |
| Könsfördelning, bangårdspersonal, % | 16 | 84 |
| Könsfördelning, lokförare, %        | 14 | 86 |

#### Kommentar

Vi mäter inte andra indikatorer kopplat till mångfald, så som minoriteter eller utsatta grupper.

# 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 kan anses vara hållbar, det vill säga förenlig med taxonomin. Taxonomin är ett verktyg för att nå EU:s klimatmål och målsättningarna i EU:s gröna tillväxtstrategi, den gröna given. Green Cargo omfattas inte av upplysningskraven för taxonomirapportering för verksamhetsåret 2023, men väljer att frivilligt rapportera enligt taxonomiförordningens krav. Utfallet rapporteras för första gången för verksamhetsåret 2023.

För 2023 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.

| KPI  | Omsättning | Kapitalutgifter | Driftsutgifter |
|--|------------|-----------------|----------------|
| Totalt (MSEK)  | 4 168 MSEK | 377 MSEK        | 710 MSEK       |
| Andel som omfattas av taxonomin och som är taxonomiförenlig      | 77%        | 91%             | 72%            |
| Andel som omfattas av taxonomin men som inte är taxonomiförenlig | 12%        | 2%              | 21%            |
| Andel som inte omfattas av taxonomin                             | 11%        | 7%              | 7%             |

## Verksamheter som omfattas av taxonomin

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

De aktiviteter som Green Cargo omfattas av bedöms återfinnas inom miljömål "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 inom taxonomin har identifierats. Någon risk för dubbelräkning på grund av flera miljömål finns därmed inte. Följande aktiviteter som omfattas av taxonomin har identifierats:

| Aktivitet  | Kommentar   |
|--|---|
| 3.3 Tillverkning av koldioxidsläppande transportteknik           | Green Cargos verkstad utför underhåll av lok och vagnar i verkstad samt underhåll och fältservice av lok och vagn för andra järnvägsoperatörer. Intäkter genereras även från underhåll av järnvägsfordon genom leverantörer av underhåll. |
| 6.2 Järnvägstransporter godstrafik                               | Green Cargo är den största järnvägsoperatören för gods i Sverige.   |
| 6.5 Transport med motorcyklar, personbilar och lätta motorfordon | Green Cargo tillhandahåller tjänstebilar och verksamhetsbilar.  |
| 6.6 Tjänster avseende vägtransporter av gods                     | Green Cargo erbjuder via upphandlade leverantörer lastbilstransporter i samband med intermodala tjänster eller kundspecifika upplägg.   |
| 7.7 Förvärv och ägande av byggnader                              | Green Cargo hyr lokaler där äganderätt utövas.  |

Green Cargos dotterbolag NTR bedriver speditorsverksamhet och har i sin helhet bedömts att inte omfattas av taxonomin.

## Verksamheter som är förenliga med taxonomin

För att en ekonomisk aktivitet ska vara förenlig med taxonomin ska den väsentligt bidra till minst ett av de sex miljömål som är definierade i EU:s taxonomiförordning. Den ska heller inte göra betydande skada på de andra miljömålen och uppfylla kraven enligt minimiskyddsåtgärder.

Kriterier för att en aktivitet ska vara förenlig med taxonomin har endast bedömts för aktivitet 6.2 Järnvägstransporter godstrafik, för moderbolaget. För övriga bolag och aktiviteter har vi inte

med säkerhet kunna utvärdera aktiviteternas förenlighet med taxonomin, varför aktiviteterna har bedömts vara inte förenliga.

## Väsentligt bidrag till miljömål "Begränsning av klimatförändringar"

Lok och vagnar som har noll direkta koldioxidutsläpp i form av avgaser och inte är avsedda för transport av fossila bränslen är förenliga med taxonomin. 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 för att inte orsaka betydande skada på övriga miljömål (DNSH)

### Anpassning till klimatförändringar

För att uppfylla taxonomins krav ska verksamheten göra en klimatriskbedömning i enlighet med bilaga A till den delegerade klimatakten. Green Cargo har analyserat hur klimatförändringar kan påverka vår verksamhet och utvärderat risker kopplade till temperatur, vatten, fast massa och vind i enlighet med taxonomin. Analysen visar att förändringar inom ovan nämnda områden innebär risker för vår verksamhet. Trafikverket ansvarar för 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 internt identifierat 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 men kommer att formaliseras ytterligare under 2024.

### Övergång till cirkulär ekonomi

I överensstämmelse med den delegerade klimatakten ska åtgärder finnas på plats för avfallshantering, i enlighet med avfallshierarkin, i synnerhet under underhåll. Avfall som uppstår i vår verksamhet 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 upparbetas 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 och fordonsspecifika skrotningsmanualer är under framtagning.

### Förebyggande och bekämpning av föroreningar

Framdrivningsmotorer för järnvägslok och framdrivningsmotorer för tågagnar ska efterleva de utsläppsgränser som anges i bilaga II till förordning (EU) 2016/1628. Green Cargos fordonsflotta består av ellok och diesellok. Det finns inga hybridlok i vår verksamhet idag. Dieselloken är inte förenliga med taxonomin och elloken ger inte upphov till föroreningar.

### Hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser samt skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem

För ovan mål saknas det tekniska granskningskriterier för aktivitet 6.2 Järnvägstransporter godstrafik, någon utvärdering har därmed inte gjorts.

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 taxonomins 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 affärsetik och mänskliga rättigheter. Green Cargo har även en

uppförandekod för leverantörer, vilken är grundpelaren i våra leverantörers åtaganden att vara en hållbar leverantör. 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.

Vi har även gjort en kartläggning av var inköpta varor och tjänster, från våra strategiska och prioriterade leverantörer, produceras för att kunna avgöra om eventuella riskländer ingår i leverantörskedjan. Kartläggning av våra direktköp visar att så inte är fallet.

Green Cargo har gjort en gap-analys för stärka sitt arbete med mänskliga rättigheter i leverantörskedjan och under 2024 kommer vi fortsätta att formalisera vår due diligence-process med syftet att eliminera, förebygga eller mildra risker kopplade till mänskliga rättigheter.

### 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 har en visselblåstjänst som kan användas av våra medarbetare för att rapportera en farhåga eller misstanke om något inte är i linje med bolagets interna uppförandekod.

### Rättvis konkurrens

Green Cargo har en konkurrenspolicy som syftar till att erbjuda våra anställda generella regler i förhållande till konkurrensfrågor. Efterlevnaden av policyn för samtliga av Green Cargos bolag och anställda granskas som en del av koncernens riskhanteringsprocess.

### Skatt

Green Cargo har informella processer och rutiner gällande skattefrågor. Alla dessa är dock inte dokumenterade i form av policy och uppföljning på korrekt inrapportering. Arbetet med att se över dessa processer och rutiner och undersöka vad som behöver formaliseras kommer att genomföras under 2024.

För mer information om hur Green Cargo arbetar med hållbar styrning, se sidorna 21–23. 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.

## REDOVISNINGSPRINCIPER FÖR KPI:ER

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 sidan 60. Samtliga bedömningar har gjorts utifrån tillgänglig information per den 31 december 2023.

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

### Omsättning

Total omsättning är densamma som Green Cargos konsoliderade nettoomsättning, vilken presenteras i resultaträkningen för räkenskapsåret 2023, se sidan 52.

### 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 koldioxidsnål 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.

### Förenlig med taxonomin

Green Cargos transporter utförs till knappt 98 procent med ellok och 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 som inte 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.



### Kapitalutgifter

Kapitalutgifterna består av tillägg till materiella och immateriella anläggningstillgångar före avskrivningar och omvärderingar, inbegripet de som härrör från nedskrivningar, se raderna nyanskaffningar och omklassificeringar, not 13 och 14, samt årets anskaffningar av nyttjanderättstillgångar. I årets anskaffningar inkluderas förlängda avtal, korrigeringar, i förtid avslutade avtal samt justeringar (diskonteringsräntor). Inga tillägg härrör från rörelseförvärv. Sublease inkluderas inte i kapitalutgifterna.

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, 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 motorfordon och hyra av lokaler till aktivitet 7.7 Förvärv och ägande av byggnader. Tillgångar som inte omfattas av taxonomi är nyanskaffningar i verksamhetsnära IT-system, som inte är underhållssystem och inte tillgångar som bokförs som inventarier.

### 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 förenliga. Under året har inga vagnar avsedda för transport av fossilt bränsle anskaffats. Övriga tillgångar bedöms som att de går i ordinarie tåg och därmed kan

transportera fossil last. För inhyrda lok har en fördelningsnyckel använts baserat på producerade nettotonkilometer, för inhyrda lok, för kunder som transporterar fossila bränslen dividerat med totalt antal producerade nettotonkilometer för samtliga kunder. 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.

### Driftsutgifter

Driftsutgifter enligt taxonomin består av kostnader för forskning och utveckling, kortsiktiga leasingavtal samt underhåll och reparationer. Utgifter som ingår i taxonomins definition av driftsutgifter redovisas som övriga externa kostnader och personalkostnader i Green Cargos resultaträkning. En bedömning har därefter gjorts av vilka av dessa kostnader som ingår i definitionen. Green Cargo har bedömt att driftsutgifterna består av kortsiktiga leasingavtal, 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.

### Omfattas av taxonomin

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 motorfordon samt 7.7 Förvärv och ägande av byggnader. Korttidshyror för lokaler bedöms ej som äganderätt och ingår därmed inte i driftsutgifter.

### 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.

För korttidshyrd lok har en fördelningsnyckel använts baserad på producerade nettotonkilometer, för inhyrda lok, för kunder som transporterar fossila bränslen dividerat med totalt antal producerade nettotonkilometer för samtliga kunder.

## KPI Omsättning

| Räkenskapsår 2023   | År          |                |                                    | Kriterier för väsentligt bidrag       |  |                |                |                      |                         | Kriterier avseende att inte orsaka betydande skada |   |             |                 |                       |                         | Andel förenliga med taxonomi-kraven (A.1) eller som omfattas av taxonomi-kraven (A.2) omställning år 2022 (18) | Kategori möjliggörande verksamhet (19) | Kategori omställningsverksamhet (20) |                           |
|---|-------------|----------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|----------------|----------------|----------------------|-------------------------|--|---|-------------|-----------------|-----------------------|-------------------------|--|--|--------------------------------------|---------------------------|
|   | Kod (a) (2) | Omsättning (3) | Andel av omsättningen, år 2023 (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                         |
| <b>A. VERKSAMHETER SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN</b>  |             |                |                                    |                                       |  |                |                |                      |                         |  |   |             |                 |                       |                         |  |  |                                      |                           |
| <b>A.1 Miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheter</b>   |             |                |                                    |                                       |  |                |                |                      |                         |  |   |             |                 |                       |                         |  |  |                                      |                           |
| 6.2 Järnvägstransporter godstrafik  | CCM 6.2     | 3 226          | 77%                                | J                                     | N/EL                                   | N/EL           | N/EL           | N/EL                 | N/EL                    | J  | J                                       | J           | J               | J                     | J                       | J  | -                                      | -                                    | -                         |
| De miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheternas omsättning (A.1)   |             | 3 226          | 77%                                | 77%                                   | 0%                                     | 0%             | 0%             | 0%                   | 0%                      | J  | J                                       | J           | J               | J                     | J                       | J  | -                                      |                                      |                           |
| Varav möjliggörande verksamheter  |             | 0              | 0%                                 | 0%                                    | 0%                                     | 0%             | 0%             | 0%                   | 0%                      | -  | -                                       | -           | -               | -                     | -                       | -  | -                                      | E                                    |                           |
| Varav omställningsverksamheter  |             | 0              | 0%                                 | 0%                                    |  |                |                |                      |                         | -  | -                                       | -           | -               | -                     | -                       | -  | -                                      |                                      | T                         |
| <b>A.2 Verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga)</b>                |             |                |                                    |                                       |  |                |                |                      |                         |  |   |             |                 |                       |                         |  |  |                                      |                           |
|   |             |                |                                    | 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     | 92             | 2%                                 | EL                                    | N/EL                                   | N/EL           | N/EL           | N/EL                 | N/EL                    |  |   |             |                 |                       |                         |  | -                                      |                                      |                           |
| 6.2 Järnvägstransporter godstrafik  | CCM 6.2     | 360            | 9%                                 | EL                                    | N/EL                                   | N/EL           | N/EL           | N/EL                 | N/EL                    |  |   |             |                 |                       |                         |  | -                                      |                                      |                           |
| 6.6 Tjänster avseende vägtransport av gods  | CCM 6.6     | 33             | 1%                                 | EL                                    | N/EL                                   | N/EL           | N/EL           | N/EL                 | N/EL                    |  |   |             |                 |                       |                         |  | -                                      |                                      |                           |
| Omsättningen hos de verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) (A.2) |             | 484            | 12%                                | 12%                                   | 0%                                     | 0%             | 0%             | 0%                   | 0%                      |  |   |             |                 |                       |                         |  | -                                      |                                      |                           |
| <b>A. Omsättning för verksamheter som omfattas av taxonomin (A.1+A.2)</b>   |             | 3 711          | 89%                                | 89%                                   | 0%                                     | 0%             | 0%             | 0%                   | 0%                      |  |   |             |                 |                       |                         |  | -                                      |                                      |                           |
| <b>B. VERKSAMHETER SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN</b>   |             |                |                                    |                                       |  |                |                |                      |                         |  |   |             |                 |                       |                         |  |  |                                      |                           |
| Omsättningen hos verksamheter som inte omfattas av taxonomin  |             | 458            | 11%                                |                                       |  |                |                |                      |                         |  |   |             |                 |                       |                         |  |  |                                      |                           |
| <b>TOTALT</b>   |             | <b>4 168</b>   | <b>100%</b>                        |                                       |  |                |                |                      |                         |  |   |             |                 |                       |                         |  |  |                                      |                           |

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 2023   | År          |                |                                    | Kriterier för väsentligt bidrag       |  |                |                |                      |                         | Kriterier avseende att inte orsaka betydande skada |   |             |                 |                       |                         | Andel förenliga med taxonomi-kraven (A.1) eller som omfattas av taxonomi-kraven (A.2) omräknade år 2022 (18) | Kategori möjliggörande verksamhet (19) | Kategori omställningsverksamhet (20) |                           |
|---|-------------|----------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|----------------|----------------|----------------------|-------------------------|--|---|-------------|-----------------|-----------------------|-------------------------|--|--|--------------------------------------|---------------------------|
|   | Kod (a) (2) | Omsättning (3) | Andel av omsättningen, år 2023 (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                         |
| <b>A. VERKSAMHETER SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN</b>  |             |                |                                    |                                       |  |                |                |                      |                         |  |   |             |                 |                       |                         |  |  |                                      |                           |
| <b>A.1 Miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheter</b>   |             |                |                                    |                                       |  |                |                |                      |                         |  |   |             |                 |                       |                         |  |  |                                      |                           |
| 6.2 Järnvägstransporter godstrafik  | CCM 6.2     | 341            | 91%                                | J                                     | N/EL                                   | N/EL           | N/EL           | N/EL                 | N/EL                    | J  | J                                       | J           | J               | J                     | J                       | J  | -                                      | -                                    | -                         |
| De miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheternas omsättning (A.1)   |             | 341            | 91%                                | 91%                                   | 0%                                     | 0%             | 0%             | 0%                   | 0%                      | J  | J                                       | J           | J               | J                     | J                       | J  | -                                      |                                      |                           |
| Varav möjliggörande verksamheter  |             | 0              | 0%                                 | 0%                                    | 0%                                     | 0%             | 0%             | 0%                   | 0%                      | -  | -                                       | -           | -               | -                     | -                       | -  | -                                      | E                                    |                           |
| Varav omställningsverksamheter  |             | 0              | 0%                                 | 0%                                    |  |                |                |                      |                         | -  | -                                       | -           | -               | -                     | -                       | -  | -                                      |                                      | T                         |
| <b>A.2 Verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga)</b>                |             |                |                                    |                                       |  |                |                |                      |                         |  |   |             |                 |                       |                         |  |  |                                      |                           |
|   |             |                |                                    | 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     | 7              | 2%                                 | EL                                    | N/EL                                   | N/EL           | N/EL           | N/EL                 | N/EL                    |  |   |             |                 |                       |                         |  | -                                      |                                      |                           |
| 6.5 Transport med motorcyklar, personbilar och lätta motorfordon  | CCM 6.5     | 5              | 1%                                 | EL                                    | N/EL                                   | N/EL           | N/EL           | N/EL                 | N/EL                    |  |   |             |                 |                       |                         |  | -                                      |                                      |                           |
| 7.7 Förvärv och ägande av byggnader   | CCM 7.7     | -3             | -1%                                | EL                                    | N/EL                                   | N/EL           | N/EL           | N/EL                 | N/EL                    |  |   |             |                 |                       |                         |  | -                                      |                                      |                           |
| Kapitalutgifter för verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) (A.2) |             | 9              | 2%                                 | 2%                                    | 0%                                     | 0%             | 0%             | 0%                   | 0%                      |  |   |             |                 |                       |                         |  | -                                      |                                      |                           |
| <b>A. Kapitalutgifter för verksamheter som omfattas av taxonomin (A.1 + A.2)</b>  |             | 350            | 93%                                | 93%                                   | 0%                                     | 0%             | 0%             | 0%                   | 0%                      |  |   |             |                 |                       |                         |  | -                                      |                                      |                           |
| <b>B. VERKSAMHETER SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN</b>   |             |                |                                    |                                       |  |                |                |                      |                         |  |   |             |                 |                       |                         |  |  |                                      |                           |
| Kapitalutgifterna hos verksamheter som inte omfattas av taxonomin   |             | 27             | 7%                                 |                                       |  |                |                |                      |                         |  |   |             |                 |                       |                         |  |  |                                      |                           |
| <b>TOTALT</b>   |             | <b>377</b>     | <b>100%</b>                        |                                       |  |                |                |                      |                         |  |   |             |                 |                       |                         |  |  |                                      |                           |

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 2023  | År          |                |                                    | Kriterier för väsentligt bidrag       |  |                |                |                      |                         | Kriterier avseende att inte orsaka betydande skada |   |             |                 |                       |                         | Andel förenliga med taxonomi-kraven (A.1) eller som omfattas av taxonomi-kraven (A.2) omställning år 2022 (18) | Kategori möjliggörande verksamhet (19) | Kategori omställningsverksamhet (20) |                           |
|--|-------------|----------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|----------------|----------------|----------------------|-------------------------|--|---|-------------|-----------------|-----------------------|-------------------------|--|--|--------------------------------------|---------------------------|
|  | Kod (a) (2) | Omsättning (3) | Andel av omsättningen, år 2023 (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                         |
| <b>A. VERKSAMHETER SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN</b>   |             |                |                                    |                                       |  |                |                |                      |                         |  |   |             |                 |                       |                         |  |  |                                      |                           |
| <b>A.1 Miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheter</b>  |             |                |                                    |                                       |  |                |                |                      |                         |  |   |             |                 |                       |                         |  |  |                                      |                           |
| 6.2 Järnvägstransporter godstrafik   | CCM 6.2     | 509            | 72%                                | J                                     | N/EL                                   | N/EL           | N/EL           | N/EL                 | N/EL                    | J  | J                                       | J           | J               | J                     | J                       | J  | -                                      | -                                    | -                         |
| Driftsutgifter för de miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheterna (A.1)   |             | 509            | 72%                                | 72%                                   | 0%                                     | 0%             | 0%             | 0%                   | 0%                      | J  | J                                       | J           | J               | J                     | J                       | J  | -                                      |                                      |                           |
| Varav möjliggörande verksamheter   |             | 0              | 0%                                 | 0%                                    | 0%                                     | 0%             | 0%             | 0%                   | 0%                      | -  | -                                       | -           | -               | -                     | -                       | -  | -                                      | E                                    |                           |
| Varav omställningsverksamheter   |             | 0              | 0%                                 | 0%                                    |  |                |                |                      |                         | -  | -                                       | -           | -               | -                     | -                       | -  | -                                      |                                      | T                         |
| <b>A.2 Verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga)</b>               |             |                |                                    |                                       |  |                |                |                      |                         |  |   |             |                 |                       |                         |  |  |                                      |                           |
|  |             |                |                                    | 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     | 145            | 20%                                | EL                                    | N/EL                                   | N/EL           | N/EL           | N/EL                 | N/EL                    |  |   |             |                 |                       |                         |  | -                                      |                                      |                           |
| 6.5 Transport med motorcyklar, personbilar och lätta motorfordon   | CCM 6.5     | 3              | 0%                                 | EL                                    | N/EL                                   | N/EL           | N/EL           | N/EL                 | N/EL                    |  |   |             |                 |                       |                         |  | -                                      |                                      |                           |
| 7.7 Förvärv och ägande av byggnader  | CCM 7.7     | 3              | 0%                                 | EL                                    | N/EL                                   | N/EL           | N/EL           | N/EL                 | N/EL                    |  |   |             |                 |                       |                         |  | -                                      |                                      |                           |
| Driftsutgifter för verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) (A.2) |             | 151            | 21%                                | 21%                                   | 0%                                     | 0%             | 0%             | 0%                   | 0%                      |  |   |             |                 |                       |                         |  | -                                      |                                      |                           |
| <b>A. Driftsutgifter för verksamheter som omfattas av taxonomin (A.1 + A.2)</b>  |             | 660            | 93%                                | 93%                                   | 0%                                     | 0%             | 0%             | 0%                   | 0%                      |  |   |             |                 |                       |                         |  | -                                      |                                      |                           |
| <b>B. VERKSAMHETER SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN</b>  |             |                |                                    |                                       |  |                |                |                      |                         |  |   |             |                 |                       |                         |  |  |                                      |                           |
| Driftsutgifter för verksamheter som inte omfattas av taxonomin   |             | 50             | 7%                                 |                                       |  |                |                |                      |                         |  |   |             |                 |                       |                         |  |  |                                      |                           |
| <b>TOTALT</b>  |             | <b>710</b>     | <b>100%</b>                        |                                       |  |                |                |                      |                         |  |   |             |                 |                       |                         |  |  |                                      |                           |

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 |
|---|--|--|--------|
| <b>Kärnenergi- och fossilgasrelaterade verksamheter</b> |  |  |        |
| 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 säkerhetsuppgifter 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 säkerhetsuppgifter av dessa.  |  | NEJ    |
| <b>Fossilgasrelaterade verksamheter</b>                 |  |  |        |
| 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

## VERKSAMHETSBEGREPP<sup>1</sup>

**Banavgifter** Banavgifter eller infrastrukturavgifter, är de avgifter tågoperatörer betalar till Trafikverket för den trafik som körs.

**Bruttotonkilometer** Lastens vikt samt vagnvikt och lokvikt multiplicerad med faktisk transportsträcka.

**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.

**Nettoskuldsättningsgrad** Räntebärande skulder minskat med räntebärande tillgångar dividerat med eget kapital inklusive innehav utan bestämmande inflytande.

**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.

<sup>1</sup> Nyckeltalen är operationella och anses inte vara alternativt nyckeltal enligt ESMA:s riktlinjer.

Tack för visat intresse för Green Cargos årsredovisning.  
För mer information se: [www.greencargo.com](http://www.greencargo.com)  
Vid frågor kontakta: [info@greencargo.com](mailto:info@greencargo.com)

**Text:** Green Cargo. **Produktion:** Green Cargo och Sjö&Berg. **Fotografer:**  
Pär-Johan Wedell, Apelöga, Michael Gartner, Odd Arne Loeshagen, Maria  
Lindholm, Felix Hubertsson, Peter Lydén, Rebecca Gustavsson m fl.  
**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](mailto:info@greencargo.com)  
[www.greencargo.com](http://www.greencargo.com)