

# Årsberättelse

2025



**VIKING LINE**

# Innehåll

VD: översikt.....	3
-------------------	---

## Ekonomisk översikt

Styrelsens verksamhetsberättelse.....	4
Hållbarhetsrapport.....	18
Koncernens bokslut.....	68
Moderbolagets bokslut.....	109
Underskrifter.....	123
Revisionsberättelse.....	125
Hållbarhetsgranskningsberättelse.....	137

## Bolagsstyrning

Bolagsstyrningsrapport.....	142
Ersättningsrapport.....	153

## VD HAR ORDET

Det gångna året präglades av en utmanande marknad med återhållsamhet bland konsumenterna, en geopolitisk osäkerhet och svag ekonomisk utveckling i vårt närområde. Trots detta levererade Viking Line ett resultat i linje med våra prognoser. Det visar att vi står på en stabilare plattform än före pandemin och att vårt långsiktiga arbete med effektivisering, kostnadskontroll samt vår tydliga satsning på upplevelser, kundfokus och god service ger effekt.

Årets inledning var trög, bland annat till följd av nödvändiga dockningar som påverkade kapaciteten. Under andra kvartalet såg vi en viss återhämtning i efterfrågan. En kall och ostadig försommarsäsong dämpade högsäsongens utveckling, men den efterföljande värmeböljan i juli gav en tydlig positiv effekt. Sommaren utvecklades enligt våra förväntningar och passagerarvolymerna höll en stark nivå. Under hösten vidtog vi riktade åtgärder för att försvara resultatet, med fokus på kostnadsanpassningar och operationell effektivitet. Dessa insatser gav resultat, och det fjärde kvartalet utvecklades bättre än motsvarande period föregående år. I en alltmer konkurrensutsatt marknad lyckades vi upprätthålla stabila passagerarvolymerna för helåret. Fraktsegmentet utvecklades starkt och vi noterade ett fraktkord under året – ett tydligt styrkebesked och resultatet av målmedvetet marknadsarbete och god operationell förmåga.

Birka Gotland, vårt samägda fartyg med Gotlandsbolaget, genomförde sitt första helår i trafik. Resultatet motsvarade ännu inte fullt ut våra förväntningar, men vi ser en successiv förbättring tack vare vidtagna åtgärder och stabilisering av verksamheten.

Regulatoriska förändringar fortsatte att påverka vår kostnadsbild. Utsläppshandeln ETS infasning ökade från 40 % till 70 % samtidigt som FuelEU Maritime tillämpades för första gången. Vi har kunnat hantera en stor del av ETS effekterna på linjen Åbo–Stockholm genom att öka användningen av biogas, men tillgången på biodrivmedel är fortsatt begränsad. Därutöver råder osäkerhet kring kommande globala regelverk och hur dessa ska harmoniseras med EU-lagstiftningen. Hållbarhetsfrågan är central ur flera perspektiv, såväl avseende kostnader och marknadens krav och förväntningar, som hur omvärlden ser på Viking Line som aktör i samhället. Allt tyder på att det inom en inte alltför avlägsen framtid blir ytterst svårt att med lönsamhet trafikera med äldre fartyg med konventionell framdrift och fossila drivmedel. Därför är det viktigt att säkerställa en lönsamhetsnivå som möjliggör nyinvesteringar. På kort sikt måste vi identifiera, adressera och hantera de hinder som kan finnas för att uppnå

utveckling, på längre sikt är tillväxt med samma lönsamhetsfokus nödvändigt för att möjliggöra fortsatta investeringar och innovation.

Vi fortsätter det målmedvetna utvecklingsarbetet med planerandet av ett större elektrifierat fartygskoncept på linjen Helsingfors–Tallinn. Helios projektet är ett viktigt steg för att stärka vår konkurrenskraft och framtidssäkra verksamheten. Fokus ligger särskilt på digitalisering, processförbättringar och effektivisering. Detta arbete, i kombination med fortsatt utveckling av vårt kunderbjudande, skapar goda förutsättningar för långsiktig hållbarhet.

Det är glädjande att våra gäster fortsätter att ge oss mycket höga betyg och att vår NPS nivå håller sig stark. Detta är ett direkt resultat av det engagemang och den professionalism som våra medarbetare visar varje dag. Den kundupplevelse vi tillsammans skapar ombord är en av våra viktigaste konkurrensfördelar.

Jag vill rikta ett stort tack till hela organisationen för det varma mottagande jag fått under min första tid som VD. Det har varit både inspirerande och mycket glädjande att komma in i en verksamhet med så engagerade och professionella medarbetare. Jag vill även tacka min företrädare Jan Hanses för hans betydande insatser och långa engagemang i Viking Line.

Ett varmt tack även till våra samarbetspartners, kunder och leverantörer för det förtroendeingivande mottagande jag fått. Jag ser fram emot att tillsammans fortsätta utveckla Viking Line – med tydlighet och långsiktighet.

**Marcus Risberg, VD**  
Viking Line



# **Styrelsens verksamhetsberättelse**

## Ekonomisk översikt

### Omsättning och resultat

Koncernens omsättning ökade med 0,2 % till 480,9 Meur under perioden 1 januari–31 december 2025 (480,2 Meur 1 januari–31 december 2024). Rörelseresultatet uppgick till 21,1 Meur (26,7 Meur). Koncernens resultat före skatter uppgick till 18,9 Meur (19,8 Meur).

Det något svagare utfallet jämfört med 2024 förklaras främst av det första kvartalet, då två fartyg var ur trafik för planerade dockningar, vilket påverkade volymer och intäkter. I övrigt utvecklades verksamheten i linje med föregående år, i ett omvärldsläge med fortsatt osäker efterfrågan och geopolitisk osäkerhet.

De passagerarrelaterade intäkterna minskade med 0,1 % till 427,4 Meur (427,7 Meur), medan fraktintäkterna ökade med 3,2 % till 51,6 Meur (49,7 Meur) och övriga intäkter var 2,2 Meur (2,7 Meur). Försäljningsbidraget var 379,5 Meur (377,7 Meur).

Driftskostnaderna ökade med 1,7 % till 328,6 Meur (323,0 Meur), varav kostnaderna för utsläppsrätter var 4,5 Meur (3,1 Meur). Kostnader för löner och anställningsförmåner ökade med 2,8 % eller 3,4 Meur, där den största delen av ökningen beror på att Viking Line bemannar Birka Gotland med servicepersonal. Övriga rörelsekostnader ökade med 1,1 % eller 2,2 Meur. Ökade kostnader för utsläppsrätter, höjda farledsavgifter och kostnader för reparationer och underhåll under dockningarna står för en stor del av ökningen. I övriga rörelsekostnader ingår även återbetalning av trafikstöd som erhöles under pandemiåren om 1,1 Meur.

Koncernens omsättning ökade med 2,8 % till 112,6 Meur under perioden 1 oktober–31 december 2025 (109,5 Meur 1 oktober–31 december 2024). Rörelseresultatet uppgick till 3,6 Meur (1,5 Meur).

De passagerarrelaterade intäkterna ökade med 3,2 % till 99,2 Meur (96,1 Meur), medan fraktintäkterna var 12,8 Meur (12,9 Meur) och övriga intäkter 0,6 Meur (0,6 Meur). Försäljningsbidraget var 88,6 Meur (86,0 Meur).

Driftskostnaderna minskade med 0,6 % till 77,9 Meur (78,4 Meur). Kostnaderna för löner och anställningsförmåner minskade med 0,3 % eller 0,1 Meur medan övriga rörelsekostnader minskade med 0,9 % eller 0,4 Meur.

I avsnittet "Femårsöversikt" presenteras uppgifter om koncernens ekonomiska ställning och resultat över en femårsperiod.

## Koncernens resultaträkning per kvartal

MEUR	2025 Q4	2025 Q3	2025 Q2	2025 Q1	2024 Q4
<b>OMSÄTTNING</b>	<b>112,6</b>	<b>152,5</b>	<b>128,4</b>	<b>87,3</b>	<b>109,5</b>
Övriga rörelseintäkter	0,7	0,2	0,2	0,4	0,6
<b>Kostnader</b>					
Varor och tjänster	24,0	31,3	27,5	18,5	23,5
Kostnader för löner och anställningsförmåner	30,5	31,9	33,1	28,7	30,6
Avskrivningar och nedskrivningar	7,8	7,8	8,0	7,7	6,8
Övriga rörelsekostnader	47,4	53,0	53,1	50,8	47,8
	<b>109,7</b>	<b>124,0</b>	<b>121,8</b>	<b>105,8</b>	<b>108,6</b>
<b>RÖRELSERESULTAT</b>	<b>3,6</b>	<b>28,7</b>	<b>6,9</b>	<b>-18,0</b>	<b>1,5</b>
Finansiella intäkter	0,4	0,3	0,2	0,3	1,2
Finansiella kostnader	-1,6	-1,7	-2,4	-2,3	-2,0
Andel av resultat efter skatt från intresse- och joint venture företag redovisade enligt kapitalandelsmetoden	2,2	4,3	0,1	-1,9	2,9
<b>RESULTAT FÖRE SKATTER</b>	<b>4,5</b>	<b>31,6</b>	<b>4,8</b>	<b>-22,0</b>	<b>3,7</b>
Inkomstskatter	-0,5	-2,3	-0,1	-0,1	-0,2
<b>RÄKENSKAPSPERIODENS RESULTAT</b>	<b>4,1</b>	<b>29,3</b>	<b>4,8</b>	<b>-22,1</b>	<b>3,5</b>
<i>Resultat hänförligt till:</i>					
Moderbolagets ägare	4,1	29,3	4,8	-22,1	3,5
Resultat per aktie, euro	0,24	1,69	0,28	-1,28	0,20

## Koncernens rapport över totalresultat per kvartal

MEUR	2025 Q4	2025 Q3	2025 Q2	2025 Q1	2024 Q4
<b>RÄKENSKAPSPERIODENS RESULTAT</b>	<b>4,1</b>	<b>29,3</b>	<b>4,8</b>	<b>-22,1</b>	<b>3,5</b>
<i>Poster som kan komma att överföras till resultaträkningen</i> Omräkningsdifferenser	0,5	0,2	-0,7	1,4	0,0
<i>Poster som inte kommer att överföras till resultaträkningen</i> Omvärdering av finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Övrigt totalresultat</b>	<b>0,5</b>	<b>0,2</b>	<b>-0,7</b>	<b>1,4</b>	<b>0,0</b>
<b>RÄKENSKAPSPERIODENS TOTALRESULTAT</b>	<b>4,5</b>	<b>29,4</b>	<b>4,1</b>	<b>-20,7</b>	<b>3,6</b>
<i>Totalresultat hänförligt till:</i> Moderbolagets ägare	4,5	29,4	4,1	-20,7	3,6

## Ekonomisk översikt

### Trafik och marknad

Koncernen bedrev under året passagerar- och fraktrafik med fem helägda fartyg samt ett samägt fartyg på norra Östersjön och Finska viken.

Gabriella dockades under perioden 1 till 18 januari. Viking XPRS dockades under perioden 18 januari till 6 februari. Den 21 januari till 6 februari ersattes hon av Viking Cinderella på linjen Helsingfors-Tallinn. Viking Cinderella återgick därefter till sin ordinarie trafik på linjen Helsingfors-Mariehamn-Stockholm. Birka Gotland, som Viking Line äger tillsammans med Gotlandsbolaget, hade ett planerat trafikuppehåll under perioden 6 till 15 januari.

Under perioden 19 juni till 10 augusti gjorde fartygen Gabriella och Viking Cinderella anlop via Tallinn under sin ordinarie trafik på linjen Helsingfors-Mariehamn-Stockholm. Under juni och augusti månad gjorde dessa fartyg även ett antal destinationskryssningar till Visby från Helsingfors.

Under jämförelseperioden, den 20 mars 2024, inledde det samägda fartyget Birka Gotland sin kryssningstrafik från Stockholm. Inför trafikstarten genomfördes en större dockning och uppgradering av fartyget. Under jämförelseperioden dockades även Viking Cinderella och Viking Glory.

Antalet passagerare på koncernens helägda fartyg uppgick under perioden till 4 608 573 (4 646 676), vilket innebär en marginell minskning jämfört med föregående år. Koncernens totala marknadsandel inom trafikområdet uppgick till 32,1 % (32,8 %). Inom kryssningsverksamheten uppgick antalet passagerare på Birka Gotland till 570 513 (438 743 för jämförelseperioden 20 mars–31 december 2024), vilket återspeglar den ökade trafikperioden och ett gott kapacitetsutnyttjande.

Utvecklingen varierade mellan trafikområden. I trafiken Finland-Åland-Sverige ökade passagerarvolymerna, drivet av en god tillväxt på linjen Helsingfors-Stockholm. I trafiken Finland-Estland var volymerna i stort sett oförändrade jämfört med i följ. Dockningar och linjebyten under perioden påverkar jämförbarheten mellan år. Efterfrågan på kryssningar på huvudmarknaderna var fluktuerande, samtidigt som vi noterar ett ökat resande från internationella marknader.

Viking Lines marknadsandel i trafiken Finland-Sverige uppgick till 59,8 % (59,8 %). I trafiken Finland-Estland minskade marknadsandelen till 24,3 % (24,5 %), främst till följd av att Viking XPRS var på dock under inledningen av året.

Viking Lines fraktvolymerna fortsatte att utvecklas gynnsamt för fjärde året i rad. År 2025 uppgick antalet transporterade fraktenheter till 139 484 (134 219), vilket innebär ett nytt historiskt rekord. Koncernens fraktmarknadsandel uppskattades till 19,4 % (17,8 %). Resultatet är särskilt anmärkningsvärt mot bakgrund av att Finland, Viking Lines huvudmarknad, endast långsamt återhämtar sig från recession och att den nationella ekonomin låg nära nolltillväxt under året. Externa faktorer, såsom de fortgående konsekvenserna av kriget i Ukraina och nedgången i byggsektorn, fortsatte att påverka fraktvolymerna negativt.

Under året införde Viking Line möjligheten för fraktkunder att köpa fossilfria överfarter på samtliga tre linjer. Den nya tjänsten mottogs mycket väl och speglar den växande efterfrågan på utsläppsnåla transportlösningar. Tjänsten stödjer både de åkerier som använder Viking Line Cargo och deras kunder inom industri och handel i att minska sina egna utsläpp som en del av EU:s utsläppsminskningssmål.

Ett långsiktigt angreppssätt fortsätter att prägla all fraktverksamhet, understött av bolagets solida finansiella ställning. Med regelbundna och tillförlitliga tidtabeller har Viking Line vunnit och bibehållit sina fraktkunders förtroende. Engagerad och motiverad personal, både inom Viking Line Cargo och i den bredare organisationen, arbetar nära kunderna för att vidareutveckla tjänsterna.

Marknadsandelen för personbilar uppgick till uppskattningsvis 27,8 % (28,9 %).

## Ekonomisk översikt

### Finansiering och kassaflöde

Koncernens långfristiga räntebärande skulder uppgick den 31 december 2025 till 93,6 Meur (122,5 Meur). Noteras kan i sammanhanget att koncernens kredit relaterat till finansiering av Viking Grace återbetalades i sin helhet i januari 2025.

Soliditeten var 55,8 % jämfört med 54,0 % föregående år.

Koncernens likvida medel uppgick vid utgången av december till 47,6 Meur (55,8 Meur). Beviljade outnyttjade kreditlimiter i koncernen uppgick till 22,1 Meur (22,1 Meur).

Affärsverksamhetens nettokassaflöde uppgick till 57,8 Meur (49,0 Meur). Nettokassaflödet från investeringar var -16,8 Meur (-21,7 Meur) och nettokassaflödet från finansiering uppgick till -49,2 Meur (-56,7 Meur).

Koncernens låneavtal innehåller marknadsmässiga lånekoventioner. De finansiella koventionerna i låneavtalen består av minimikrav på likvida medel och soliditet samt maximal nivå på koncernens totala finansiella nettoskulder i förhållande till EBITDA.

Den utdelningsbegränsning som finns i ett av koncernens låneavtal gäller framledes ifall koncernens skuldsättning i förhållande till EBITDA överstiger förhållandet 5,0. Koncernens skuldsättning i förhållande till EBITDA understiger förhållandet 5,0, varför inte utdelningsbegränsningen är i kraft.

### Investeringar

Koncernens investeringar uppgick för perioden 1 januari till 31 december 2025 till 19,6 Meur (24,6 Meur). Koncernens totala investeringar utgjorde 4,1 % av omsättningen (5,1 %). En betydande del av investeringarna avser dockningarna av Gabriella och Viking XPRS, medan en väsentlig andel har riktats till inköp av utsläppsrätter, vilka redovisas som immateriella tillgångar. Jämförelseårets investeringar bestod huvudsakligen av investeringar i samband med dockningarna av Viking Cinderella och det med Gotlandsbolaget samägda fartyget Birka Gotland

### Styrelse, koncernledning och revisorer

Styrelsen bestod av ordförande Jakob Johansson samt medlemmarna Christina Dahlblom, Ulrica Danielsson, Jan Hanses, Stefan Lundqvist, Andreas Remmer och Gert Sviberg. Suppleanter är Tomas Lindholm, Casper Lundqvist och Fredrik Vojbacke.

Bolagets verkställande direktör är sedan 3 november 2025 Marcus Risberg. Verkställande direktörens ersättare är Peter Hellgren. Viking Lines tidigare VD Jan Hanses arbetar som senior advisor fram till pensioneringen i april 2026. Koncernens ledningsgrupp består av Marcus Risberg, Peter Hellgren, Johanna Boijer-Svahnström, Mats Engblom, Henrik Grönvik, Ulf Hagström och Wilhelm Hård af Segerstad.

Som revisor verkar revisionsammanslutningen PricewaterhouseCoopers Oy med Martin Grandell (CGR) som ansvarig revisor och hållbarhetsgranskare.

Uppgifter om närståendetransaktioner återfinns i koncernens not 6.1.

### Bolagsstyrningsrapport

Viking Line tillämpar "Finsk kod för bolagsstyrning", som godkänts av Värdepappersmarknadsföreningen och finns tillgänglig på Cgfinland.fi. Viking Line följer koden i dess helhet och avvikelser förklaras (Comply or explain). Bolagsstyrningsrapporten för 2025 publiceras separat. Information om Viking Lines bolagsstyrning finns tillgänglig på Vikingline.com.

## Ekonomisk översikt

### Risker och riskhantering

Viking Lines verksamhet är utsatt för risker av olika slag, med varierande omfattning och effekt på verksamheten, ekonomiska resultat samt företagets förmåga att uppfylla vissa sociala och miljömässiga mål. De relevanta riskerna har klassificerats under fem kategorier: strategiska, operativa, skaderisker, finansiella risker och klimatrisker. Under räkenskapsperioden 2025 har Viking Line utökat klassificeringen med en kategori för klimatrisker.

#### Strategiska risker

Förändringar i det geopolitiska läget och det skärpta säkerhetspolitiska läget och dess påverkan på energipriser, inflation och resebenägenhet, sjöfartspolitik, regelverk och lagstiftning, klimatrisker samt konkurrenssituationen och marknadsutvecklingen kan ha en negativ och väsentlig effekt på efterfrågan av koncernens produkter och tjänster, koncernens resultat, kassaflöde och finansiella ställning.

Efterfrågan på bolagets tjänster och produkter påverkas också av megatrender, till exempel kan en ökad medvetenhet om klimatförändring och miljöskydd påverka allmänhetens bild av färjetrafiken. Vidare utgör vår verksamhet för merparten av våra passagerare en nöjes- snarare än en nyttoprodukt vilken är substituerbar varför andra alternativ kan väljas av konsumenten.

Säsongsfuktuationer under året påverkar Viking Lines affärsverksamhet. Resultatet för det tredje kvartalet genererar vanligtvis största delen av årets resultat.

Politiska beslut kan förändra Viking Lines verksamhetsförutsättningar med potentiellt negativa konsekvenser för affärsverksamheten. Ålands skatteundantag, som möjliggör skattefri försäljning i trafik till och från Åland, är dock permanent. EU-kommissionens riktlinjer för främjande av sjöfarten, som möjliggör sjömännens nettolönesystem, gäller tills vidare.

Finsk sjöfart omfattas av miljöregler i den internationella sjöfartsorganisationen IMO:s författningar, EU-direktiv, HELCOM-rekommendationer och nationell lagstiftning. Vi följer aktivt beredningen av miljöbestämmelser, utvecklingen i miljöteknologi och de lösningar som forskningen erbjuder gällande de allt strängare miljöbestämmelserna.

En betydande osäkerhet föreligger som en följd av den ekonomiska nedgången i Finland, vilket under de senaste åren påverkat kundernas konsumtionsmönster negativt.

Snabb teknologisk utveckling och ökade cyberhot kan påverka verksamheten negativt. Säkerhetshåll kan leda till dataintrång och förlust av känslig information, vilket kan skada företagets rykte och resultat.

Från och med 1 januari 2024 inkluderades sjöfarten i EU:s handelssystem för växthusgaser (ETS). ETS är ett av styrmedlen som EU använder för att nå de egna klimatmålen och internationella åtaganden inom Parisavtalet. En infasning av fartygens växthusgasutsläpp i ETS sker stegvis från år 2024 till 2026, då samtliga utsläpp inkluderas. Viking Line Abp har från och med år 2024 att överlämnat utsläppsrätter motsvarande 40 % (år 2025 70 % och 2026 100 %) av flottans växthusgasutsläpp till aktuell tillsynsmyndighet, som för Viking Lines del är Energimyndigheten i Finland. Finlands riksdag har godkänt tillämpningen av ett så kallat ö-undantag, som innebär att utsläpp som genereras av trafiken mellan det finska fastlandet och Åland är undantaget kravet på överlämnande av utsläppsrätter. Betydande delar av trafiken på Åbo-Stockholm samt Helsingfors-Stockholm linjerna är därmed undantagna utsläppshandeln. Ö-undantaget tillämpas till och med 31 december 2030. Utsläppsrätternas pris påverkas av många faktorer, bland annat en i handelssystemet inbyggd gradvis minskning av den totala mängden utsläppsrätter på den fria marknaden. Vidare kan priset påverkas av flera omvärldsfaktorer, såsom geopolitiska och energipolitiska beslut.

Från och med 1 januari 2025 tillämpas FuelEU Maritime-förordningen på den europeiska sjöfarten. Förordningen fokuserar på energin fartygen använder och avser att stegvis fasa ut fossil energi, samtidigt som andelen förnyelsebara eller utsläppsfria energibärare fasis in i den europeiska flottans energimix. De fartyg som omfattas av förordningen skall uppnå förutbestämda förbättringar i växthusgasintensitet. Kravställningen höjs vart femte år på en icke-linjär kurva, och medför inledningsvis en minskning om 2 % i växthusgasintensitet för den första femårsperioden i jämförelse med referensår 2020. Från och med 2050 skall fartygens växthusgasintensitet ha minskat med 80 % i jämförelse med referensåret. Vid fall av bristfällig efterlevnad påförs fartygsägaren straffavgifter i förhållande till fartygets miljömässiga underprestation. Straffavgiften höjs för varje år i följd fartyget presterar undermåligt och storleksordningen på straffbeloppen kan ha en betydande påverkan för lönsamheten. Utsläppsfria sjöfartsbränslen eller teknologier som utnyttjar dessa bränslen finns inte tillgängliga per idag. För den europeiska sjöfarten innebär förordningen i praktiken att en blandning av biobaserade eller alternativa bränslen och fossila bränslen kommer att användas. Priset och tillgängligheten på alternativa och förnyelsebara bränslen kommer att vara nyckelfrågor i framtiden.

## Ekonomisk översikt

### Operativa risker

Koncernens verksamhet är beroende av fungerande logistik och stabila IT-system för kommunikation och daglig drift. Intrång, tekniska fel eller störningar kan orsaka avbrott och leda till ekonomiska konsekvenser. Cyberattacker är ett växande globalt hot som ständigt förändras. Störningar i trafik eller IT-kommunikation kan påverka koncernens resultat negativt.

För att minska risken för längre oplanerade trafikuppehåll satsar Viking Line på kontinuerligt fartygsunderhåll, robusta säkerhetssystem, utbildning och regelbundna övningar. Riskerna inom informationshantering begränsas genom utveckling av effektiva säkerhetslösningar, alternativa arbetssätt och investeringar i systemens tillförlitlighet.

Att anställa, behålla och utveckla en kompetent personalstyrka är avgörande för framgång. Förlust av nyckelmedarbetare och oförmåga att attrahera nya medarbetare kan skada koncernens verksamhet.

Störningar i leveranskedjan, såsom förseningar eller brist på kritiska material, kan påverka verksamheten negativt. Detta inkluderar problem med leverantörer, transport och lagerhållning.

Förändringar av lagar och regler kan påverka operativa processer. Att hålla sig uppdaterad och anpassa sig till nya krav är avgörande för att undvika sanktioner och säkerställa kontinuerlig drift.

Naturkatastrofer och extrema väderförhållanden kan påverka verksamheten, särskilt inom sjöfarten. Att ha beredskapsplaner för sådana händelser är viktigt för att minimera avbrott.

Arbetsplatsolyckor och hälsorisker kan påverka personalens välbefinnande och produktivitet. Att upprätthålla höga säkerhetsstandarder och erbjuda regelbunden utbildning är avgörande.

### Skaderisker

Sjösäkerheten & Sjöfartsskyddet styrs genom ISMC (International Safety Management Code) och ISPS (International Ship & Port Facility Security Code) och har högsta prioritet inom Viking Lines verksamhet. Viking Line har utarbetat ett eget rederianpassat ledningssystem för säkerheten som kontinuerligt revideras i syfte att identifiera potentiella risksituationer och därmed förhindra olyckor. Vårt mål är att säkerheten hela tiden ska förbättras.

Viking Line har en nollvision när det gäller olika typer av brott, trakasserier och ordningsproblem ombord. Vi arbetar kontinuerligt med att förverkliga denna. En grupp som arbetar med frågorna träffas regelbundet och även extern expertis har anlits.

Viking Line upprätthåller en krisberedskapsplan för att förebygga och mildra konsekvenserna av avvikande händelser och kriser med allvarliga följder för passagerare, personal, trafik, egendom, miljö, verksamhet och företagets förtroende. Krisberedskapsplanen präglas av ett effektivt alarmeringssystem som snabbt etablerar den centrala krisorganisationen inom koncernen. Vid krissituationer har den centrala krisorganisationen ett nära samarbete med berörda myndigheter.

Olika organisationer, företag och specialister anlitas vid behov som stöd och hjälp i krisarbetet. Kommunikation, information och krisstöd är centrala delar i krisorganisationens arbete. För att vara effektiva och uthålliga trots den fysiska och psykiska pressen utbildas och tränas organisationen kontinuerligt. Målet för krisorganisationens arbete är att rädda människoliv, undvika skador på människor, miljö och egendom samt att räddningsinsatsen är så effektiv att verksamheten kan återgå till normalläge så fort som möjligt utan att skada företagets varumärke.

Miljörisker hanteras genom strikta rutiner för att minimera miljöpåverkan, såsom oljeutsläpp och andra föroreningar. Företaget följer noggrant miljölagstiftning och arbetar aktivt för att minska sin miljöpåverkan.

Regelbundet underhåll och inspektioner av fartygen säkerställer att de är i gott skick och uppfyller säkerhetsstandarder. Detta inkluderar både interna och externa inspektioner.

Personalens utbildning och träning är avgörande för att hantera nödsituationer och säkerhetsrisker. Detta inkluderar brandövningar, evakueringsövningar och annan säkerhetsutbildning.

Företaget samarbetar nära med lokala och internationella myndigheter för att säkerställa att säkerhetsstandarder upprätthålls och att företaget är förberett på att hantera krissituationer.

Koncernens fartyg är bokförda till ett värde om 409,7 Meur (423,5 Meur). Fartygen är kasko- och intresseförsäkrade till ett värde om 691,0 Meur (699,5 Meur). Därutöver är samtliga fartyg strike/delay-, P&I- (Protection and Indemnity) och PLR- (Passenger Liability Regulation) försäkrade.

## Ekonomisk översikt

### Finansiella risker

Koncernen är även utsatt för olika finansiella risker, däribland fluktuationer i valutakurser och räntor.

Intäkterna genereras i euro och i svenska kronor. Den större delen av det operativa inflödet och utflödet av likvida medel utgörs av euro. Inköpspriset på försäljningsvaror och bunker påverkas av övriga valutor, företrädesvis den amerikanska dollarn.

Fluktuationerna i bunkerpriserna har en direkt inverkan på koncernens resultat. För att något motverka risken för höjda bunkerpriser har koncernen per 31 december 2025 ingått fastprisavtal avseende delar av MDO förbrukningen för första halvåret 2026 och fastprisavtal avseende delar av LNG förbrukningen för perioden 1 januari – 30 september 2026.

Bolagets förmåga att uppfylla de krav som ställs i befintliga finansieringsavtal beror på bolagets förmåga att generera positivt kassaflöde och resultat från sin verksamhet, vilket delvis beror på faktorer som är utom bolagets kontroll.

Bolagets räntebärande skulder uppgick till 123,3 miljoner euro per 31.12.2025, av vilka 91,9 % har en rörlig ränta. Den totala rörliga räntan utgörs av marknadsräntan och en företagsspecifik marginal. Fluktuerande räntenivåer har en effekt på bolagets finansieringskostnader och kan påverka kostnaderna för finansiering i framtiden.

Det pågår en generell efterhandsgranskning av de trafikstöd som passagerarfartygsrederierna, som trafikerade till Finland, erhöll under pandemiåren 2020–2022. Utfallet av granskningen kan medföra en negativ resultat effekt för bolaget i framtiden.

### Klimatrisker

Viking Line har under 2025 utökat sin riskklassificering med en separat kategori för klimatrisker. Klimatrisker hanteras som en integrerad del av koncernens övergripande riskhanteringsprocess och bedöms utifrån både kort- och långsiktiga effekter på verksamheten. Arbetet har formaliserats i enlighet med EU:s direktiv om hållbarhetsrapportering (CSRD) och syftar till att säkerställa långsiktig konkurrenskraft, uppfylla regulatoriska krav och bidra till omställningen mot en klimatneutral sjöfart.

Klimatrisker delas in i två huvudkategorier:

- **Fysiska risker:** Extremväder, förändrade havsnivåer och klimatmönster kan påverka fartygens drift, hamninfrastruktur, försörjningskedjor och personalens säkerhet. Dessa risker kan leda till ökade kostnader för underhåll, försäkring och beredskap.
- **Övergångsrisker:** Politiska beslut, teknologisk utveckling, förändrade kundpreferenser och marknadsförutsättningar i omställningen till en koldioxidsnål ekonomi kan påverka kostnadsstrukturen och lönsamheten. Detta inkluderar krav på utsläppsminskningar, ökade kostnader för utsläppsrätter och tillgången till alternativa bränslen.

Viking Line följer aktivt utvecklingen av klimatrelaterade regelverk och marknadsförutsättningar, inklusive EU ETS och FuelEU Maritime, och utvärderar kontinuerligt scenarier för att minska exponeringen mot dessa risker. Bolaget arbetar med att identifiera åtgärder som minskar klimatpåverkan och stärker motståndskraften mot både fysiska och övergångsrelaterade risker.

## Ekonomisk översikt

### Femårsöversikt

Koncernen	2025	2024	2023	2022	2021
Omsättning, Meur	480,9	480,2	491,4	494,7	258,2
Rörelseresultat, Meur	21,1	26,7	55,0	38,3	32,1
- i % av omsättningen	4,4 %	5,6 %	11,2 %	7,7 %	12,4 %
Resultat före skatter, Meur	18,9	19,8	45,4	28,0	28,3
- i % av omsättningen	3,9 %	4,1 %	9,2 %	5,7 %	11,0 %
Avkastning på eget kapital (ROE)	5,0 %	4,9 %	11,8 %	8,1 %	10,5 %
Avkastning på investerat kapital (ROI)	5,5 %	6,2 %	10,9 %	7,2 %	7,4 %
Soliditet	55,8 %	54,0 %	51,4 %	47,2 %	42,0 %
Nettoskuldsettingsgrad (gearing)	26,3 %	31,7 %	33,6 %	48,2 %	62,2 %
Bruttoinvesteringar, Meur	19,6	24,6	36,9	25,5	168,7
- i % av omsättningen	4,1 %	5,1 %	7,5 %	5,2 %	65,3 %
Personal under året (medeltal)	2 441	2 403	2 227	2 203	1 536
- varav sjöpersonal	1 984	1 935	1 760	1 745	1 165
- varav landpersonal	456	468	467	458	371
Löner, Meur	132,5	129,1	114,2	110,5	75,9

### Aktiespecifika nyckeltal

	2025	2024	2023	2022	2021
Resultat/aktie, euro	0,93	0,92	2,10	1,31	1,97
Eget kapital/aktie, euro	18,61	18,61	18,71	16,92	21,67
Dividend/aktie, euro*	1,00	1,00	1,00	0,40	0,00
Dividend/resultat	107,8 %	108,4 %	47,7 %	30,5 %	0,0 %
Effektiv dividendavkastning	4,7 %	4,9 %	5,3 %	3,2 %	0,0 %
P/E-tal (Price/Earning)	23	22	9	10	6
Börskurs 31.12, euro	21,40	20,50	18,85	12,55	11,50
Högsta avslut, euro	24,00	23,70	23,20	12,85	19,25
Lägsta avslut, euro	19,50	17,95	12,20	11,10	10,20
Medelkurs, euro	20,17	20,81	17,56	12,17	14,02
Aktiestockens marknadsvärde, Meur	369,79	354,24	325,73	216,86	198,72
Aktieomsättning, antal	185 909	376 860	508 955	736 473	639 372
Aktieomsättning, %	1,1 %	2,2 %	2,9 %	4,3 %	3,7 %
Dividendutdelning, Meur*	17,28	17,28	17,28	6,91	0,00
Antal aktier, medeltal	17 280 000	17 280 000	17 280 000	17 280 000	14 040 000
Antal aktier 31.12	17 280 000	17 280 000	17 280 000	17 280 000	17 280 000

\* För år 2025 styrelsens förslag till bolagsstämman.

## Definition av nyckeltal

### Avkastning på eget kapital (ROE), %

(Resultat före skatter - inkomstskatter) /  
Eget kapital inklusive minoritetsandel (i genomsnitt under året)

### Avkastning på investerat kapital (ROI), %

(Resultat före skatter + ränte- och övriga finansiella kostnader) /  
(Balansomslutning - räntefria skulder (i genomsnitt under året))

### Soliditet, %

Eget kapital inklusive minoritetsandel /  
(Balansomslutning - erhållna förskott)

### Nettoskulsättningsgrad (gearing), %

(Räntebärande skulder - likvida medel) /  
Eget kapital inklusive minoritetsandel

### Resultat/aktie

(Resultat före skatter - inkomstskatter +/- minoritetsandel) /  
Vägt genomsnittligt antal aktier

### Eget kapital/aktie

Eget kapital hänförligt till moderbolagets ägare /  
Vägt genomsnittligt antal aktier

### Dividend/resultat, %

(Dividend/aktie) / (Resultat/aktie)

### Effektiv dividendavkastning, %

(Dividend/aktie) / Börskurs per 31.12

### P/E-tal (Price/Earning)

Börskurs per 31.12 / (Resultat/aktie)

## Aktier och aktieägare

### Aktier

Viking Line Abp:s aktier är noterade på Nasdaq Helsingfors sedan 5 juli 1995. Aktiekapitalet är 1 816 429,61 euro. Bolaget har ett minimiaktiekapital på 720 000,00 euro och ett maximiaktiekapital på 4 800 000,00 euro, inom vilka gränser aktiekapitalet kan ökas eller nedsättas utan ändring av bolagsordningen. Aktiernas minimiantal är 3 600 000 och maximiantalet 18 000 000. Det totala antalet aktier i Viking Line Abp är 17 280 000.

Samtliga 17 280 000 aktier utgör en serie där alla aktier är likvärdiga och varje aktie motsvarar en röst vid omröstning och val. Ingen av aktieägarna får dock rösta för mer än 1/4 av de vid stämman företrädde aktierna. Bolaget har inte emitterat några options- eller masskuldebrevslån. Efter den genomförda emissionen 2021 har styrelsen inte begärt fullmakt att förändra aktiekapitalet, att emittera options- eller masskuldebrevslån eller att förvärva eller överlåta egna aktier. Bolaget och dess dotterbolag äger inga egna aktier.

### Aktieägare

Vid räkenskapsårets utgång hade bolaget 5 402 (5 389) registrerade aktieägare.

De största ägarna 31.12.2025		Antal Aktier	Andel av aktierna
1.	Skandinaviska Enskilda Banken Ab (Publ) Helsingin Sivukonttori	3 597 321	20,8 %
2.	Ångfartygs Aktiebolaget Alfa	2 650 400	15,3 %
3.	Rederiaktiebolaget Hildegaard	1 777 283	10,3 %
4.	Lundqvist Ben	664 465	3,8 %
5.	Eklund Nils-Erik	625 930	3,6 %
6.	Sviberg Marie-Louise	588 136	3,4 %
7.	Clearstream Banking S.A.	566 237	3,3 %
8.	Alandia Försäkring Abp	268 464	1,6 %
9.	Nordnet Bank Ab	252 131	1,5 %
10.	Sundman Alice	239 430	1,4 %

Viking Line Abp:s ägare sektorvis	Antal aktieägare	Andel	Antal Aktier	Andel
Företag	143	2,65%	5 209 255	30,15%
Finansinstitut och försäkringsföretag	9	0,17%	380 000	2,20%
Offentliga samfund	1	0,02%	112 336	0,65%
Hushåll	5 071	93,87%	6 445 034	37,30%
Samfund som inte eftersträvar vinst	16	0,30%	31 250	0,18%
Utlandet	153	2,83%	382 107	2,21%
Förvaltarregistrerade	9	0,17%	4 719 822	27,31%
Ej överförda till värdeandelssystemet			196	0,00%
<b>Sammanlagt</b>	<b>5 402</b>	<b>100,00%</b>	<b>17 280 000</b>	<b>100,00%</b>

Aktiestocken, fördelning	Antal aktieägare	Andel	Antal aktier	Andel
1 - 100	3 279	60,7 %	97 541	0,6 %
101 - 500	1 028	19,0 %	247 275	1,4 %
501 - 1 000	345	6,4 %	294 915	1,7 %
1 001 - 5 000	572	10,6 %	1 127 039	6,5 %
5 001 - 10 000	69	1,3 %	506 790	2,9 %
10 001 - 50 000	79	1,5 %	1 579 904	9,1 %
50 001 - 100 000	11	0,2 %	755 920	4,4 %
100 001 - 500 000	12	0,2 %	2 200 844	12,7 %
500 001 -	7	0,1 %	10 469 772	60,6 %
<b>Sammanlagt</b>	<b>5402</b>	<b>100,0 %</b>	<b>17 280 000</b>	<b>100,0 %</b>

## Ekonomisk översikt

### Styrelsens och ledningens aktieinnehav

Styrelsens medlemmar och suppleanter, verkställande direktören och verkställande direktörens ersättare äger eller kontrollerar på sätt som avses i 2 kap. 4 § värdepappersmarknadslagen 4 128 133 aktier, vars andel av röstetalet uppgår till 23,9 %. Viking Line tillämpar insynsbestämmelserna i värdepappersmarknadslagen, Nasdaq Helsingfors insiderbestämmelser samt insideranvisningar enligt EU:s förordning om marknadsmissbruk (Market Abuse Regulation, MAR).

### Omsättning och kursutveckling

Under verksamhetsåret omsattes 185 909 Viking Line aktier på Nasdaq Helsingfors, vilket motsvarar 1,1 % av aktiestocken. Högsta och lägsta avslut under året var 24,00 euro respektive 19,50 euro. Den 31 december 2025 noterades aktien till 21,40 euro. Aktiestockens marknadsvärde var då 369,79 miljoner euro.

### Händelser efter balansdagen

Styrelsen känner inte till några händelser efter balansdagen som skulle kunna påverka bokslutet.

### Utsikter för år 2026

Styrelsen bedömer att resultatet före skatter för 2026 kommer att vara i nivå med eller något bättre än 2025.

Samtidigt kvarstår en betydande osäkerhet till följd av den utdragna ekonomiska nedgången i vårt trafikområde, vilken fortsatt påverkar kundernas konsumtionsmönster negativt. Även det geopolitiska läget bidrar till osäkerheten genom dess potentiella inverkan på främst energipriser och utsläppsätter. Sammantaget innebär dessa faktorer att den passagerarrelaterade marknadsutvecklingen är svår att bedöma och förenad med begränsad prognossäkerhet.

### Styrelsens förslag till vinstdisposition

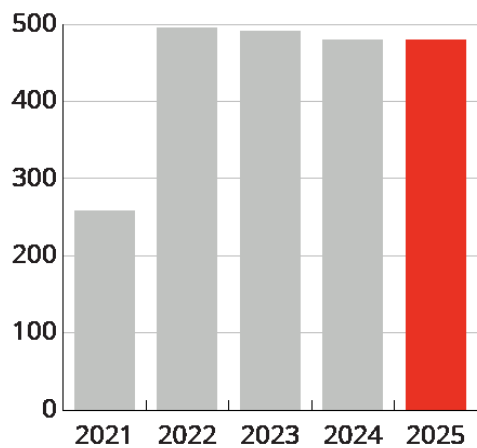
Enligt Viking Line Ab:s balansräkning per den 31 december 2025 uppgår de utdelningsbara medlen till 78 883 055,66 euro.

Styrelsen föreslår för bolagsstämman att styrelsen bemyndigas att i dividend utbetala högst 1 euro per aktie vilket motsvarar 17 280 000,00 euro uppdelad i två rater så att 50 cent betalas i maj och den andra raten planeras att utbetalas under september 2026.

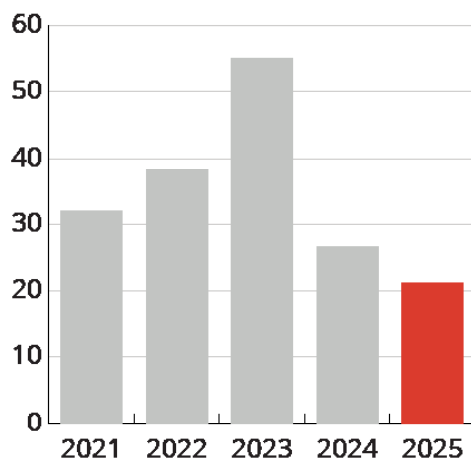
Det har inte inträffat några väsentliga förändringar i bolagets ekonomiska ställning efter räkenskapsperiodens utgång. Styrelsens bedömning är att utdelningen är försvarlig mot bakgrund av de krav som verksamhetens art, omfattning, finansiering och risker ställer på storleken av det egna kapitalet.

## Ekonomisk översikt

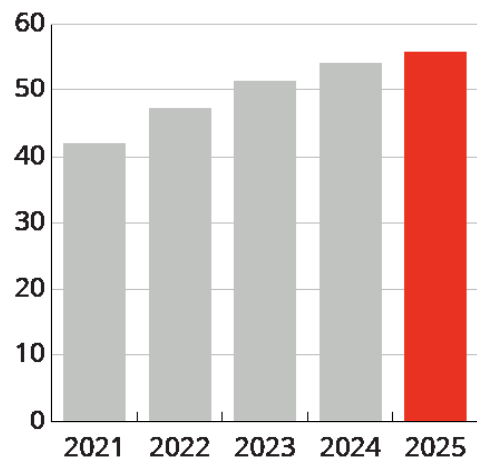
### Omsättning (MEUR)



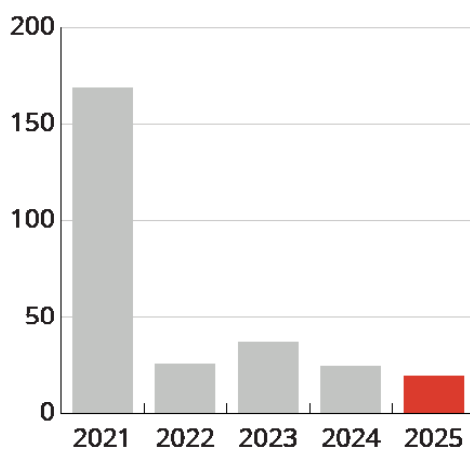
### Rörelseresultat (MEUR)



### Soliditet (%)



### Bruttoinvesteringar (MEUR)



## Hållbarhetsrapport

<b>1. Allmänna upplysningar</b>	<b>20</b>
ESRS 2 - Allmänna upplysningar	20
BP-1 - Allmän grund för utarbetandet av hållbarhetsrapporten	20
BP-2 - Upplysningar med avseende på särskilda omständigheter	20
GOV-1 - Förvaltnings-, lednings- och tillsynsorganens roll	21
GOV-2 - Information som lämnas till och hållbarhetsfrågor som behandlas av företagets förvaltnings-, lednings- och tillsynsorgan	22
GOV-3 - Integration av hållbarhetsrelaterad prestation i incitamentsprogram	23
GOV-4 - Förklaring om tillbörlig aktsamhet	23
GOV-5 - Riskhantering och intern kontroll över hållbarhetsrapportering	24
SBM-1 - Strategi, affärsmodell och värdekedja	24
SBM-2 - Intressenternas intressen och synpunkter (inklusive S1, S4)	26
SBM-3 - Väsentliga inverknings-, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell	27
IRO-1 - Beskrivning av processerna för att identifiera och bedöma väsentliga inverknings-, risker och möjligheter	34
IRO-2 - Upplysningskrav i ESRS som omfattas av företagets hållbarhetsrapport	37
<b>2. Miljöinformation</b>	<b>47</b>
Upplysningar enligt artikel 8 i förordning (EU) 2020/852 "EU-taxonomin"	47
ESRS E1 Klimatförändringar	52
E1-1 - Omställningsplan för begränsning av klimatförändringarna	52
E1-2 - Policyer för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna	52
E1-3 - Åtgärder och resurser med avseende på klimatförändringspolicyer	53
E1-4 - Mål för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna	53
E1-5 - Energianvändning och energimix	54
E1-6 - Bruttoväxthusgasutsläpp inom scope 1, 2, 3 och totala växthusgasutsläpp	55
ESRS E2 Föroreningar	57
E2-1 - Policyer relaterade till förorening	57
E2-2 - Åtgärder och resurser relaterade till förorening	58
E2-3 - Mål relaterade till förorening	58
E2-4 - Förorening av luft, vatten och mark	58
ESRS E5 Resurser och cirkulär ekonomi	59
E5-1 - Policyer för resursanvändning och cirkulär ekonomi	59
E5-2 - Åtgärder och resurser för resursanvändning och cirkulär ekonomi	59
E5-3 - Mål för resursanvändning och cirkulär ekonomi	60
E5-5 - Resursutflöden	60

## Ekonomisk översikt

<b>3. Social information</b>	<b>62</b>
ESRS S1 Den egna arbetskraften	62
S1-1 – Policyer för den egna arbetskraften	62
S1-2 – Rutiner för kontakter med medarbetare och deras företrädare angående inverkningskanaler genom vilka de egna medarbetarna kan uppmärksamma problem	62
S1-3 – Rutiner för att gottgöra negativa inverkningskanaler genom vilka de egna medarbetarna kan uppmärksamma problem	63
S1-4 – Åtgärder avseende väsentliga inverkningskanaler genom vilka de egna medarbetarna kan uppmärksamma problem för den egna arbetskraften och strategier för att minska de väsentliga riskerna och utnyttja de väsentliga möjligheterna, vad gäller den egna arbetskraften, och dessa åtgärders ändamålsenlighet	63
S1-5 – Mål för hur väsentliga negativa inverkningskanaler ska hanteras, positiva inverkningskanaler stärkas och väsentliga risker och möjligheter hanteras	64
S1-6 – Uppgifter om företagets anställda	64
S1-8 – Kollektivavtalstäckning och social dialog	66
S1-15 – Mått för balans mellan arbete och fritid	66
S1-17 – Incidenter, anmälningar och allvarliga inverkningskanaler relaterade till mänskliga rättigheter	66
<b>4. Ansvarsfullt företagande</b>	<b>67</b>
ESRS G1 Ansvarsfullt företagande	67
G1-1 – Policyer för ansvarsfullt företagande och företagskultur	67

# 1. Allmänna upplysningar

Följande kapitlet inkluderar de allmänna upplysningarna, inklusive information som anges enligt tillämpningskraven för ämnesspecifika ESRS som anges i ESRS 2 bilaga C till kommissionens delegerade förordning (EU) 2023/2772.

## ESRS 2 - Allmänna upplysningar

### BP-1 – Allmän grund för utarbetandet av hållbarhetsrapporten

Denna koncernhållbarhetsrapport ("hållbarhetsrapport") har upprättats på konsoliderad grund för hela Viking Line-koncernen ("Viking Line" eller "Företaget") i enlighet med Europeiska standarder för hållbarhetsrapportering (ESRS) och finska bokföringslagen, kapitel 7, genom vilket direktivet om företagens hållbarhetsrapportering (CSRD) har införts. Konsolideringens omfattning är densamma som för de finansiella rapporterna. Viking Line har valt att utelämnat specifik information om immateriella rättigheter, know-how och resultat av innovation. Viking Line har inte utnyttjat undantaget från upplysningskrav, enligt vad som föreskrivs i artiklarna 19a.3 och 29a.3 i direktiv 2013/34/EU.

Viking Lines finansiella rapporter och hållbarhetsförklaring innehåller alla obligatoriska upplysningar för hållbarhetsfrågor som identifierats som väsentliga enligt Företagets väsentlighetsbedömning. I enlighet med principen om dubbel väsentlighet omfattar hållbarhetsrapporten relevant information om Viking Lines värdekedja när det är nödvändigt för att förstå Företagets väsentliga inverknings, risker och möjligheter och när det är nödvändigt för att uppfylla de kvalitativa upplysningskraven i ESRS. Hållbarhetsrapporten omfattar information om värdekedjan i tidigare och senare led i synnerhet vid rapportering av Viking Lines energianvändning och växthusgasutsläpp (se ESRS E1).

Måtten i denna hållbarhetsrapport har inte validerats av någon oberoende tredje part annan än granskaren av hållbarhetsrapporten. PricewaterhouseCoopers Oy har granskat hållbarhetsrapporten på en nivå av Limited Assurance, i enlighet med ESRS och kraven i de delegerade akterna enligt Taxonomiförordningen, vilka tjänar som kriterier och omfattar hållbarhetsrapporten enligt BP-1 (se Hållbarhetsgranskningsberättelsen i de finansiella rapporterna).

### BP-2 – Upplysningar med avseende på särskilda omständigheter

Viking Line har i denna hållbarhetsrapport tillämpat de tidshorisonter som definieras i ESRS 1 och utnyttjat de infasningsbestämmelser som anges i Bilaga C, vilket innebär att Företaget inte redovisar förväntade finansiella effekter av klimatrelaterade risker för rapporteringsperioden. De tillämpade infasningsbestämmelserna beskrivs närmare i tabell 14 under ESRS 2 IRO-2. Utöver den information som föreskrivs enligt ESRS inkluderar rapporten även upplysningar som härrör från annan relevant EU-lagstiftning och kompletterande regelverk. Detta omfattar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjöfart (EU MRV), Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG om handel med utsläppsrätter (EU ETS) i dess ändrade lydelse enligt Fit for 55-paketet, förordning (EU) 2023/1805 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen inom sjöfartssektorn (FuelEU Maritime), samt ISO 14083:2023 standarden, vilken utgör metodstöd vid kvantifiering och rapportering av växthusgasutsläpp från transportkedjor. Uppgifter som baseras på dessa regelverk och standarder redovisas i anslutning till ESRS E1-6, bland annat avseende utsläpp och fördelningen mellan reglerade och icke-reglerade utsläpp. Dessa rättsakter används som komplement till ESRS-kraven och tillämpas endast där EU-lagstiftningen ställer specifika rapporteringskrav. I enlighet med ESRS 2 BP-2 lämnar Viking Line därför information om att sådana externa regelverk används och hänvisar till de avsnitt där de tillämpas.

I väsentlighetsbedömningen identifierades personlig säkerhet för konsumenterna och slutanvändarna som en väsentlig potentiell negativ inverkan. Viking Line hanterar relaterade risker genom sitt omfattande säkerhetsarbete, som styrs av bindande internationella och nationella lagar och myndighetskrav. Företaget har inte fastställt målsättningar eller policyer för konsumenterna och slutanvändarna enligt ESRS-kraven, eftersom säkerhetsarbetet inom sjöfarten redan omfattas av strikta regelverk. Dessa lagstadgade krav reglerar säkerhetsledningssystem, riskbedömningar och krishanteringsrutiner som gäller för alla konsumenterna som reser med Viking Line.

Vid beräkningen av Företagets bruttoväxthusgasutsläpp i scope 3 har Viking Line använt indirekta uppskattningar i de fall fullständiga leverantörsdata saknats. Metoder, datakällor och osäkerheter beskrivs under ESRS E1-6. Under rapporteringsperioden har Viking Line identifierat och korrigerat två tidigare avvikelser: (i) ett fel i scope-1 utsläppen för 2024 där biogen koldioxid från förnybara bränslen felaktigt inkluderades i totalvärdet (-1 886 ton CO<sub>2</sub>e), och (ii) en ofullständig summering av taxonomirelaterade OpEx-poster i 2024 års rapportering. Båda uppgifterna har korrigerats retroaktivt i årets rapport. Korrigeringarna påverkar inte bedömningen av väsentliga konsekvenser, risker eller möjligheter. Företagets processer och kontroller för datakvalitet har stärkts under rapporteringsperioden för att förebygga liknande avvikelser framöver.

Viking Line har beslutat att under rapporteringsperioden utnyttja väsentliga infasningar som ändrats genom Europeiska kommissionens delegerade förordning (EU) 2025/1416 (Omnibus "Quick fix"-förordningen).

## Ekonomisk översikt

### GOV-1 – Förvaltnings-, lednings- och tillsynsorganens roll

Styrelsen består av ordförande och sex ledamöter samt tre suppleanter. Styrelsen ansvarar för förvaltningen av Viking Lines angelägenheter, fastställer de strategiska hållbarhetsprioriteringarna och övervakar den operativa ledningen. Styrelsen tillsätter och entledigar verkställande direktören (vd) och medlemmar i koncernledningen, godkänner mål kopplade till Företagets väsentliga inverknings-, risker och möjligheter. Vidare godkänner styrelsen Företagets principer för riskhantering samt säkerställer att ledningssystemen fungerar effektivt. Styrelsen fastställer Företagets vision och värderingar, vilka ska genomsyra verksamheten. Styrelsen har inte tillsatt några kommittéer.

Vid bolagsstämman den 24 april 2025 utnämndes företagets vd till styrelseledamot. Vd innehade därefter en dubbel funktion som både verkställande direktör och styrelseledamot fram till den 3 november 2025, då den verkställande rollen övertogs av den nyutträdde vd:n. Under perioden 24 april–3 november 2025 var vd således en verkställande medlem av styrelsen. Vidare innehar den föregående vd:n en fortsatt anställning i Företaget till och med den 31 mars 2026 och är därmed att betrakta som en styrelseledamot beroende av företaget.

Upplägget som gällde från 1 januari till 24 april 2025, och återställs den 1 april 2026, innebär att styrelseledamöterna är oberoende av företaget och inte har någon verkställande roll eller delaktighet i den dagliga verksamheten. Eftersom vd dock under en betydande del av rapporteringsperioden haft en dubbelroll, rapporterar Viking Line enligt detta.

Tabell 1 visar att under rapporteringsperioden var 86 % av styrelseledamöterna oberoende av företaget, medan 57 % var oberoende av betydande aktieägare. Viking Line har ingen representation av anställda eller andra arbetstagare i styrelsen eller i övriga förvaltnings-, lednings- och tillsynsorgan.

Tabell 1. Andelen oberoende styrelseledamöter 2025

	Oberoende av företaget	Oberoende av betydande aktieägare
Styrelsen	6 (86%)	4 (57%)

Den operativa ledningen utgörs av vd och koncernledningen. Koncernledningen sammanträder regelbundet och ansvarar under vd:ns ledning för den resultatorienterade förvaltningen, verksamheten, riskerna och resurserna samt utvecklingen av de funktioner som de olika ledningsgruppsmedlemmarna ansvarar för.

Styrelsens och koncernledningens sammansättning och mångfald presenteras i tabellerna nedan. Tabell 2 visar könsfördelningen i styrelsen och koncernledningen. Förhållandet mellan antal kvinnor och män var 2:5 i styrelsen och 1:6 i koncernledningen.

Tabell 2. Styrelsens och koncernledningens könsfördelning.

	Kvinnor	Män
Styrelsen	2	5
Koncernledningen	1	6

Tabell 3 visar att majoriteten av styrelseledamöter är icke-verkställande medlemmar, medan koncernledningen enbart består av verkställande medlemmar.

Tabell 3. Antal verkställande och icke-verkställande ledamöter i styrelsen och koncernledningen.

	Verkställande medlemmar	Icke verkställande medlemmar
Styrelsen	1	6
Koncernledningen	7	0
Totalt	8	6

Styrelseledamöterna och koncernledningen besitter gedigen erfarenhet inom sjöfartsindustrin, Östersjömarknaden, hållbarhetsfrågor samt ansvarsfullt företagande. Under rapporteringsperioden förstärktes styrelsens sjöfartsspecifika kompetens genom att företagets vd valdes in som styrelseledamot vid den ordinarie bolagsstämman den 24 april 2025. Den nyutträdde vd:n, som övertog den verkställande rollen den 3 november 2025, har omfattande erfarenhet från tidigare uppdrag som verkställande direktör inom sjöfartsbranschen. Företagets koncernledning besitter bred kompetens inom sjöfarts- och kryssningssektorn och har omfattande kunskap i riskhantering och regelefterlevnad kopplad till hållbarhet. Flera styrelseledamöter har lång erfarenhet av att hantera hållbarhetsrelaterade inverknings-, risker, möjligheter och affärsetiska frågor, både genom operativa roller och nuvarande eller tidigare förtroendeuppdrag.

## Ekonomisk översikt

Styrelsen har det yttersta ansvaret för att säkerställa att Viking Line bedriver sin verksamhet i enlighet med etiska affärsprinciper och relevanta regelverk för ansvarsfullt företagande. Koncernledningen ansvarar för att implementera strategier och processer som säkerställer efterlevnad av Företagets affärsetiska riktlinjer, inklusive policyer mot korruption och mutor.

Vd:n har det yttersta ansvaret för tillsynen av Företagets riskhantering, hållbarhetsmål och framsteg i förhållande till väsentliga inverknings, risker och möjligheter. Vd:n rapporterar om dessa frågor till styrelsen, som årligen godkänner den uppdaterade väsentlighetsbedömningen. Vd:n ansvarar även för de styrningsprocesser, kontroller och förfaranden som används för att övervaka, hantera och utöva tillsyn över hållbarhetsrelaterade frågor. Vd:n kan delegera operativt ansvar till respektive medlem av koncernledningen, som säkerställer att lämpliga och effektiva kontroller, såsom regelbunden rapportering och uppföljning, implementeras i deras respektive ansvarsområden.

Koncernledningen har det operativa ansvaret för att utveckla strategier och mål kopplade till hantering av väsentliga hållbarhetsrelaterade inverknings, risker och möjligheter. Ledningsgruppsmedlemmarna övervakar sina respektive ansvarsområden och rapporterar till vd:n om framstegen i riktning mot uppsatta mål under koncernledningsmöten.

Ekonomidirektören leder Företagets business- och internkontrollfunktion, som ansvarar för riskhantering och styrning av internkontrollprocesser och verktyg. Ekonomidirektören ansvarar också för hållbarhetsfrågor med särskild anknytning till finansiella inverknings, risker och möjligheter.

Hållbarhetschefen ansvarar inför ekonomidirektören för uppdatering av väsentlighetsbedömningen och sammanställningen av hållbarhetsrapporten. Hållbarhetschefen rapporterar direkt till informationsdirektören, som har det operativa ansvaret för Viking Lines hållbarhetsarbete och föredrar hållbarhetsfrågor inför koncernledningen.

Koncernledningen behandlar hållbarhetsfrågor under sina regelbundna möten och kan vid behov använda sig av extern expertis för att stödja beslutsfattandet i hållbarhetsrelaterade frågor. Viking Lines tidigare vd, som den 3 november 2025 övergått till en roll som Senior Advisor, och Företagets informationsdirektör innehar förtroendeuppdrag i de finska och svenska rederiföreningarna. Dessa föreningar fungerar som nationella intresseorganisationer för sjöfartsbranschen och besitter expertis inom hållbarhetsfrågor, inklusive väsentliga inverknings, risker och möjligheter för sjöfarten.

### **GOV-2 - Information som lämnas till och hållbarhetsfrågor som behandlas av företagets förvaltnings-, lednings- och tillsynsorgan**

Koncernledningen fastställer årligen Företagets övergripande fokusområden och målsättningar avseende hållbarhet och följer upp dessa i samband med sina ordinarie möten. Koncernledningsmedlemmarna har operativt ansvar för att säkerställa att direktiv och policyer inom deras respektive områden efterlevs, medan vd:n har det yttersta ansvaret för den övergripande efterlevnaden.

Koncernledningen informeras vid varje månatligt möte om sådana väsentliga inverknings, risker och möjligheter kopplade till hållbarhet, som bör beaktas i tillsynen över Företagets strategi, beslut om större transaktioner och den övergripande riskhanteringen. Vd:n redogör regelbundet och vid behov för väsentliga hållbarhetsfrågor för styrelsen. Styrelsen godkänner årligen Företagets prioriterade områden och hållbarhetsrelaterade målsättningar.

Styrelsen och koncernledningen diskuterar hållbarhetsfrågor regelbundet som en naturlig del av deras styrnings- och uppföljningsarbete. Information lämnas till dessa organ genom relevanta rapporter, sammanställningar och uppdateringar om väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter, inklusive förändringar i de externa regelverken.

Styrelsen beaktar hållbarhetsrelaterade konsekvenser, risker och möjligheter som en integrerad del av sitt tillsynsansvar, särskilt i samband med strategiska överväganden och beslut som kan ha långsiktiga effekter på verksamheten. Vid större investeringar och transaktioner ingår hållbarhetsaspekter som del av de underlag som presenteras för beslutsfattande. Ledningen och styrelsen beaktar inom sina respektive ansvarsområden eventuella kompromisser som behöver göras i samband med dessa konsekvenser, risker och möjligheter.

Hållbarhetsrelaterade risker omfattas även av Företagets övergripande riskhanteringsprocess, där de regelbundet identifieras, bedöms och rapporteras vidare till koncernledningen och styrelsen.

Under rapporteringsperioden har avvägningar gjorts mellan ekonomiska förutsättningar och möjligheten att genomföra olika utsläppsminskande åtgärder eller andra hållbarhetsrelaterade investeringar. Dessa avvägningar har ingått i de ordinarie strategiska och finansiella överväganden som görs av Företagets styrande organ.

En översikt över de väsentliga risker och möjligheter som behandlats av Företagets förvaltnings-, lednings- och tillsynsorgan under rapporteringsperioden presenteras i tabell 4.

## Ekonomisk översikt

Tabell 4. Förteckning över väsentliga risker och möjligheter som behandlats av förvaltnings-, lednings- och tillsynsorganen under rapporteringsperioden.

Ämne	Delämne	Väsentliga risker	Väsentliga möjligheter
Klimatförändringar	Begränsning av klimatförändringar	Finansiella effekter, tillgänglighet av teknologier, tidshorisont, partnerskap, lokalitet, intressentkrav	Finansiella effekter
	Energi	Finansiella effekter, tillgänglighet av teknologier, tidshorisont, partnerskap, lokalitet, intressentkrav	Finansiella effekter
	Anpassning till klimatförändringar	Finansiella effekter, tillgänglighet av teknologier, tidshorisont, partnerskap, lokalitet, intressentkrav	Finansiella effekter
Förorening	Förorening av luft	Finansiella effekter, tillgänglighet av teknologier, tidshorisont, partnerskap, lokalitet, intressentkrav	Finansiella effekter
Resursanvändning och cirkulär ekonomi	Avfall	Finansiella effekter, lokalitet, intressentkrav	Partnerskap och affärsmodeller, finansiella effekter
Den egna arbetskraften	Arbetsvillkor	Nyckelkompetensbehov och tillgänglighet, finansiella effekter, lokalitet, offentlig sektors engagemang, intressentkrav	Offentlig sektors engagemang, arbetskraftens och intressenters tillfredsställelse
Affärsetik	Företagskultur	Finansiella effekter, intressentkrav, tidshorisont	Arbetskraftens och intressenters tillfredsställelse

### GOV-3 – Integration av hållbarhetsrelaterad prestation i incitamentsprogram

Viking Line har en ersättningspolicy som beskriver Företagets huvudprinciper för ersättning till förvaltnings-, lednings- och tillsynsorganen. Ersättningspolicyen läggs fram och godkänns av Viking Lines ordinarie bolagsstämma minst vart fjärde år. Viking Line har inga incitaments- eller bonusprogram och inga aktieoptions- eller aktiebaserade incitamentsprogram. Klimatrelaterade överväganden beaktas inte i ersättningen till medlemmar i Företagets förvaltnings-, lednings- och tillsynsorgan.

### GOV-4 – Förklaring om tillbörlig aktsamhet

Viking Line har för närvarande inget formellt uppföljningsförfarande för att löpande identifiera och bedöma negativa inverknings.

Tabell 5. Kartläggning av den information som tillhandahålls i hållbarhetsförklaringen om processen för tillbörlig aktsamhet.

Centrala delar i tillbörlig aktsamhet	Stycke i hållbarhetsrapporten
a) Att bygga in tillbörlig aktsamhet i styrning, strategi och affärsmodell	GOV-2, SBM-3
b) Att samarbeta med påverkade intressenter i alla huvudstegen i tillbörlig aktsamhet	SBM-2, IRO-1, S1-2
c) Att identifiera och bedöma negativa inverknings	IRO-1, SBM-3
d) Att vidta åtgärder för att behandla dessa negativa inverknings	Rapporteras ej
e) Att följa upp hur ändamålsenliga dessa insatser är och kommunicera det	Rapporteras ej

## Ekonomisk översikt

### GOV-5 – Riskhantering och intern kontroll över hållbarhetsrapportering

Viking Lines hållbarhetsrapportering bygger på etablerade processer för riskhantering och intern kontroll som omfattar såväl kvalitativa som kvantitativa upplysningar. För kvantitativa datapunkter tillämpas en strukturerad riskbedömningsmetod där risken bedöms utifrån sannolikhet och potentiell påverkan på rapportens riktighet. Datapunkter där manuella moment förekommer, där bristfällig datakvalitet identifierats eller där externa datakällor används tilldelas en högre prioritet och omfattas av förstärkta kontroller. Prioriteringen sker utifrån en metodik som inkluderar bedömning av datas väsentlighet, risk för beräkningsfel samt risken för inkonsekvent tillämpning av antaganden. En metodik för riskbedömning av kvalitativ information har ännu inte fastställts.

Ansvarsfördelningen för hållbarhetsrapporteringen är tydligt definierad. Datainsamling sker av respektive funktionsägare, varefter informationen granskas av utsedda kontrollansvariga. Processen omfattar validering av datakällor och för prioriterade datapunkter även kontroll av metodtillämpning. Hållbarhetsfunktionen ansvarar för koordinering och sammanställning, medan ekonomidirektören utövar översyn och godkänner rapportens innehåll fram till det slutliga godkännandet av styrelsen.

Internkontrollen för hållbarhetsrapporteringen är integrerad i företagets övergripande internkontrollramverk och följer de principer som tillämpas för finansiell rapportering. Detta innebär att kontroller av informationsflöden, åtkomsträttigheter, systemlogik och manuell hantering följer en etablerad struktur som syftar till att säkerställa både dataintegritet och spårbarhet.

Effektiviteten i kontrollmiljön följs upp genom djupgranskningar av utvalda datapunkter. Avvikelse och förbättringsbehov dokumenteras och ligger till grund för uppdateringar av processer och kontrollaktiviteter inför nästa rapporteringscykel. Under rapporteringsperioden har särskild tonvikt lagts på kontroller inom ESRS E1 och E5, vilket har resulterat i införandet av ytterligare verifieringssteg och en starkt tillämpning av fyra-ögon-principen vid validering och godkännande av data.

### SBM-1 – Strategi, affärsmodell och värdekedja

Viking Lines huvuderbjudande inkluderar transport- och ombordtjänster med norra Östersjön, med Finland, Sverige och de baltiska länderna som sina huvudmarknader. Konsumenter av transporttjänster utgörs av både passagerar- och fraktkunder. Ombordtjänster inkluderar underhållning, restauranger, konferenstjänster, kaféer och barer, detaljhandelsbutiker, spa och gym samt logi. Företagets kärntjänster är kryssningar samt passagerar- och frakttjänster.

Viking Line har försäljningskontor i Finland, Sverige, Estland och Tyskland. Dessutom tillhandahåller dotterbolaget Viking Line Buss Ab busstransporter med bas på Åland. Viking Line äger och driver lagerverksamhet där inkommande flöden, såsom modevaror, hanteras och distribueras till Företagets fartyg. Viking Line äger och driver också ett tekniskt lager för reservdelar och underhållsmaterial.

Viking Line har tillsammans med Destination Gotland ett joint-venture bolag med uppdrag att utveckla och tillhandahålla kryssningar med fartyget M/S Birka Gotland på linjerna Stockholm–Mariehamn och Stockholm–Mariehamn–Visby. Inom ramen för joint-venture upplägget ombesörjer Viking Line M/S Birka Gotlands kommersiella verksamhet

Viking Lines totala intäkter under rapporteringsperioden var 483,6 (484,4) MEUR. Viking Line är inte aktiv i sektorn för fossila bränslen, kemikalieproduktion, kontroversiella vapen eller odling och produktion av tobak. Tobaksproduktsdirektivet (EU) 2014/40 förbjuder försäljning av tobaksprodukter för oralt bruk, såsom snus, med undantag för Sverige. Snusförsäljning ombord på Företagets fartyg sker endast inom svenska territorialvatten.

Viking Line är Finlands största sjöarbetsgivare och hade totalt 2 730 (2 583) anställda vid rapporteringsperiodens utgång. Antalet anställda i Viking Line redovisas i tabell 6 efter bostadsort per den 31.12.2025.

Tabell 6. Antal anställda efter geografiskt område per den 31.12. 2025.

Land	Antal anställda	
	2025	2024
Finland	2 227	2 056
Sverige	373	401
Estland	129	120
Andra länder	1	6
Totalt anställda	2 730	2 583

## Ekonomisk översikt

Viking Lines långsiktiga ambition är att erbjuda fossilfria transporttjänster tills år 2050, vilket förutsätter en omställning från fossila till förnybara energibärare. I nuläge är den främsta utsläppskällan för växthusgaser inom sjöfartsnäringsen förbränning av bränslen för fartygens framdrift. Därmed är minskningar av växthusgasutsläpp i högsta grad beroende av vilka bränslen som används ombord på fartygen. Under rapporteringsperioden var prisbildningen för förnybara eller lågutsläppsbränslen, såsom bio-LNG och biodiesel, avsevärt dyrare än för de fossila alternativen. Utsläppsfria bränslen var överhuvudtaget inte tillgängliga. Framtidsutsikterna med avseende på prisbildning och tillgänglighet av förnybara, lågutsläpps- eller utsläppsfria bränslen bedöms av Företaget vara osäkra.

De huvudsakliga hållbarhetsfrågorna som påverkar Viking Lines strategi är klimatförändringar och anpassning till klimatförändringar. Viking Lines huvudsakliga utmaningar i förhållande till hållbarhetsfrågor påverkas av avsaknaden av förnybara energibärare, teknologier som utnyttjar dem samt en ständigt utvecklande lagstiftning och politiska beslut från EU och den Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization, "IMO").

### Affärsmodell

Viking Line bedriver linjetrafik för passagerare och godstransporter samt kryssningar på norra Östersjön, med Finland, Sverige, Åland och de baltiska länderna som huvudmarknader. Företagets verksamhet utgör en betydande del av transportinfrastrukturen mellan länderna, och såväl Åbo-Stockholm som Helsingfors-Tallinn linjerna är EU:s TEN-T transportkorridorer.

Viking Lines flotta är anpassad för att kombinera kryssningsverksamhet med bildäckskapacitet och skapar värde genom att samtidigt möjliggöra såväl nöjesresande som nyttotransporter. Företagets verksamhet är organiserad i tre marknadssegment: gods, passagerare i linjetrafik och kryssningspassagerare. De primära försäljningsintäkterna kommer från restaurang- och butiksverksamhet ombord, försäljning av passagerarbiljetter och logi samt försäljning av fordons- och godstransporter.

Viking Line har under hela dess verksamhetstid präglats av ett fokus på resultat och kostnadseffektivitet. Företaget har decentraliserat det kommersiella resultatansvaret ut till fartygen och på det sättet närmare kunden, med mål att snabbare tillvarata nya möjligheter för att driva tillväxt och lönsamhet. Företagets mål är att erbjuda branschens bästa pris/kvalitet-förhållande. Internt förutsätts en god kostnadskontroll och ett optimerat intäktsflöde i verksamheten. Detta uppnås genom ett högt kapacitetsutnyttjande beträffande såväl frakttransporter som persontransporter med produkter till en bred kundbas. Genom upprätthållande av ett högt kapacitetsutnyttjande på fartygen med person- och frakttransporter skapas förutsättningar för ett optimerat intäktsflöde.

Företaget arbetar kontinuerligt på att effektivisera både de interna och externa processerna, bland annat genom att upprätthålla en storskalig verksamhet som ger förmånliga inköpskostnader. Företaget har inrättat en centralt styrd inköpsverksamhet, som bidrar till en effektiv och välplanerad resursallokering och uppföljning, samt även omfattande och noggrann kostnads- och resultatuppföljning. Vidare strävar Företaget till att alltid ha en så låg kapitalkostnad för tonnage som möjligt.

Viking Line skapar värde för sina kunder, investerare och andra intressenter genom att erbjuda regelbundna, säkra och bekväma resor, samt trygga anställningsförhållanden och långsiktiga affärsrelationer. Företagets verksamhet skapar ekonomiska bidrag till lokala samhällen genom att främja turism och handel och generera arbetstillfällen. Vidare genererar Viking Lines långsiktiga affärsmodell en stabil lönsamhet och tillväxt.

### Värdekedja

Viking Line införskaffar varor och tjänster för att tillhandahålla ett utbud av ombordtjänster till sina kunder. Dessa leverantöröflöden kategoriseras som kommersiella varor, inklusive detaljhandelsprodukter och livsmedel samt förbrukningsvaror, inklusive textilier, porslin, toalettartiklar, reservdelar, övrig utrustning samt Tjänster. Framträdande tjänster inkluderar städning och tvätt, torrdockning, service och underhållning. Viking Line tecknar inköpsavtal direkt med producenter, grossister och logistikpartners. Logistikpartners betecknas som Företagets huvudleverantörer och ombesörjer majoriteten inköp av kommersiella varor i enlighet med Företagets inköpsavtal samt lagerhållning och distribution av de flesta inkommande varukategorierna. Viking Lines hotell- och restaurangverksamhet utnyttjar förbrukningsvaror, som antingen tillhandahålls genom direkta affärsförbindelser eller införskaffas genom logistikpartners. Underhållningstjänster införskaffas direkt från artister eller via representationsbyråer.

Viking Lines kunder är uppdelade i passagerar- och fraktkunder. Passagerarkunder består av konferensgäster, nöjeskryssare och transportresenärer. Fraktkunder består av transport- och logistikföretag som transporterar gods på uppdrag av godsägare. Det huvudsakliga utflödet från Företagets verksamhet är avfallsprodukter. Företagets värdekedja omfattar även leverantörer av förbindsetrafik till och från Företagets verksamhetslokaler, såsom busstransporter från hamnterminaler till övriga destinationer. Fraktkundernas aktiviteter nedströms omfattar transport av gods till godsägarnas räkning.

## Ekonomisk översikt

### SBM-2 – Intressenternas intressen och synpunkter (inklusive S1, S4)

Viking Line har pågående dialog med alla sina viktigaste intressenter på flera nivåer i organisationshierarkin. Intressentkontaktarna sker löpande genom enkäter, undersökningar, försäljnings- och feedbackkanaler samt genom direkt dialog med intressenterna eller deras företrädare. De huvudsakliga syftena med intressentkontaktarna är att bygga förtroende och öka transparensen, identifiera möjligheter, hantera farhågor och förbättringsområden, identifiera trender och marknadssignaler samt främja ansvarsfull affärspraxis. Tabell 7 visar hur Viking Line har organiserat sina intressentkontakter.

Tabell 7. Intressentgrupper och intressentkontakter.

Intressentgrupp	Hur intressentkontakter är organiserade
<b>Berörda intressenter</b>	
Kunder	<ul style="list-style-type: none"><li>• Kund- och nyhetsbrev</li><li>• Kundnöjdhetsmätningar och -enkäter</li><li>• Feedback-kanaler</li><li>• Samverkan för att anpassa tjänster eller utforma nya lösningar</li><li>• Mässor och konferenser</li></ul>
Anställda och fackföreningar	<ul style="list-style-type: none"><li>• Medarbetarundersökningar, karriärutvecklingsöversyner</li><li>• Regelbundna dialogmöten</li><li>• Vd:s informationstillfällen</li><li>• Utbildningar</li><li>• Samverkan och utbyten med de anställdas företrädare och fackföreningar</li><li>• Säkerhets- och arbetsmiljöarbete</li><li>• Feedback-kanaler</li></ul>
Leverantörer och samarbetspartners	<ul style="list-style-type: none"><li>• Löpande utbyten och samverkan</li><li>• Utbildningar och enkäter</li><li>• Åtagande att följa Viking Lines verksamhetsprinciper för leverantörer</li></ul>
Lokala samhällen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Dialog och samverkan genom flera olika kanaler och forum</li><li>• Utbyten med lokala myndigheter</li></ul>
Branschföreningar	<ul style="list-style-type: none"><li>• Regelbundna möten</li><li>• Samverkan i kommittéarbete</li><li>• Konferenser och webinar</li></ul>
<b>Användare av hållbarhetsrapporter</b>	
Aktieägare	<ul style="list-style-type: none"><li>• Bolagsstämma</li><li>• Pressmeddelanden</li><li>• Delårsrapporter och årsredovisningar</li><li>• Företagspresentationer</li></ul>
Finansiärer	<ul style="list-style-type: none"><li>• Regelbundna möten och utbyten</li><li>• ESG-rapportering</li></ul>
Offentliga sektorn	<ul style="list-style-type: none"><li>• Deltagande i policyutformningsprocesser genom branschföreningar</li><li>• Regelbundna möten och gemensamma åtaganden</li><li>• Stödja beslutsfattare genom att tillhandahålla branschinsikter och teknologiska möjligheter</li></ul>
Ideella organisationer	<ul style="list-style-type: none"><li>• Regelbundna möten</li><li>• Samverkan och utbyten</li><li>• Stödande av verksamhet</li></ul>

Koncernledningen erhåller genom regelbundna uppdateringar information om berörda intressenters synpunkter och intressen också när det gäller Företagets hållbarhetsrelaterade inverknings. Vd:n rapporterar vid behov till styrelsen om påverkade intressenters synpunkter. Viking Line beaktar resultatet av sina intressentkontakter genom att genomföra anpassningar till Företagets affärsmässiga strategi eller affärsmodell, för att säkerställa att verksamheten förblir relevant och fortsatt tillfredsställer intressenternas behov. Under rapporteringsperioden tillkom inga förändringar i Företagets strategi eller affärsmodell uttryckligen till följd av intressentkontakter. Intressenters synpunkter och intressen kommer fortsättningsvis att beaktas i den årliga väsentlighetsbedömningsprocessen, varvid de delges koncernledningen och styrelsen.

Den egna arbetskraften är en central intressentgrupp för Viking Line och utgör grunden för Företagets framgång. Viking Line integrerar anställdas intressen, åsikter och rättigheter i strategiska beslut genom

## Ekonomisk översikt

regelbunden dialog, ansvarsfull personalpolitik och satsningar på arbetsmiljö och utveckling. Respekten för mänskliga rättigheter är en grundläggande princip i Viking Lines verksamhet och genomsyrar både arbetsvillkor och företagskultur. Viking Line säkerställer att anställdas intressen och åsikter beaktas genom årliga medarbetarundersökningar, facklig samverkan och kontinuerliga dialoger. Insikter inhämtade genom regelbundet utbyte har lett till följande strategiska prioriteringar inom personalpolitik: trygga och rättvisa arbetsvillkor genom kollektivavtal, konkurrenskraftiga löner och rättvis schemaläggning samt kompetensutveckling genom interna utbildningsprogram och ledarskapsutveckling för att stärka medarbetarnas långsiktiga möjligheter.

Kunder är en annan central intressentgrupp för Viking Line och deras synpunkter, intressen och rättigheter har en direkt påverkan på Företagets affärsmodell och strategi. Viking Line integrerar dessa aspekter i sitt hållbarhetsarbete genom kontinuerlig kunddialog, serviceutveckling och åtgärder för att säkerställa ansvarsfull verksamhet. Viking Line genomför regelbundna kundundersökningar och intressentdialoger för att förstå förväntningar och behov hos såväl resenärer som fraktkunder. Synpunkter från kunder påverkar beslut kring bland annat serviceutbud, sortiment och trafikplanering. Viking Line har implementerat principer för att säkerställa att kundernas rättigheter och mänskliga rättigheter respekteras i alla delar av verksamheten, däribland principer för dataskydd och integritet, trygghet och säkerhet samt ansvarsfull marknadsföring och transparens. Kundernas ökade medvetenhet om klimat- och hållbarhetsfrågor samt deras krav på säkerhet och rättvisa arbetsvillkor har lett till att Viking Line anpassat sin affärsmodell genom investeringar i energieffektiva fartyg och alternativa bränslen, utökad digitalisering och kundupplevelse samt utveckling av nya tjänster. Viking Line har inte identifierat någon specifik konsumentgrupp som löper en förhöjd risk att utsättas för negativa inverknings.

### SBM-3 – Väsentliga inverknings, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell

Väsentliga inverknings, risker och möjligheter identifierade i väsentlighetsbedömningen relaterar till klimatförändringar, föroreningar, resursanvändning och cirkulär ekonomi samt den egna arbetskraften och konsumenter och slutanvändare. De väsentliga inverkningsarna är koncentrerade primärt i Företagets egen verksamhet, och sekundärt i värdekedjan i tidigare led. Inverkningsarna i värdekedjan aktualiseras främst genom att det genereras utsläpp i produktion för produkter och tjänster som Företaget förbrukar. Väsentliga inverknings, risker och möjligheter identifierade i väsentlighetsbedömningen som hänför sig till Viking Lines egen verksamhet beskrivs nedan. De väsentliga inverknings, risker och möjligheter som rapporteras under ESRS 2 omfattas av ESRS. Inga enhetsspecifika upplysningar har inkluderats.

De väsentliga risker och möjligheter som identifierades i väsentlighetsbedömningen presenteras i tabell 8. Tabell 9 visar de väsentliga verkliga inverknings och tabell 10 de väsentliga potentiella inverknings som identifierades i väsentlighetsbedömningen.

Tabell 8. Finansiell väsentlighet

Hållbarhetsfråga		Risk/ Möjlighet	Beskrivning	Väsentlighet
E1 – Klimatförändringar	Begränsning av klimatförändringar	Risk	Behov av att fasa ut fossila bränslen över tid. Lågutsläppsbränslen är finansiellt belastande och kan kräva investeringar ombord på fartygen. EU ETS medför kostnader för växthusgasutsläpp.	Kritisk
	Energi	Risk	Ökade bränslekostnader och -bikostnader till följd av EU:s klimatlag. Behov av ökad andel lågutsläppsbränslen i flottans energimix. Energiprisers volatilitet till följd av tillgång, förändrade regelverk eller krissituationer.	Kritisk
	Anpassning till klimatförändringar	Risk	Möjliga vitesavgifter om utfasning av fossila bränslen inte sker i tid.	Betydande
		Risk	Ombyggnation av fartygen för att möta klimatrelaterade lagkrav.	Viktig

## Ekonomisk översikt

Hållbarhetsfråga		Risk/ Möjlighet	Beskrivning	Väsentlighet
E2 – Föroreningar	Förorening av luft	Risk	Behov att minska luft-föroreningar från fartygs-trafiken i framtiden kan medföra ökade kapitalkostnader för tillämpning av ny teknologi eller driftskostnader för lågutsläppsbränslen.	Betydande
S1 – Den egna	Arbetsvillkor, balans mellan arbete och privatliv	Risk	Anställningsförhållanden för ombordanställda påverkar negativt Företagets attraktionskraft som arbetsgivare.	Viktig
		Möjlighet	Anställningsförhållanden för ombordanställda påverkar positivt företagets attraktionskraft som arbetsgivare.	Viktig

Tabell 9. Inverkansväsentlighet, verklig.

Hållbarhetsfråga		Egen verksamhet / värdekedjan	Positiv/ Negativ	Beskrivning	Väsentlighet
E1 – Klimatförändringar	Begränsning av klimatförändringar	Egen verksamhet	Negativ	Verksamheten genererar växthusgasutsläpp.	Betydande
		Värdekedjan	Negativ	Värdekedjan genererar växthusgasutsläpp.	Betydande
	Energi	Egen verksamhet	Negativ	Internationell sjöfart är tillsvidare beroende av fossil energi.	Betydande
		Värdekedjan	Negativ	Värdekedjans energianvändning förorsakar inverkan för miljön.	Viktig
E2 – Föroreningar	Förorening av luft	Egen verksamhet	Negativ	Förbränning av dieselolja genererar SO <sub>x</sub> , NO <sub>x</sub> och partikelutsläpp.	Viktig
		Värdekedjan	Negativ	Värdekedjan genererar sannolikt utsläpp, som kan medföra negativa inverkan för miljön och människohälsa.	Viktig
E5 – Resursanvändning och cirkulär ekonomi	Avfall	Egen verksamhet	Negativ	Verksamheten genererar avfall.	Viktig
S1 – Den egna arbetskraften	Arbetsvillkor, trygg anställning	Egen verksamhet	Positiv	Viking Line erbjuder säkra och stabila anställningsförhållanden.	Viktig

## Ekonomisk översikt

Tabell 10. Inverkansväsentlighet, potentiell.

Hållbarhetsfråga		Egen verksamhet / värdekedjan	Positiv/Negativ	Beskrivning	Väsentlighet
S4 – Konsumenter och slutanvändare	Personlig säkerhet för konsumenter och slutanvändare	Egen verksamhet	Negativ	Viking Line har ett stort ansvar för sina kunders hälsa och säkerhet.	Viktig
G1 – Affärsetik	Företagskultur	Egen verksamhet	Negativ	En bristande företagskultur kan utlösa flera negativa inverknings för Viking Line.	Viktig

### Klimatförändringar

I väsentlighetsbedömningen identifierades klimatrelaterade risker med finansiella effekter inom den egna verksamheten. Tabell 11 sammanfattar de risktyper som bedömts som väsentliga. Viking Line har under rapporteringsperioden inte genomfört någon detaljerad resiliensanalys av bolagets strategi eller affärsmodell i förhållande till klimatförändringar. Under rapporteringsperioden fastställdes inte heller några investeringar i nybyggnationer som skulle kunna innebära framtida utsläppskällor eller påverka Företagets långsiktiga utsläppsprofil.

Tabell 11. Väsentliga klimatrelaterade fysiska och omställningsrisker.

Hållbarhetsfråga		Typ av risk	Beskrivning
E1 – Klimatförändringar	Begränsning av klimatförändringar	Klimatrelaterad omställningsrisk	Behov av att fasa ut fossila bränslen över tid. Lågutsläppsbränslen är finansiellt belastande och kan kräva investeringar ombord på fartygen. EU ETS medför kostnader för växthusgasutsläpp.
	Energi	Klimatrelaterad omställningsrisk	Ökade bränslekostnader och -bikostnader till följd av EU:s klimatlag. Behov av ökad andel lågutsläppsbränslen i flottans energimix. Energiprisers volatilitet till följd av tillgång, förändrade regelverk eller krissituationer.
	Anpassning till klimatförändringar	Klimatrelaterad omställningsrisk	Möjliga vitesavgifter om utfasning av fossila bränslen inte sker i tid. Ombyggnation av fartygen för att möta klimatrelaterade lagkrav.

Viking Line har noterat att vissa klimatrelaterade fysiska risker kan påverka Företagets intäkter på lång sikt, såsom förändringar i vindmönster, stigande havsnivåer och stormar. Fysiska klimatrelaterade risker för Företagets egen verksamhet är ett ökat antal trafikavvikelser och/eller förseningar till följd av förändringar i vindmönster och stormar. Stigande havsnivåer kan tillfälligt påverka hamninfrastruktur och försvåra eller förhindra lastning och lossning av Företagets fartyg. Företagets driftutgifter och mål för minskning av växthusgasutsläpp kan tillfälligt påverkas av köldvågor, genom att öka fartygens energibehov specifikt under isvintrar. Företaget bedömer dock att dess tillgångar och affärsverksamheter inte är särskilt känsliga för de identifierade klimatrelaterade fysiska riskerna, med beaktande av farornas sannolikhet, storlek och varaktighet. Under rapporteringsperioden översteg inga klimatrelaterade fysiska risker väsentlighetströskeln.

Viking Line har identifierat flera klimatrelaterade omställningsrisker, som kan påverka Företagets intäkter. Företagets tillgångar och affärsverksamheter är framför allt exponerade för politiska och juridiska händelser samt tekniska händelser. Även ryktes- och marknadshändelser har i lägre utsträckning potentiella inverknings för Företagets finansiella ställning på lång sikt. De främsta omställningsriskerna med direkta inverknings för Företagets finansiella ställning är, på alla tidshorisonter, högre priser på växthusgasutsläpp samt på lång sikt ökade kostnader för bränsleskifte och omställning till teknik med lägre utsläpp. Företaget bedömer att omställningsrisker relaterat till ökade kostnader för omställning till teknik med lägre utsläpp sannolikt också kommer förverkligas i Företagets värdekedja över tid, och att dessa potentiellt kan utlösa finansiella inverknings i form av ökade inköpspriser. Företaget bedömer dock att prisökningar i värdekedjan till följd av omställningsrisker inte äventyrar Företagets finansiella

## Ekonomisk översikt

ställning över tid. Vidare bedömer Företaget att tekniska händelser i den egna verksamheten, såsom en misslyckad investering i ny teknik är osannolik. Koncernledningen beaktar dock risken i Företagets strategiska arbete i och med att investeringar i ny teknik är obligatoriska begränsningsåtgärder för att uppnå Företagets långtidsmålsättningar. Viking Line bedömer att vitesavgifter till följd av en misslyckad utfasning av fossila bränslen enligt lagkrav inte är sannolika. Företaget bedömer vidare att inga väsentliga risker eller möjligheter löper en betydande risk för väsentlig justering under nästa rapporteringsperiod av de redovisade värdena för de tillgångar och skulder som rapporteras i de finansiella rapporterna.

De nuvarande finansiella inverkningarna av Företagets väsentliga klimatrelaterade risker förorsakas främst genom EU:s regleringsmekanismer för minskningar av växthusgasutsläpp, såsom utsläppshandelssystemet (Emission Trading System, "EU ETS"). Sjöfartens infasning i EU ETS påbörjades 2024. Under räkenskapsperioden har Viking Line lämnat in utsläppsrätter som täcker 40 % av flottans verifierade växthusgasutsläpp som avser 2024 till Energimyndigheten i Finland. För räkenskapsperioden 2025 lämnas utsläppsrätter in motsvarande 70 % (för år 2026 100%) av flottans verifierade växthusgasutsläpp under år 2026. Finland tillämpar det så kallade ö-undantaget, vilket innebär att utsläpp från trafik mellan det finska fastlandet och Åland är undantagna från kravet att överlämna utsläppsrätter. Ö-undantaget gäller fram till den 31 december 2030. Priset på utsläppsrätter påverkas av flera faktorer, inklusive en gradvis minskning av det totala antalet auktionerade utsläppsrätter och olika externa faktorer, såsom geopolitiska eller energipolitiska beslut. EU ETS förorsakar finansiella inverkingar under samtliga tidshorisonter men primärt på lång sikt.

Förväntade finansiella inverkingar av Företagets väsentliga klimatrelaterade risker förorsakas av EU ETS (över alla tidshorisonter) och FuelEU Maritime-förordningen (EU) 2023/1805 ("FuelEU"). FuelEU ingår som ett led i EU:s 'Fit for 55'-klimatpaket och strävar till att säkerställa att sjöfartssektorn bidrar till EU:s övergripande mål om att minska växthusgasutsläppen med 55 % tills 2030 och uppnå klimatneutralitet tills 2050.

Från och med den 1 januari 2025 blev FuelEU gällande för europeisk sjöfart. Förordningen fokuserar på fartygens växthusgasintensitet och avser att gradvis fasa ut fossila energikällor och fasa in en andel förnybara eller utsläppsfria energibärare i den europeiska flottans energimix. De fartyg som omfattas av förordningen ska uppnå förutbestämda förbättringar av sin växthusgasintensitet. Kraven höjs vart femte år enligt en icke-linjär kurva och är inledningsvis en minskning av växthusgasintensiteten med 2 % för den första femårsperioden jämfört med referensåret 2020. Från och med 2050 bör fartygens växthusgasintensitet vara 80 % mindre jämfört med referensåret. Fartygsägare som inte uppfyller kraven på läggs påföljdsavgifter, vars storlek avgörs av fartygens faktiska växthusgasintensitet i förhållande till kravnivån. Vidare har FuelEU en inbyggd påföljdsmekanism, varvid beloppen ökar med en växande multiplikator för vart år som fartyget presterar under kravnivån. Påföljdsavgifterna kan ha en betydande inverkan på fartygsägarens lönsamhet. Viking Lines har uppfyllt kraven under 2025 och har därmed inte påverkats av FuelEU genom ökade kostnader. Inverkingar som förorsakas av FuelEU relaterar till förhöjda kostnader för energi och infasning av lågutsläpps- och utsläppsfria bränslen. Viking Line bedömer att inga väsentliga inverkingar för den egna verksamheten till följd av FuelEU kommer aktualiseras på kort eller medellång sikt. Företagets flotta beräknas prestera bättre än kravnivån under den första femårsperioden. På lång sikt beräknas FuelEU påverka Företagets strategi för investeringar i fartygsbyggen, avyttringar av existerande fartyg och införskaffning av bränslen.

Under rapporteringsperioden har Viking Line samarbetat med bränsleleverantören till Företagets två gasdrivna fartyg för att inom FuelEU generera ett överskott av utsläppskrediter (compliance krediter). Utsläppskrediterna har inom samarbetsavtalet överlåtits till bränsleleverantören. Detta arbete har inneburit att Viking Line sedan juli 2025 ersatt fossil förvätskad naturgas, till en volym som motsvarar 50 % av respektive fartygs totala årliga bränsleförbrukning, med förnybar förvätskad metan (bio-LNG). Genom att ersätta fossilt bränsle med ett förnybart alternativ har Företaget under rapporteringsperioden betydligt minskat utsläppen från fartygsflottan. Utvecklingen visavi generering av utsläpp presenteras närmare under ESRS E1.

I väsentlighetsbedömningen identifierades väsentliga faktiska klimatrelaterade inverkingar i den egna verksamheten samt i värdekedjan i tidigare led. Inverkingarna relaterade till utsläpp av växthusgaser samt användning av fossil energi i både den egna verksamheten samt i värdekedjan i tidigare led. I väsentlighetsbedömningen noterades att sjöfartsnäringen tills vidare är beroende av fossila bränslen för framdrift av fartyg, vilket genererar negativa inverkingar för miljön. Viking Line bedömer att dessa inverkingar kommer att kvarstå även på lång sikt, fram tills infasningen av fossilfria bränslen i Företagets energimix kan öka.

För att säkerställa sin affärsverksamhet införskaffar Viking Line varor och tjänster inom ett geografiskt brett område. Företaget uppskattar att dess värdekedja i tidigare led utnyttjar betydande mängder fossil energi för sin produktion, varvid det genereras utsläpp av växthusgaser. Viking Line bedömer att dessa inverkingar kommer att kvarstå även på lång sikt, tills värdekedjan ställt om till användning av fossilfri energi.

## Ekonomisk översikt

Viking Lines styrelse och koncernledning har under rapporteringsperioden behandlat inverkningsrisker och möjligheter förknippade med EU ETS och FuelEU. Koncernledningen har beaktat regelverkens inverkan på Företagets strategi över samtliga tidshorisonter. Inverkningsrisker och möjligheter har beaktats av koncernledningen i Företagets målsättningar.

### Förorening

I väsentlighetsbedömningen identifierades förorening av luft som en väsentlig negativ inverkan både i den egna verksamheten och i tidigare led av värdekedjan. Luftföroreningar utgör även en finansiell risk över tid, särskilt i ljuset av skärpta regleringar och ökad miljöstyrning inom sjöfarten.

Viking Lines verksamhet förbrukar produkter och tjänster där produktionen ger upphov till luftföroreningar. Inom den egna verksamheten uppstår luftföroreningar främst vid förbränning av fartygsbränslen, där typiska utsläpp inkluderar: svaveloxider (SO<sub>x</sub>), kväveoxider (NO<sub>x</sub>), partikelutsläpp (PM), inklusive svart kol (BC).

### Miljökonsekvenser av luftföroreningar från sjöfart

- Svaveloxider (SO<sub>x</sub>) bidrar till försurning av hav och sjöar, vilket kan skada marina ekosystem och påverka fiskbestånd. När SO<sub>x</sub> reagerar med vatten i atmosfären bildas svavelsyra, vilket leder till surt regn och en försämrad vattenkvalitet.
- Kväveoxider (NO<sub>x</sub>) orsakar eutrofiering (övergödning) av sjöar och hav, vilket kan leda till syrebrist, fiskdöd och förändringar i ekosystemen. NO<sub>x</sub> bidrar även till bildandet av salpetersyra, vilket förvärrar försurningseffekten.
- Partikelutsläpp (PM) påverkar både människors hälsa och miljön. Fina partiklar kan orsaka luftvägssjukdomar och hjärtkärlproblem, medan de i ekosystem kan bidra till försurning och övergödning.

Svart kol (BC), en komponent av PM, har särskilt negativa effekter på klimatförändringar, eftersom det absorberar solstrålning och påskyndar snö- och isavsmältning. Inom sjöfarten är utsläpp av SO<sub>x</sub> och NO<sub>x</sub> för närvarande reglerade, men det pågår en politisk diskussion om att även begränsa utsläpp av BC, vilket sannolikt skulle innebära ökade kostnader för utsläpp, likt effekten av EU ETS för växthusgasutsläpp.

Viking Line följer gällande lagstiftning och arbetar proaktivt för att minska miljöpåverkan genom att:

- Använda bränslen som ligger under de lagstadgade gränsvärdena för svavelutsläpp, i enlighet med IMO:s MARPOL-konvention.
- Undvika utsläpp av tungmetaller och svavelhaltiga restprodukter i vatten, genom att inte använda skrubbers.
- Anpassa fartygens motorer för att möta de internationella NO<sub>x</sub>-bestämmelserna, enligt IMO Tier III-reglerna.
- Säkerställa att samtliga fartyg uppfyller ballastvattenkrav, i enlighet med BWM-konventionen (Ballast Water Management), för att förhindra spridning av invasiva arter.
- Pumpa allt avloppsvatten i land för behandling i kommunala reningsverk, vilket eliminerar risken för utsläpp till vattenmiljön.

Viking Line engagerar sig med människor som bor nära Företagets verksamhetslokaler eller trafikerade farleder. Viking Line har en strukturerad process för att säkerställa att synpunkter uppmärksammas och att eventuella klagomål hanteras effektivt.

Viking Lines affärsstrategi och affärsmodell präglas av ett långsiktigt ansvarstagande för miljö och hållbarhet. Företaget minskar sina väsentliga inverkningsrisker genom strategiska investeringar i energieffektiva fartyg och renare bränslealternativ. Viking Line har valt att minska sina inverkningsrisker genom att investera i dual-fuel fartyg (gas och diesel). Viking Lines två senaste fartyg, Viking Grace och Viking Glory, drivs med LNG, vilket ger lägre koldioxid- och NO<sub>x</sub>-utsläpp samt i princip inga utsläpp av SO<sub>x</sub> och PM (inklusive svart kol). Vidare har Viking Line för den resterande fartygsflottan valt att undvika användning av skrubberteknik, vilket innebär att Företaget inte bidrar till utsläpp av svavel och tungmetaller i vattenmiljön. Viking Line har även uteslutit tjockolja (HFO) ur bränslemixen. Samtliga Företagets fartyg trafikerar med LNG eller lågsvavlig diesel, vilket innebär att Viking Line aktivt avstår från det mest förorenande och kostnadseffektiva bränslealternativet, HFO.

Dessa beslut är en avsiktlig strategisk inriktning som syftar till att säkerställa framtida regelefterlevnad, minska Företagets klimatavtryck och möta ökade hållbarhetskrav från intressenter, inklusive kunder, lagstiftare och finansmarknaden. Genom att välja teknologier som möjliggör en framtida övergång till ännu renare energikällor säkerställer Viking Line långsiktig flexibilitet och konkurrenskraft på en marknad där miljölagstiftning och bränslekrav kontinuerligt skärps.

Företagets strategiska hållbarhetsarbete innebär dock även ekonomiska avvägningar, där en kortsiktig kostnadsfördel med billigare, mer förorenande bränslen och teknologier har valts bort till förmån för en renare, men initialt dyrare, driftmodell. Detta speglar Viking Lines engagemang i att integrera hållbarhet i affärsmodellen och agera proaktivt inför framtida miljöregleringar.

## Ekonomisk översikt

### Resursanvändning och cirkulär ekonomi

I väsentlighetsbedömningen identifierades avfallsgenerering inom den egna verksamheten som en väsentlig miljöpåverkan. Viking Line arbetar strategiskt för att minska avfallsmängderna, maximera återanvändning och återvinning samt optimera resursutnyttjandet i enlighet med principerna för en cirkulär ekonomi. Företagets ambition är att minimera avfallsets miljöpåverkan genom att bevara produkter, materials och andra resursers värde så länge som möjligt samt säkerställa ett mer effektivt resursflöde genom hela värdekedjan.

Som en del av affärsstrategin integrerar Viking Line cirkulära affärsmodeller där det är praktiskt och ekonomiskt genomförbart. Företaget har implementerat en rad initiativ som stärker materialåtervinning, resurseffektivitet och energiåtervinning i verksamheten:

- Energiåtervinning genom biogasproduktion – Biologiskt avfall från tre av Företagets fartyg samlas in och används som råmaterial för biogasproduktion, vilket omvandlar avfallet till en förnybar energikälla.
- Främjande av förnybara fartygsbränslen – Använda stekfetter från köken ombord återvinns och blir råmaterial för produktion av förnybara fartygsbränslen för sjöfartssektorn.
- Materialåtervinningslösningar – Kaffesump från fartygen samlas in och ersätter användningen av torv i produktion av odlingsmedium. Viking Line har även ingått affärspartnerskap för att återvinna gamla och slitna textilier från fartygen, som sedan återanvänds vid nyproduktion av textilier, vilket minskar avfallet och behovet av ny råvara.
- Ökad återvinningsgrad och minskat restavfall – Viking Line arbetar kontinuerligt med att höja andelen material som återvinns och säkerställa en optimal avfallshantering i verksamheten. Företaget har system för att effektivisera sortering, insamling och hantering av avfall både ombord på fartygen och i anslutna hamnanläggningar, vilket minskar mängden avfall som går till deponi eller förbränning.

Viking Lines övergripande arbete att minska resursförbrukning och avfallsgenerering genererar affärsstrategiska fördelar och långsiktig påverkan. Hållbarhetsarbetet genererar kostnadsbesparingar för minskad avfallshantering och bättre resurseffektivitet. Företaget anpassar sig till EU:s regelverk för cirkulär ekonomi och annan framtida miljölagstiftning, vilket minskar regulatoriska risker. Genom att integrera cirkulära principer i affärsmodellen skapas långsiktig lönsamhet som stärker Företagets position i förhållande till kunder, investerare och andra intressenter som efterfrågar hållbara lösningar.

### Den egna arbetskraften

I väsentlighetsbedömningen identifierades väsentliga inverknings, risker och möjligheter gällande egen arbetskraft. De väsentliga riskerna och möjligheterna handlade om fortsatt tillgång till arbetskraft. Riskerna och möjligheterna är kopplade till Företagets affärsmodell och utgör inte underlag för anpassning av affärsmodellen. Risker motverkas och möjligheter tillvaratas genom att anpassa Företagets strategi för rekrytering för att bättre nå ut till de arbetstagargrupper som eftertraktas. Detta kan innebära anpassningar av kommunikationskanaler för platsannonser, synlighet på rekryteringsmässor samt val av andra ändamålsenliga metoder för inhämtning av kompetens. Väsentliga inverknings identifierade i väsentlighetsbedömningen förknippades med trygg anställning.

Risker förknippade med tillgång till arbetskraft riktas primärt mot enskilda yrkesgrupper bland Företagets ombordanställda, såsom maskinmanskaper och kökspersonal. Förlusten av nyckelanställda och oförmåga att attrahera nya medarbetare kan medföra negativa inverknings för Företagets verksamhet. Under rapporteringsperioden aktualiserades inga väsentliga risker vad berör tillgång till arbetskraft. Företaget bedömer att risker förknippade med tillgång till arbetskraft inte är aktuella på kort eller medellång sikt men kan bli aktuella på lång sikt.

Alla personer i Viking Lines egen arbetskraft som skulle kunna påverkas väsentligt av Företaget ingår i den upplysning som ges enligt ESRS 2. Viking Lines egen arbetskraft omfattade under rapporteringsperioden samtliga medarbetare som arbetade ombord på Företagets fartyg ("ombordanställda") samt inom Företagets landverksamhet ("landanställda"). Företagets egen arbetskraft omfattade under rapporteringsperioden varken egenföretagare eller arbetstagar som tillhandahållits av ett utomstående företag som i huvudsak ägnar sig åt bemanningsverksamhet.

Väsentliga positiva inverknings och möjligheter för den egna arbetskraften som identifierades i väsentlighetsbedömningen var säkra och stabila anställningsförhållanden för Företagets arbetsstyrka. Arbetsvillkoren för ombordanställda kännetecknas i regel av längre arbetspass med längre ledigheter. De längre ledighetsperioderna möjliggör boende längre ifrån Företagets verksamhetslokaler eller tätbefolkade områden. Dessa arbetsarrangemang är gynnsamma för att bevara befolkningsstrukturen i mindre samhällen och säkerställer att skatteintäkter flödar till andra områden än storstadsregioner. För små, avlägsna skärgårds- och landsbygdskommuner kan det vara avgörande att delar av befolkningen är anställda hos rederier. Vidare skapar arbetsarrangemangen positiva effekter för Företaget, eftersom de markant ökar på avståndet inom vilket Företaget kan inhämta kompetens till sin egen arbetskraft. I processen för väsentlighetsbedömningen konstaterades att förlust av nyckelmedarbetare och en oförmåga att attrahera nya medarbetare kan orsaka negativa inverknings för Företagets verksamhet.

## Ekonomisk översikt

I väsentlighetsbedömningen identifierades anställningsvillkor som påverkar Företagets förmåga att attrahera kompetens vid rekrytering, och som påverkar verksamheten som helhet som både en finansiell möjlighet och risk. De främsta ifrågavarande anställningsvillkoren var ombord arbetets skiftartade natur samt Företagets krav om flerspråkighet.

Utbildning och kompetensutveckling utgör en central del av Viking Lines arbete med att hantera de väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter som identifierats för den egna arbetskraften. Tillgång till rätt kompetens, särskilt inom nyckelbefattningar ombord, är avgörande för att minska risken för kompetensbrist och säkerställa en trygg och stabil bemanning. Företaget erbjuder därför strukturerade utbildnings- och kompetensutvecklingsinsatser som omfattar både obligatoriska säkerhetsutbildningar, rollspecifika kurser samt fortlöpande kompetenshöjande aktiviteter. Dessa utbildningar säkerställer att medarbetarna uppfyller regulatoriska krav, bibehåller aktuell yrkeskompetens och utvecklas i takt med förändrade verksamhetsbehov.

De kompetensutvecklingsåtgärder som erbjuds bidrar samtidigt till de positiva effekter som identifierats i väsentlighetsbedömningen, såsom långsiktiga anställningsförhållanden och stärkt förmåga att attrahera och behålla medarbetare. Genom utbildning och kontinuerlig kompetensupbyggnad breddas rekryteringsbasen och Företaget minskar sårbarheten kopplad till särskilt eftertraktade yrkesgrupper. Utbildningsinsatserna fungerar därmed både som riskmitigerande åtgärd och som möjlighet att stärka personalens långsiktiga anställningsbarhet och Företagets konkurrenskraft.

Viking Line förutser inga väsentliga inverkningsförändringar för den egna arbetskraften på grund av omställningsplaner för att minska negativa inverkningsförändringar för miljön och skapa en grönare och klimatneutral verksamhet. Företaget bedömer det sannolikt att åtgärder för att minska dess koldioxidutsläpp enligt internationella avtal huvudsakligen kommer att utgöras av infasningar av drivkrafter för utfasning av fossila bränslen.

I väsentlighetsbedömningen identifierades inga väsentliga negativa konsekvenser för den egna arbetskraften som skulle vara vanligt förekommande eller systematiska i de sammanhang där Företaget verkar. Viking Line bedriver sin verksamhet i Finland, Sverige och Estland, där lagstiftningen och de arbetsrättsliga systemen ger ett starkt skydd mot risker såsom tvångsarbete, barnarbete eller andra strukturella arbetsrättsliga kränkningar. Företaget har inte verksamhet i länder eller regioner där sådana systematiska risker typiskt förekommer. Under rapporteringsperioden inträffade inte heller några enskilda händelser, som skulle ha medfört väsentliga negativa konsekvenser för den egna arbetskraften. De konsekvenser som identifierades avsåg istället långsiktiga risker kopplade till tillgång på kompetens, och inte negativa konsekvenser för arbetstagarnas rättigheter, hälsa eller säkerhet.

I väsentlighetsbedömningen analyserade Viking Line om vissa grupper inom den egna arbetskraften, baserat på arbetsuppgifter, arbetsmiljö eller organisatoriskt sammanhang, skulle kunna löpa större risk att påverkas negativt. Bedömningen genomfördes genom att kombinera HR-data, arbetsmiljöinformation och dialoger med relevanta chefer samt medarbetarundersökningar. Analysen visade att inga grupper inom den egna arbetskraften uppvisade förhöjd risk för negativa konsekvenser utöver de långsiktiga kompetensförsörjningsriskerna som identifierats för vissa yrkesroller ombord, såsom maskinmanskap och kökspersonal. Inga arbetsuppgifter, arbetsmiljöer eller organisatoriska sammanhang bedömdes ge upphov till särskilda riskmönster för negativa konsekvenser under rapporteringsperioden.

### Konsumenter och slutanvändare

I väsentlighetsbedömningen identifierades inga faktiska negativa inverkningsförändringar för konsumenterna kopplade till Viking Lines verksamhet, värderbjudande eller värdekedja. De potentiella inverkningsförändringarna som identifierades gäller enskilda händelser relaterade till personlig säkerhet för konsumenter, vilket innebär att dessa risker är av begränsad omfattning och inte har någon direkt påverkan på Företagets övergripande affärsstrategi eller affärsmodell.

Viking Line bedömer att eventuella negativa inverkningsförändringar på konsumenters hälsa och säkerhet kan få ryktesmässiga följdverkningsförändringar som kan påverka Företagets varumärke och finansiella ställning. Sådana incidenter bedöms dock som osannolika till följd av de omfattande säkerhetsåtgärder som implementerats i verksamheten.

Hälsa, trygghet och säkerhet för konsumenter är av högsta prioritet för Viking Line. Säkerhetsarbetet är en integrerad del av Företagets strategi och affärsmodell och omfattar säkerhetsstyrning genom internationella regelverk, proaktiv riskhantering och säkerhetsutbildning samt en kontinuerlig utveckling av säkerhetsrutiner och krishantering.

Viking Line efterlever relevanta internationella och nationella säkerhetslagar och konventioner, inklusive International Safety Management Code (ISM) och International Ship & Port Facility Security Code (ISPS). Företagets säkerhets- och trygghetspolicy styr hur säkerhet och riskhantering implementeras i verksamheten. Nationella myndigheter genomför regelbundna inspektioner av Företagets fartyg, säkerhetssystem och brandskyddsåtgärder. Viking Line arbetar systematiskt för att identifiera, hantera och förebygga potentiella säkerhetsrisker, både ombord på fartygen och i landverksamheten.

## Ekonomisk översikt

Samtliga fartyg och landbaserade enheter följer ISM- och ISPS-regelverken för att säkerställa en hög säkerhetsstandard i hela verksamheten. Säkerhetspersonal ombord genomför dagliga säkerhetskontroller, medan besättningen genomgår veckovisa, månatliga och årliga övningar för att hantera olika typer av säkerhetshot och -incidenter. Företaget har en krishanteringsplan som regelbundet uppdateras och testas genom övningar både ombord och i land.

Viking Line ser konsumenters säkerhet som en affärskritisk faktor och genom att ha en proaktiv strategi för säkerhet och trygghet skapar Företaget ökat förtroende från kunder och intressenter, vilket stärker Företagets varumärke och konkurrenskraft. Företagets arbete med riskminimering samt efterlevnad av regulatoriska krav säkerställer stabilitet i affärsmodellen, och en högre operativ effektivitet genom tydliga säkerhetsrutiner och riskhantering bidrar till en trygg reseupplevelse för konsumenter.

### Ansvarsfullt företagande

I väsentlighetsbedömningen identifierades en väsentlig potentiell inverkan i förhållande till företagskultur i Viking Lines verksamhet. En bristande företagskultur kan ha negativa konsekvenser för både medarbetares välmående och Företagets affärsetiska agerande, vilket i sin tur kan påverka förtroendet från intressenter samt organisationens långsiktiga konkurrenskraft och stabilitet.

Viking Line bedömer att passivitet i utvecklingen av företagskulturen sannolikt skulle kunna leda till:

- Försämrat medarbetarengagemang och arbetsmiljö, vilket kan påverka produktivitet och personalomsättning.
- Ökad risk för bristande affärsetik och efterlevnad, vilket kan påverka Företagets rykte, regulatoriska efterlevnad och affärsrelationer.
- Negativ påverkan på kundupplevelsen, eftersom företagskultur och medarbetares arbetsmiljö direkt påverkar service och bemötande.

Viking Line förväntar sig dock inga negativa effekter på kort, medellång eller lång sikt, förutsatt att företaget fortsätter att investera i företagskultur och etiska riktlinjer.

Viking Line vidtar strategiska åtgärder för att stärka företagskulturen. Företagets strategi inkluderar ett proaktivt arbete med att stärka företagskulturen genom utbildning, ledarskapsutveckling och program för medarbetarnas psykofysiska välmående. Viking Line genomför utbildningar för chefer och medarbetare i ledarskaps- respektive medarbetarkunskaper, som inbegriper kommunikation och organisatorisk kultur. Vidare har Företaget implementerat ett affärsetiskt program som inkluderar utbildning i antikorruption och regelefterlevnad. En regelbunden internkontroll och externa granskningar säkerställer att Viking Lines verksamhet bedrivs i enlighet med internationella regelverk och bästa praxis. Viking Line har program för att främja balans mellan arbete och privatliv, psykisk hälsa och fysisk arbetsmiljö och arbetsmiljöarbetet omfattar både förebyggande insatser och tillgång till stöd vid behov.

Viking Line betraktar företagskultur som en affärskritisk faktor och en viktig del av verksamhetens långsiktiga strategi. En stark företagskultur skapar högre medarbetarengagemang och lägre personalomsättning, vilket förbättrar produktivitet och långsiktig kompetensförsörjning. Vidare bidrar en god företagskultur till ökat förtroende från kunder, investerare och andra intressenter, vilket stärker varumärket och Företagets långsiktiga konkurrenskraft. Ytterligare reducerar en god företagskultur affärsrisker relaterade till etik och efterlevnad, vilket minimerar risken för bristfällig efterlevnad och negativa konsekvenser kopplat till affärsetiska avvikelser.

### IRO-1 – Beskrivning av processerna för att identifiera och bedöma väsentliga inverknings, risker och möjligheter

Viking Line har i sin väsentlighetsbedömning beaktat inverknings, risker och möjligheter inom samtliga tematiska ESRS. Bedömningen har omfattat Företagets egen verksamhet och värdekedjan i tidigare och senare led. Inga specifika verksamheter, affärsförbindelser eller geografiska områden med förhöjd risk för negativa inverknings har prioriterats särskilt i processen. I stället har analysen fokuserat på risker för den egna verksamheten och inverknings som Företaget är inblandat i genom sin affärsverksamhet.

Processen för väsentlighetsbedömningen har utgått från Viking Lines affärskunskap och synpunkter från nyckelintressenter genom intressentdialoger. I detta arbete har även externa experter involverats. Vid bedömning av inverkansväsentlighet har varje hållbarhetsämne poängsatts utifrån omfattning, skala, oåterkallelighet och sannolikhet enligt principen för dubbel väsentlighet. Negativa effekter har prioriterats utifrån deras relativa allvarlighetsgrad och sannolikhet. För finansiell väsentlighet har de finansiella effekternas potentiella omfattning och sannolikhet beaktats i bedömningen. Viking Line har även analyserat kopplingar mellan potentiella inverknings och de risker och möjligheter som kan uppstå till följd av dessa. Inga sådana beroenden har dock identifierats som skulle kunna utlösa väsentliga inverknings.

Väsentlighetsbedömningen har genomförts i enlighet med de kriterier och den poängsättningsmetodik som beskrivs i ESRS 1. Syftet med poängsättningen är att identifiera vilka hållbarhetsfrågor som kan ha hög påverkan på miljö, människor eller Företagets finansiella ställning. Inverknings har bedömts som väsentliga om de kombinerade poängen för omfattning, skala, oåterkallelighet och sannolikhet överstiger 50 %. För finansiell väsentlighet har sannolikhet och potentiell ekonomisk effekt vägts in vid prioritering. Tabell 12 visar poängsättningen för att avgöra väsentlighet. Tröskelvärde för väsentlighet är  $\geq$  Viktigt.

## Ekonomisk översikt

Tabell 12. Poängsättning av väsentlighet

Skala	Inverkningarnas väsentlighet – Faktisk	Inverkningarnas väsentlighet – Potentiell	Finansiell väsentlighet
Kritisk	$4,5 \leq x < 5$	$9 \leq x < 10$	$9 \leq x < 10$
Betydande	$3,5 \leq x < 4,5$	$7 \leq x < 9$	$7 \leq x < 9$
Viktig	$2,5 \leq x < 3,5$	$5 \leq x < 7$	$5 \leq x < 7$
Informativ	$1,5 \leq x < 2,5$	$3 \leq x < 5$	$3 \leq x < 5$
Minimal	$x < 1,5$	$x < 3$	$x < 3$

Viking Line har integrerat väsentlighetsbedömningen i sin befintliga riskhanteringsprocess. Företaget klassificerar risker i fyra huvudkategorier: strategiska, operativa, skaderisker och finansiella risker. Under rapporteringsperioden har ingen separat kategori för hållbarhetsrelaterade risker funnits, utan de identifierade väsentliga hållbarhetsriskerna har kategoriserats inom någon av de befintliga riskkategorierna. Processen för identifiering av väsentliga inverknings, risker och möjligheter är en del av Viking Lines strategiarbete och genomförs i samverkan mellan koncernledningen och hållbarhetsansvariga. Riskhanteringen leds av ekonomidirektören, som även ansvarar för hållbarhetsfrågor kopplade till finansiella inverknings, risker och möjligheter. Styrelsen övervakar och godkänner årligen den uppdaterade väsentlighetsbedömningen. För att säkerställa efterlevnad av processer och interna kontrollprocedurer granskas bedömningen regelbundet under ledning av ekonomidirektören. Vid behov konsulteras extern expertis för att verifiera bedömningarnas kvalitet och relevans.

Viking Line har tillämpat dubbel väsentlighet genom att parallellt bedöma både inverkansväsentlighet och finansiell väsentlighet. I denna process har negativa inverknings prioriterats baserat på deras potentiella omfattning, skala, oåterkallelighet och sannolikhet. För finansiell väsentlighet har potentiella ekonomiska effekter vägts in i bedömningen utifrån sannolikhet och effektens storlek. Exempelvis identifierades förorening av luft som en väsentlig inverkan både i den egna verksamheten och i värdekedjan i tidigare led, och denna inverkan bedömdes även ha kopplingar till Företagets finansiella risker i form av framtida kostnader för reglering och utsläppsminskning.

Viking Lines väsentlighetsbedömning baseras på en kombination av interna och externa datakällor, där affärskunskap, regulatoriska krav, branschpraxis samt synpunkter från intressenter har utgjort grunden. Processen har omfattat hela Företagets verksamhet och värdekedjan, där data tillgängliga. Analysen har genomförts med stöd av både kvalitativa och kvantitativa metoder, såsom expertbedömningar och påbörjade scenarionalyser, vars preliminära resultat har använts i bedömningen. För att säkerställa en robust kvantifiering av utsläpp och resursförbrukning har Viking Line tillämpat utsläppsfaktorer från internationella standarder och andra allmänt erkända och tillförlitliga datakällor samt inhämtat leverantörsdata. Riskbedömningar kopplade till affäretiska frågor har genomförts genom en analys av Företagets uppförandekod, policyer för antikorrupcion och visselblåsning samt interna granskningar. För bedömning av miljörelaterade risker har Viking Line utgått från sitt ISO 14001-certifierade miljöledningssystem.

Under rapporteringsperioden har Viking Line vidareutvecklat sin metod för väsentlighetsbedömning i enlighet med ESRS 1 och ESRS 2. Företaget har formaliserat processen för att införa en systematisk poängsättningsmodell för att bedöma inverkansväsentlighet och finansiell väsentlighet. Till skillnad från tidigare år har Viking Line inkluderat analys av klimatrelaterade risker och möjligheter samt en mer detaljerad analys av inverknings i värdekedjan. Företaget har också utökat sina intressentdialoger för att säkerställa att identifierade hållbarhetsfrågor speglar både interna och externa perspektiv. Viking Line planerar att uppdatera sin väsentlighetsbedömning årligen och nästa uppdatering är planerad till 2026.

### Klimatförändringar

Viking Line har i sin väsentlighetsbedömning systematiskt identifierat och bedömt klimatrelaterade inverknings, risker och möjligheter genom en poängsättningsmodell baserad på omfattning, skala, oåterkallelighet och sannolikhet (för inverkansväsentlighet), samt storlek och sannolikhet för de finansiella effekterna (för finansiell väsentlighet), i enlighet med ESRS 1.

Under rapporteringsperioden har Viking Line påbörjat en klimatrelaterad scenarionanalys för att identifiera och utvärdera fysiska och omställningsrelaterade risker och möjligheter på kort, medellång och lång sikt. Eftersom analysen ännu inte är fullständig har Företaget baserat sin bedömning på tillgängliga data och expertanalyser.

De primära fysiska klimatrelaterade riskerna som identifierats inom Viking Lines verksamhet inkluderar:

- Förändrade vindmönster, som kan påverka rutter, bränsleförbrukning och operativ effektivitet.
- Stigande havsnivåer, som potentiellt kan påverka hamninfrastruktur och tillgången till vissa farleder.
- Köldvågor och stormar, vilka genererar risker för operativa störningar, säkerhet och ökade underhållskostnader.

## Ekonomisk översikt

I väsentlighetsbedömningen bedömdes dock fysiska klimatrelaterade risker inte överskrida tröskeln för väsentlighet under rapporteringsperioden.

De väsentliga omställningsrelaterade klimatriskerna som identifierades rörde främst:

- Ökade kostnader kopplade till begränsnings- och anpassningsåtgärder. Dessa var exempelvis kostnader för övergång till alternativa bränslen, efterlevnad av klimatreglering och implementering av teknik för energieffektivisering.
- Energirelaterade risker. Det konstaterades att prisvolatilitet och framtida tillgång på alternativa bränslen kan påverka driftsekonomin.

För att säkerställa långsiktig affärsresiliens har Viking Line genomfört en kontinuitetsanalys av klimatrelaterade omställningsrisker, vilket ger både koncernledningen och styrelsen beslutsunderlag för strategisk anpassning till framtida klimatkrav och marknadsförändringar. Viking Line avser att färdigställa den klimatrelaterade scenarioanalysen och integrera resultaten i Företagets strategiska riskhantering och affärsmodell.

### Förorening

Viking Line har granskat sina verksamhetsställen, affärsverksamhet och värdekedja för att identifiera faktiska och potentiella föroreningsrelaterade inverkningsrisker, risker och möjligheter. Analysen har omfattat den egna verksamheten samt värdekedjan i tidigare och senare led. Viking Line har använt en systematisk analysprocess, som omfattat en kombination av kvalitativa och kvantitativa metoder, där datapunkter och expertbedömningar använts. Viking Line har kartlagt sina föroreningskällor genom att analysera direkta utsläpp från den egna verksamheten, inklusive bränsleförbrukning och utsläpp till luft (SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, PM). Viking Line har ännu inte analyserat utsläpp till mark eller vatten i värdekedjan i tidigare led, då relevant data för en sådan bedömning saknas.

I väsentlighetsbedömningen identifierades förorening av luft som en väsentlig negativ inverkan, både i värdekedjan i tidigare led och i den egna verksamheten. De huvudsakliga identifierade inverkningsrisker i den egna verksamheten inkluderar luftföroreningar som genereras vid förbränning av bränslen ombord på Företagets fartyg, vilket leder till utsläpp av svaveloxider (SO<sub>x</sub>), kväveoxider (NO<sub>x</sub>), partiklar (PM, inklusive svart kol, BC). Inverkningsrisker i värdekedjan i tidigare led inkluderar luftföroreningar som uppstår i produktionsprocesser kopplade till produkter och tjänster som Viking Line förbrukar i sin affärsverksamhet, såsom energianvändning och leverantörskedjor för bränsle och varor. I den egna verksamheten uppstår inga utsläpp till vatten eller till mark, eller mikroplaster, varför dessa frågor inte överskrider väsentlighetströskeln. Viking Line har inte genomfört samråd med berörda samhällen eller identifierat några beroenden av ekosystemtjänster som bidrar till att mildra miljörelaterade inverkningsrisker.

Viking Line producerar, distribuerar eller kommersialiserar inte ämnen som ingår i betänkligheter eller ämnen som ingår i mycket stora betänkligheter enligt EU:s kemikalielagstiftning (REACH). Företagets verksamhet kräver dock användning av vissa ämnen som ingår i betänkligheter i specifika sammanhang, särskilt inom fartygens maskinavdelningar för underhåll och drift. Dessa ämnen hanteras endast av utbildad personal, och exponeringen för dem anses vara obefintlig, varför frågan inte bedömdes som väsentlig.

### Vattenresurser och marina resurser

Viking Line har genomfört en granskning av sina verksamhetsställen och affärsverksamhet för att identifiera sina faktiska och potentiella inverkningsrisker, risker och möjligheter relaterade till vattenresurser och marina ekosystem. Granskningen har omfattat den egna verksamheten, men har inte inkluderat värdekedjan i tidigare och senare led. Företaget har inte genomfört samråd med berörda samhällen i samband med granskningen. Viking Line kartlade vattenförbrukning ombord på fartygen och granskade regulatorisk efterlevnad av IMO:s och EU:s lagstiftning gällande vattenutsläpp och vattenhantering.

Viking Line har bedömt att Företagets verksamhet inte genererar direkta utsläpp till vatten eller orsakar specifika vattenrelaterade belastningar. De huvudsakliga vattenrelaterade faktorerna inom verksamheten inkluderar förbrukning av vattenresurser ombord på fartygen för sötvattenförsörjning till passagerare och besättning samt hantering av avlopps- och barlastvatten. Viking Line efterlever IMO:s Ballast Water Management Convention (BWM), och allt avloppsvatten som genereras ombord pumpas i land för behandling i kommunala reningsverk. I väsentlighetsbedömningen identifierades inga väsentliga inverkningsrisker, risker eller möjligheter relaterat till vattenresurser och marina resurser. Viking Line är inte verksam inom vattenbristområden.

### Biologisk mångfald och ekosystem

Viking Line har ännu inte genomfört en fullständig bedömning av faktiska och potentiella effekter på biologisk mångfald och ekosystem, varken vid Företagets verksamhetsställen eller i dess värdekedja i tidigare och senare led. Företaget har heller inte genomfört en systematisk analys av beroenden av ekosystemtjänster eller bedömt omställningsrisker, fysiska risker och möjligheter kopplade till biologisk mångfald. Viking Line har inte heller genomfört samråd med berörda samhällen avseende hållbarhetsbedömningen av gemensamma biologiska resurser och ekosystem.

## Ekonomisk översikt

Viking Line har inga fasta anläggningar inom områden med känslig biologisk mångfald, men Företagets sjöfartstrafik mellan Finland och Sverige sker inom ekologiskt eller biologiskt betydelsefulla havsområden (EBSA-områden). Dessa områden har identifierats som särskilt viktiga för marina ekosystem och arter.

Det har dock inte konstaterats att Viking Lines verksamhet kräver särskilda åtgärder för att begränsa förlust av biologisk mångfald, såsom de som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/147/EG om bevarande av vilda fåglar, rådets direktiv 92/43/EEG om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter, en miljökonsekvensbedömning enligt definitionen i artikel 1.2 g i Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/92/EU(76) om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt och, för verksamhet i tredjeländer, i enlighet med motsvarande nationella bestämmelser eller internationella standarder, som Internationella finansieringsbolagets (IFC) standard 6, som handlar om bevarande av biologisk mångfald och hållbar förvaltning av levande naturresurser (Biodiversity Conservation and Sustainable Management of Living Natural Resources).

### Resursanvändning och cirkulär ekonomi

Viking Line har genomfört en granskning av sina verksamhetsställen och affärsverksamhet för att identifiera faktiska och potentiella inverknings, risker och möjligheter kopplade till resursinflöden, resursutflöden och avfall. Analysen har fokuserat på den egna verksamheten, medan värdekedjan i tidigare och senare led inte har omfattats på grund av begränsad datatillgång. Analysen genomfördes med stöd av Företagets ISO 14001-certifierade miljöledningssystem. Företagets miljöbokslut användes som datakälla för att analysera avfallsmängder, återvinningsgrad och resurseffektivitet över tid. Företagets avfallshanteringsplaner granskades för att följa upp och säkerställa att avfall hanteras enligt gällande regler och bästa praxis. Viking Line identifierade även de mest betydande avfallsfraktionerna och utvärderade vidtagna åtgärder för att minska avfallsmängder. Inga samråd genomfördes med berörda samhällen.

I väsentlighetsbedömningen identifierades bildning av avfall inom den egna verksamheten som en väsentlig inverkan. Viking Line hanterar olika typer av avfall, inklusive förpackningsavfall, biologiskt avfall, farligt avfall och material från underhåll och reparation av fartyg. Ingen väsentlig risk eller möjlighet identifierades kopplad till resursanvändning eller avfallshantering i värdekedjan.

### Ansvarsfullt företagande

Viking Line har inom ramen för väsentlighetsbedömningen granskat sin affärsverksamhet för att identifiera väsentliga inverknings, risker och möjligheter kopplade till ansvarsfullt företagande och företagsstyrning. Analysen syftade till att kartlägga potentiella risker för korruption, oegentligheter och affärsetiskt agerande inom den egna verksamheten och i värdekedjan. För att bedöma affärsetiska risker och möjligheter granskade Viking Line sina affärsetiska policyer och uppförandekoder, vilka styr medarbetares och affärspartners agerande. Vid analysen konsulterades bolagsjuristen samt den interna kontrollfunktionen, som löpande granskar och rapporterar potentiella oegentligheter och genomför utredningar vid misstänkta affärsetiska överträdelser.

Viking Line strävar till att minska risker och undvika negativa inverknings genom att utföra riskbedömningar av affärspartners och leverantörer, där högriskländer och branscher identifieras utifrån globala riskindex och regulatoriska krav. Viking Line genomför även leverantörsgranskningar genom enkäter och platsbesök och samtliga leverantörer förutsätts godkänna Viking Lines verksamhetsprinciper för leverantörer, vilka omfattar respekt för de grundläggande mänskliga rättigheterna. I väsentlighetsbedömningen identifierades inga väsentliga risker med avseende på ansvarsfullt företagande. Företaget verkar i en bransch där transparens och regelefterlevnad är centrala, och genom etablerade kontrollfunktioner bedöms risken för väsentliga affärsetiska överträdelser som låg.

### IRO-2 – Upplysningskrav i ESRS som omfattas av företagets hållbarhetsrapport

Tabell 13. Lista över upplysningskrav som efterföljs baserat på utfallet av väsentlighetsbedömningen.

Standard	Upplysningskrav	Hänvisning till avsnitt i hållbarhetsrapporten
ESRS 2	BP-1: Allmän grund för utarbetandet av hållbarhetsförklaringarna	ESRS 2
	BP-2: Upplysningar med avseende på särskilda omständigheter	ESRS 2
	GOV-1: Förvaltnings-, lednings- och tillsynsorganens roll	ESRS 2
	GOV-2: Information som lämnas till och hållbarhetsfrågor som behandlas av företagets förvaltnings-, lednings- och tillsynsorgan	ESRS 2
	GOV-3: Integration av hållbarhetsrelaterade resultat i incitamentssystem	ESRS 2
	GOV-4: Förklaring om tillbörlig aktsamhet	ESRS 2

## Ekonomisk översikt

Standard	Upplyningskrav	Hänvisning till avsnitt i hållbarhetsrapporten
	GOV-5: Riskhantering och intern kontroll över hållbarhetsrapportering	ESRS 2
	SBM-1: Strategi, affärsmodell och värdekedja	ESRS 2 Viking Line har valt att uteläsa stycke 40(b) och 40(c)
	SBM-2: Intressenters intressen och synpunkter	ESRS 2
	SBM-3: Väsentliga inverknings, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell	ESRS 2 Viking Line har valt att uteläsa stycke 48(e)
	IRO-1: Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga inverknings, risker och möjligheter	ESRS 2
	IRO-2: Upplyningskrav i ESRS-standarder som omfattas av företagets hållbarhetsförklaring	ESRS 2
ESRS E1	ESRS 2 GOV-3: Integration av hållbarhetsrelaterade resultat i incitamentssystem	ESRS 2
	E1-1: Omställningsplan för begränsning av klimatförändringarna	ESRS E1
	ESRS 2 SBM-3: Väsentliga inverknings, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell	ESRS 2
	ESRS 2 IRO-1: Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga inverknings, risker och möjligheter	ESRS 2
	E1-2: Policyer för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna	ESRS E1
	E1-3: Åtgärder och resurser med avseende på klimatförändringspolicyer	ESRS E1
	E1-4: Mål för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna	ESRS E1
	E1-5: Energianvändning och energimix	ESRS E1
	E1-6: Bruttoväxthusgasutsläpp inom scope 1, 2, 3 och totala växthusgasutsläpp	ESRS E1
	E1-7: Växthusgasupptag och begränsningsprojekt för växthusgaser som finansieras genom koldioxidkrediter	Icke väsentligt
	E1-8: Intern koldioxidprissättning	Icke väsentligt
	E1-9: Förväntade finansiella effekter genom väsentliga fysiska risker och omställningsrisker och potentiella klimatrelaterade möjligheter	Viking Line har valt att uteläsa ESRS E1-9
ESRS E2	ESRS 2 IRO-1: Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga inverknings, risker och möjligheter	ESRS E2
	E2-1: Policyer relaterade till förorening	ESRS E2
	E2-2: Åtgärder och resurser relaterade till förorening	ESRS E2
	E2-3: Mål relaterade till förorening	ESRS E2
	E2-4: Förorening av luft, vatten och mark	ESRS E2
	E2-5: Ämnen som inger betänkligheter och ämnen som inger mycket stora betänkligheter	Icke väsentligt
	E2-6: Förväntade finansiella effekter av föroreningsrelaterade inverknings, risker och möjligheter	Viking Line har valt att uteläsa ESRS E2-6
ESRS E3		Icke väsentligt
ESRS E4		Icke väsentligt

## Ekonomisk översikt

Standard	Upplyningskrav	Hänvisning till avsnitt i hållbarhetsrapporten
ESRS E5	ESRS 2 IRO-1: Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga inverknings, risker och möjligheter	ESRS 2
	E5-1: Policyer för resursanvändning och cirkulär ekonomi	ESRS E5
	E5-2: Åtgärder och resurser för resursanvändning och cirkulär ekonomi	ESRS E5
	E5-3: Mål för resursanvändning och cirkulär ekonomi	ESRS E5
	E5-4: Resursinflöden	Icke väsentligt
	E5-5: Resursutflöden	ESRS E5
	E5-6: Förväntade finansiella effekter av inverknings, risker och möjligheter som har att göra med resursanvändning och cirkulär ekonomi	Viking Line har valt att utelämna ESRS E5-6
ESRS S1	ESRS 2 SBM-2: Intressenters intressen och synpunkter	ESRS 2
	ESRS 2 SBM-3: Väsentliga inverknings, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell	ESRS 2
	S1-1: Policyer för den egna arbetskraften	ESRS S1
	S1-2: Rutiner för kontakter med medarbetare och deras företrädare angående inverknings	ESRS S1
	S1-3: Rutiner för att gottgöra för negativa inverknings och kanaler genom vilka de egna medarbetarna kan uppmärksamma problem	ESRS S1
	S1-4: Åtgärder avseende väsentliga inverknings för den egna arbetskraften och strategier för att minska de väsentliga riskerna och utnyttja de väsentliga möjligheterna, vad gäller den egna arbetskraften, och dessa åtgärders ändamålsenlighet	ESRS S1
	S1-5: Mål för hur väsentliga negativa inverknings ska hanteras, positiva inverknings stärkas och väsentliga risker och möjligheter hanteras	ESRS S1
	S1-6: Uppgifter om företagets anställda	ESRS S1
	S1-7: Uppgifter om medarbetare i den egna arbetskraften som inte är anställda	Viking Line har valt att utelämna S1-7
	S1-8: Kollektivavtalsstäckning och social dialog	ESRS S1
	S1-9: Mångfaldsindikatorer	Icke väsentligt
	S1-10: Tillräckliga löner	Icke väsentligt
	S1-11: Socialt skydd	Viking Line har valt att utelämna ESRS S1-11
	S1-12: Personer med funktionsnedsättning	Viking Line har valt att utelämna ESRS S1-12
	S1-13: Mått på utbildning och kompetensutveckling	Viking Line har valt att utelämna ESRS S1-13
	S1-14: Mått för arbetsmiljö	Icke väsentligt
	S1-15: Mått för balans mellan arbete och fritid	ESRS S1
S1-16: Ersättningsmått (löneskillnader och total ersättning)	Icke väsentligt	
S1-17: Incidenter, anmälningar och allvarliga inverknings relaterade till mänskliga rättigheter	ESRS S1	
ESRS S2		Icke väsentligt
ESRS S3		Icke väsentligt
ESRS S4	ESRS 2 SBM-2: Intressenters intressen och synpunkter	ESRS 2
	ESRS 2 SBM-3: Väsentliga inverknings, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell	ESRS 2
	S4-1: Policyer för konsumenter och slutanvändare	ESRS 2

## Ekonomisk översikt

Standard	Upplyningskrav	Hänvisning till avsnitt i hållbarhetsrapporten
	S4-2: Rutiner för kontakter med konsumenter och slutanvändare angående inverknings	ESRS 2
	S4-3: Rutiner för att gottgöra för negativa inverknings och kanaler genom vilka konsumenter och slutanvändare kan uppmärksamma problem	ESRS 2
	S4-4: Åtgärder avseende väsentliga inverknings för konsumenter och slutanvändare och strategier för att hantera de väsentliga riskerna och utnyttja de väsentliga möjligheterna, vad gäller konsumenter och slutanvändare, och dessa åtgärders ändamålsenlighet	ESRS 2
	S4-5: Mål för hur väsentliga negativa inverknings ska hanteras, positiva inverknings stärkas och väsentliga risker och möjligheter hanteras	ESRS 2
ESRS G1	ESRS 2 GOV-1: Förvaltnings-, lednings- och tillsynsorganens roll	ESRS 2
	ESRS 2 IRO-1: Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga inverknings, risker och möjligheter	ESRS 2
	G1-1: Policyer för ansvarsfullt företagande och företagskultur	ESRS G1
	G1-2: Hantering av förbindelser med leverantörer	Icke väsentligt
	G1-3: Förebyggande arbete mot, och upptäckt av, korruption och mutor	Icke väsentligt
	G1-4: Bekräftade fall av korruption och mutor	Icke väsentligt
	G1-5: Politiskt inflytande och lobbyverksamhet	Icke väsentligt
	G1-6: Betalningspraxis	Icke väsentligt

## Ekonomisk översikt

### Förteckning över datapunkter i övergripande och tematiska standarder som härrör från annan EU-lagstiftning

Tabell 14. Datapunkter i ESRS 2 och tematiska ESRS som härrör från annan EU-lagstiftning.

Upplyningskrav och relaterad datapunkt	Referens i förordningen om hållbarhetsupplysningar	Referens i tredje pelaren	Referens i referensvärdesförordningen	Referens i EU:s klimatlag	Hänvisning till avsnitt i
ESRS 2 GOV-1: Jämnare könsfördelning i styrelserna punkt 21 d	Indikator nr 13 tabell 1 i bilaga I		Kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/1816, bilaga II		ESRS 2
ESRS 2 GOV-1: Procentandel oberoende styrelseledamöter punkt 21 e			Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		ESRS 2
ESRS 2 GOV-4: Redogörelse för due diligence (tillbörlig aktsamhet) punkt 30	Indikator nr 10 tabell 3 i bilaga I				ESRS 2
ESRS 2 SBM-1: Inblandning i verksamheter kopplade till fossila bränslen punkt 40 d i	Indikator nr 4 tabell 1 i bilaga I	Artikel 449a i förordning (EU) nr 575/2013	Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, tabell 1: Kvalitativ information om miljörisker och tabell 2: Kvalitativ information om sociala risker	Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816	ESRS 2
ESRS 2 SBM-1: Inblandning i verksamheter kopplade till kemikalieproduktion punkt 40 d ii	Indikator nr 9 tabell 2 i bilaga I		Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		Icke väsentligt
ESRS 2 SBM-1: Deltagande i verksamhet med anknytning till kontroversiella vapen punkt 40 d iii	Indikator nr 14 tabell 1 i bilaga I		Artikel 12.1 i delegerad förordning (EU) 2020/1818, bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		Icke väsentligt
ESRS 2 SBM-1: Inblandning i verksamheter kopplade till odling och produktion av tobak punkt 40 d iv			Artikel 12.1 i delegerad förordning (EU) 2020/1818, bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		ESRS 2
ESRS E1-1: Omställningsplan för att uppnå klimatneutralitet senast 2050 punkt 14				Förordning (EU) 2021/1119, artikel 2.1.	ESRS E1

## Ekonomisk översikt

Upplyningskrav och relaterad datapunkt	Referens i förordningen om hållbarhetsupplysningar	Referens i tredje pelaren	Referens i referensvärdesförordningen	Referens i EU:s klimatlag	Hänvisning till avsnitt i
ESRS E1-1: Företag som är uteslutna från EU-referensvärdena för anpassning till Parisavtalet punkt 16 g		Artikel 449a förordning (EU) nr 575/2013, Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, mall 1: Verksamhet utanför handelslagret – klimatförändringsrelaterad omställningsrisk: Exponeringarnas kreditkvalitet efter sektor, utsläpp och återstående löptid	Delegerad förordning (EU) 2020/1818, artiklarna 12.1 d-g och artikel 12.2		ESRS E1
ESRS E1-4: Minskingsmål för utsläpp av växthusgaser punkt 34	Indikator nr 4 tabell 2 i bilaga I	Artikel 449a förordning (EU) nr 575/2013, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, mall 3: Verksamhet utanför handelslagret – klimatförändringsrelaterad omställningsrisk: anpassningsmått	Delegerad förordning (EU) 2020/1818, artikel 6		ESRS E1
ESRS E1-5: Energiförbrukning från fossila källor uppdelad efter källor (endast sektorer med hög klimatpåverkan) punkt 38	Indikator nr 5 tabell 1 och indikator nr 5 tabell 2 i bilaga I				ESRS E1
ESRS E1-5: Energiförbrukning och energimix punkt 37	Indikator nr 5 tabell 1 i bilaga I				ESRS E1
ESRS E1-5: Energiintensitet förknippad med verksamheter i sektorer med hög klimatpåverkan punkterna 40–43	Indikator nr 6 tabell 1 i bilaga I				ESRS E1

## Ekonomisk översikt

Upplyningskrav och relaterad datapunkt	Referens i förordningen om hållbarhetsupplysningar	Referens i tredje pelaren	Referens i referensvärdesförordningen	Referens i EU:s klimatlag	Hänvisning till avsnitt i
ESRS E1-6: Brutto och totala växthusgasutsläpp scope 1, 2, 3 punkt 44	Indikator nr 1 och indikator nr 2 tabell 1 i bilaga I	artikel 449a, förordning (EU) nr 575/2013, Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, mall 1: Verksamhet utanför handelslagret – klimatförändringsrelaterad omställningsrisk: Exponeringarnas kreditkvalitet efter sektor, utsläpp och återstående löptid	Delegerad förordning (EU) 2020/1818, artiklarna 5.1, 6 och 8.1		ESRS E1
ESRS E1-6: Bruttoutsläppsintensitet för växthusgasutsläpp punkterna 53–55	Indikator nr 3 tabell 1 i bilaga I	Artikel 449a i förordning (EU) nr 575/2013 Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, mall 3: Verksamhet utanför handelslagret – klimatförändringsrelaterad omställningsrisk: anpassningsmått	Delegerad förordning (EU) 2020/1818, artikel 8.1		ESRS E1
ESRS E1-7: Upptag av växthusgaser och koldioxidkrediter punkt 56				Förordning (EU) 2021/1119, artikel 2.1.	Icke väsentligt
ESRS E1-9: Referensportföljens exponering mot klimatrelaterade fysiska risker punkt 66			Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1818, bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		Viking Line har valt att utelämna ESRS E1-9
ESRS E1-9: Uppdelning av monetära belopp efter akut och kronisk fysisk risk, punkt 66 a		Artikel 449a i förordning (EU) nr 575/2013 Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, punkterna 46 och 47: Mall 5: Utanför handelslagret – Klimatförändringsrelaterad fysisk risk: Exponeringar utsatta för fysisk risk			Viking Line har valt att utelämna ESRS E1-9
ESRS E1-9: Plats för betydande tillgångar utsatta för väsentlig fysisk risk, punkt 66 c.					Viking Line har valt att utelämna ESRS E1-9

## Ekonomisk översikt

Upplyningskrav och relaterad datapunkt	Referens i förordningen om hållbarhetsupplysningar	Referens i tredje pelaren	Referens i referensvärdesförordningen	Referens i EU:s klimatlag	Hänvisning till avsnitt i
ESRS E1-9 Uppdelning av det redovisade värdet på sina fastighetstillgångar efter energieffektivitetsklasser punkt 67 c.		Artikel 449a i förordning (EU) nr 575/2013, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, punkt 34, Mall 2 – Klimatomställningsrisk utanför handelslagret: Lån mot säkerhet i fast egendom – Säkerhetens energieffektivitet			Viking Line har valt att utelämna ESRS E1-9
ESRS E1-9: Portföljens grad av exponering mot klimatrelaterade möjligheter punkt 69			Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1818		Viking Line har valt att utelämna ESRS E1-9
ESRS E2-4: Mängden av varje förorening som förtecknas i bilaga II till förordningen om ett europeiskt register över utsläpp och överföringar som släpps ut i luft, vatten och mark, punkt 28	Indikator nr 8 tabell 1 i bilaga 1 Indikator nr 2 tabell 2 i bilaga 1 Indikator nr 1 tabell 2 i bilaga 1 Indikator nr 3 tabell 2 i bilaga 1				ESRS E2
ESRS E3-1: Vattenresurser och marina resurser punkt 9	Indikator nr 7 tabell 2 i bilaga I				Icke väsentligt
ESRS E3-1: Särskild strategi punkt 13	Indikator nr 8 tabell 2 i bilaga I				Icke väsentligt
ESRS E3-1: Hållbara oceaner och hav punkt 14	Indikator nr 12 tabell 2 i bilaga I				Icke väsentligt
ESRS E3-4: Totalt återvunnet och återanvänt vatten punkt 28 c	Indikator nr 6,2 tabell 2 i bilaga I				Icke väsentligt
ESRS E3-4: Total vattenförbrukning i m3 per nettoinkomst av egen verksamhet punkt 29	Indikator nr 6,1 tabell 2 i bilaga I				Icke väsentligt
ESRS 2 – IRO 1 – E4: punkt 16 a i	Indikator nr 7 tabell 1 i bilaga I				Icke väsentligt
ESRS 2 – IRO 1 – E4: punkt 16 b	Indikator nr 10 tabell 2 i bilaga I				Icke väsentligt
ESRS 2 – IRO 1 – E4: punkt 16 c	Indikator nr 14 tabell 2 i bilaga I				Icke väsentligt
ESRS E4-2: Hållbara mark-/jordbruksmetoder/-policyer punkt 24 b	Indikator nr 11 tabell 2 i bilaga I				Icke väsentligt
ESRS E4-2: Hållbara metoder/policyer för hållbarhet i haven punkt 24 c	Indikator nr 12 tabell 2 i bilaga I				Icke väsentligt
ESRS E4-2: Policyer för att behandla avskogning punkt 24 d	Indikator nr 15 tabell 2 i bilaga I				Icke väsentligt
ESRS E5-5: Icke-återvunnet avfall punkt 37 d	Indikator nr 13 tabell 2 i bilaga I				ESRS E5-5
ESRS E5-5: Farligt avfall och radioaktivt avfall punkt 39	Indikator nr 9 tabell 1 i bilaga I				ESRS E5-5

## Ekonomisk översikt

Upplyningskrav och relaterad datapunkt	Referens i förordningen om hållbarhetsupplysningar	Referens i tredje pelaren	Referens i referensvärdesförordningen	Referens i EU:s klimatlag	Hänvisning till avsnitt i
ESRS 2 – SBM3 – S1: Risk att utsättas för tvångsarbete punkt 14 f	Indikator nr 13 tabell 3 i bilaga I				ESRS 2
ESRS 2 – SBM3 – S1: Risk att utsättas för barnarbete punkt 14 g	Indikator nr 12 tabell 3 i bilaga I				ESRS 2
ESRS S1-1: Åtaganden i policy för mänskliga rättigheter punkt 20	Indikator nr 9 tabell 3 och indikator nr 11 tabell 1 i bilaga I				ESRS S1
ESRS S1-1: Strategier för tillbörlig aktsamhet i frågor som behandlas i Internationella arbetsorganisationens (ILO) grundläggande konventioner 1–8, punkt 21			Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		ESRS S1
ESRS S1-1: Processer och åtgärder för att förhindra människohandel punkt 22	Indikator nr 11 tabell 3 i bilaga I				ESRS S1
ESRS S1-1: Strategi för förebyggande av arbetsplatsolyckor eller ett system för att hantera sådana punkt 23	Indikator nr 1 tabell 3 i bilaga I				ESRS S1
ESRS S1-3: mekanismer för klagomålshantering i samband med personalfrågor punkt 32 c	Indikator nr 5 tabell 3 i bilaga I				ESRS S1
ESRS S1-14: Antal dödsfall och antal och andel arbetsrelaterade olyckor punkt 88 b och c	Indikator nr 2 tabell 3 i bilaga I		Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		Icke väsentligt
ESRS S1-14: Antal dagar förlorade på grund av skador, olyckor, dödsfall eller sjukdom punkt 88 e	Indikator nr 3 tabell 3 i bilaga I				Icke väsentligt
ESRS S1-16: Ojusterad löneklyfta mellan könen punkt 97 a	Indikator nr 12 tabell 1 i bilaga I		Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		Icke väsentligt
ESRS S1-16: Överdrivet hög VD-lön punkt 97 b	Indikator nr 8 tabell 3 i bilaga I				Icke väsentligt
ESRS S1-17: Fall av diskriminering, punkt 103 a	Indikator nr 7 tabell 3 i bilaga I				ESRS S1
ESRS S1-17: Underlåtenhet att iaktta FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter och OECD:s riktlinjer punkt 104 a	Indikator nr 10 tabell 1 och indikator nr 14 tabell 3 i bilaga I		Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816, artikel 12.1 i delegerad förordning (EU) 2020/1818		ESRS S1
ESRS 2 – SBM3 – S2: Betydande risk för barnarbete eller tvångsarbete i värdekedjan punkt 11 b	Indikator nr 12 och indikator nr 13 tabell 3 i bilaga I				Icke väsentligt
ESRS S2-1: Åtaganden i policy för mänskliga rättigheter punkt 17	Indikator nr 9 tabell 3 och indikator nr 11 tabell 1 i bilaga I				Icke väsentligt
ESRS S2-1: Policyer för medarbetare i värdekedjan punkt 18	Indikator nr 11 och indikator nr 4 tabell 3 i bilaga I				Icke väsentligt

## Ekonomisk översikt

Upplyningskrav och relaterad datapunkt	Referens i förordningen om hållbarhetsupplysningar	Referens i tredje pelaren	Referens i referensvärdesförordningen	Referens i EU:s klimatlag	Hänvisning till avsnitt i
ESRS S2-1: respekterar inte FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter och OECD:s riktlinjer punkt 19	Indikator nr 10 tabell 1 i bilaga I		Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816, artikel 12.1 i delegerad förordning (EU) 2020/1818		Icke väsentligt
ESRS S2-1: Strategier för tillbörlig aktsamhet i frågor som behandlas i Internationella arbetsorganisationens (ILO) grundläggande konventioner 1–8, punkt 19			Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		Icke väsentligt
ESRS S2-4: Människorättsfrågor och människorättsfall kopplade till företagets värdekedja i tidigare och senare led punkt 36	Indikator nr 14 tabell 3 i bilaga I				Icke väsentligt
ESRS S3-1: Människorättsåtaganden punkt 16	Indikator nr 9 tabell 3 i bilaga I och indikator nr 11 tabell 1 i bilaga I				Icke väsentligt
ESRS S3-1: underlåtenhet att iaktta FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter, ILO:s principer eller OECD:s riktlinjer punkt 17	Indikator nr 10 tabell 1 i bilaga I		Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816, artikel 12.1 i delegerad förordning (EU) 2020/1818		Icke väsentligt
ESRS S3-4: Människorättsfrågor och människorättsincidenter punkt 36	Indikator nr 14 tabell 3 i bilaga I				Icke väsentligt
ESRS S4-1: Policyer för konsumenter och slutanvändare punkt 16	Indikator nr 9 tabell 3 och indikator nr 11 tabell 1 i bilaga I				ESRS 2
ESRS S4-1: Underlåtenhet att iaktta FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter och OECD:s riktlinjer punkt 17	Indikator nr 10 tabell 1 i bilaga I		Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816, artikel 12.1 i delegerad förordning (EU) 2020/1818		ESRS 2
ESRS S4-4: Människorättsfrågor och människorättsincidenter punkt 35	Indikator nr 14 tabell 3 i bilaga I				ESRS 2
ESRS G1-1: FN:s konvention mot korruption punkt 10 b	Indikator nr 15 tabell 3 i bilaga I				ESRS G1
ESRS G1-1: Skydd för visselblåsare punkt 10 d	Indikator nr 6 tabell 3 i bilaga I				ESRS G1
ESRS G1-4: Böter för brott mot lagar mot korruption och mutor punkt 24 a	Indikator nr 17 tabell 3 i bilaga I		Delegerad förordning (EU) 2020/1816, bilaga II		Icke väsentligt
ESRS G1-4: Standarder för bekämpning av korruption och mutor punkt 24 b	Indikator nr 16 tabell 3 i bilaga I				Icke väsentligt

## 2. Miljöinformation

### Upplysningar enligt artikel 8 i förordning (EU) 2020/852 "EU-taxonomin"

Taxonomiförordningen ((EU) 2020/852) började tillämpas den 1 januari 2022 för två utav sex miljömål som rör klimatet (begränsning av klimatförändringar och anpassning till klimatförändringar). Från den 1 januari 2023 började förordningen tillämpas även för de återstående fyra miljömålen: vatten och marina resurser, omställning till en cirkulär ekonomi, miljöförstöring och biologisk mångfald. Taxonomiförordningen etablerade ett klassificeringssystem (taxonomin) för miljömässigt hållbara ekonomiska verksamheter. Taxonomin är ett ramverk för att styra kapitalflöden mot investeringar i hållbara verksamheter, hantera finansiella risker till följd av klimatförändringar, naturkatastrofer och sociala problem samt främja öppenhet och långsiktighet i finansiell och ekonomisk verksamhet.

Viking Line rapporterar i enlighet med direktivet om företagens hållbarhetsrapportering om sådana miljömässigt hållbara ekonomiska verksamheter som definieras i taxonomin. Viking Line lämnar upplysningar om vilken andel av Företagets omsättning, kapitalutgifter och driftsutgifter härrör från eller är relaterad till ekonomiska aktiviteter som anses vara tillämpliga och överensstämmer med taxonomiförordningen och dess delegerade akter. För att kunna vara förenlig med taxonomikraven måste de ekonomiska verksamheterna uppfylla kraven som anges i de tekniska granskningskriterierna, kriterierna för att inte orsaka betydande skada (DNSH-kriterierna) och vara i linje med de sociala skyddsåtgärderna.

Under 2023 publicerade Europeiska kommissionen en delegerad akt om miljön och en delegerad akt om ändring av den befintliga delegerade akten om klimatet. I den uppdaterade delegerade akten om klimatet ((EU) 2021/2139) fastställs tekniska granskningskriterier för sjötransporter. Bedömningskriterierna för sjötransporter har utvecklats till att omfatta de senaste förordningarna om den Internationella sjöfartsorganisationens energieffektivitetsindex (EEDI fas 3) och skyldigheten att minska växthusgasintensiteten i FuelEU. De uppdaterade tekniska granskningskriterierna omfattar i större utsträckning alternativa bränslen, som tidigare uteslutits av taxonomin. Alternativa bränslen är i avgörande roll för sjöfartssektorns klimatomställning och Viking Line ser tillägget som både välkommet och nödvändigt.

#### Tekniska granskningskriterier

Viking Line har identifierat två ekonomiska aktiviteter i taxonomin som är relaterade till Företagets primära verksamhet: Tillhandahållande av passagerarservice och godsfraktservice med fartyg - 6.10 "Havs- och kustsjöfart, godstransport, fartyg för hamnarbeten och hjälpverksamhet" samt 6.11 "Havs- och kustsjöfart, passagerartrafik". För räkenskapsåret 2025 har Viking Line utvärderat Företagets förenlighet med taxonomikraven för dessa aktiviteter. I tolkningen av EU:s taxonomiförordning har Företaget identifierat att två av flottans fartyg, Viking Glory och Viking Grace, ligger nära förenlighet med taxonomikraven för aktiviteterna 6.10 och 6.11. Enligt en detaljerad granskning i enlighet med den senaste taxonomivägledningen är dock inget av Viking Lines fartyg för närvarande helt förenligt med taxonomikraven.

För närvarande kan Viking Line inte uppfylla de tekniska granskningskriterierna, även om inget av Företagets fartyg är avsett för transport av fossila bränslen och det frivilligt beräknade EEDI-värdet (Energy Efficiency Design Index) för Viking Glory och Viking Grace är 10 % under EEDI-kraven som trädde i kraft den 1 april 2022. Viking Line kan dock inte använda EEDI-värdet för att demonstrera hur energieffektiva fartygen är, eftersom Viking Glory och Viking Grace på grund av sin icke-konventionella framdrift är undantagna EEDI och EEXI bestämmelser enligt MARPOL bilaga VI förordning 2.

Detta innebär att Viking Line inte kan rapportera förenlighet för dessa två fartyg. Viking Line uppskattar dock att växthusgasintensiteten hos båda fartygen är i linje med taxonomikraven, eftersom båda fartygen representerar modern teknik och är föremål för kontinuerliga förbättringar.

#### DNSH och sociala skyddsåtgärder

Taxonomiutvärderingen som utfördes år 2025 inbegrep en bedömning av varje DNSH-kriterium på koncernnivå. DNSH-kriterierna inkluderar kriterier för klimatanpassning, vatten, cirkulär ekonomi, förebyggande av föroreningar och biologisk mångfald.

För att Viking Line ska kunna bedriva en framgångsrik verksamhet är naturen, klimatavtryck och eventuella klimatrisker viktiga och högt på Företagets agenda. Med hänsyn till anpassning av klimatförändringar har Viking Line identifierat att förändrade vindmönster, havsnivåhöjning och stormar kan påverka företagets resultat.

Ett hållbart nyttjande och skydd av vatten och marina resurser är ett av Viking Lines kärnvärden och Företaget har säkerställt att dess verksamhet inte har försämrat vattenkvaliteten i Östersjön. Viking Lines huvudkontor och samtliga fartyg är certifierade enligt miljöledningssystemet ISO 14001. Företaget har processer på plats för att förhindra hämmandet av den biologiska mångfalden och miljöförstöring. Därtill arbetar Viking Line för att minimera eventuella negativa effekter dess verksamhet har på den biologiska mångfalden och ekosystemen, bland annat genom att kontrollera utsläpp av barlastvatten och minimera buller och vibrationer från fartyg.

## Ekonomisk översikt

Viking Lines åtgärder följer principen om cirkulär ekonomi och avfallshantering sker systematiskt enligt avfallshierarkin med fokus på förebyggande åtgärder. Avfall som produceras i Företagets verksamhet återanvänds, återvinns eller hanteras på korrekt sätt, detta omfattar även hantering av läns- och gråvatten.

Viking Line har analyserat kraven för förebyggande av föroreningar och biologisk mångfald. Svavelhalten i det bränsle som används av Företagets fartyg överstiger inte de krav som anges och utsläppen av kväve håller sig inom de gränser som anges av IMO MARPOL-konventionen. Två av Viking Lines fartyg är gasdrivna, vilket innebär lägre utsläpp av koldioxider från förbränning samt att svavel- och partikelutsläpp för dessa fartyg är praktiskt taget noll. Viking Line följer tillämpliga lagar och bestämmelser och strävar till att förhindra miljöförstöring bland annat genom noggrann uppföljning och auditering av verksamheten. Viking Line tillhandahåller en förteckning över farliga material som finns ombord på ett fartyg under hela dess livscykel enligt Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning och EU förordningen om återvinning av fartyg (EU) 1257/2013.

Viking Line har åtagit sig att bedriva en verksamhet med respekt för mänskliga rättigheter, processer för att bekämpa korruption och rättvis konkurrens. Företaget har tagit fram en uppförandekod som beskriver dessa förväntningar till medarbetare och leverantörer. Viking Line tillhandahåller en intern visseblåsarkanal där anställda på ett säkert och anonymt sätt kan rapportera eventuella oegentligheter som strider mot allmänt intresse och inom särskilda områden inom EU-rätt.

### Centrala resultatindikatorer som används i taxonomin

Viking Line rapporterar på två aktiviteter, 6.10 "Havs- och kustsjöfart, godstransport, fartyg för hamnarbeten och hjälpverksamhet" samt 6.11 "Havs- och kustsjöfart, passagerartrafik". Företaget har tolkat att beskrivningarna över dessa verksamheter exkluderar för Företaget betydande ekonomiska aktiviteter, såsom hotellverksamhet och övrig ombordförsäljning. Viking Line har därmed antagit en förhållandevis återhållsam position vad berör Företagets verksamhet visavi taxonomins omfattning. Företaget tolkar att de aktiviteter som inte direkt hänför sig till eller möjliggör för transport av passagerare eller gods beräknas som verksamheter som inte omfattas av taxonomin. Företaget har inte inkluderat aktiviteter som hänför sig till busstransport av passagerare.

Viking Line har avgränsat försäljningen (omsättning) från aktiviteter under 6.10 och 6.11, det vill säga verksamheter som omfattas av taxonomin, till i huvudsak intäkter relaterade till färdbiljetter samt frakt- och fordonsintäkter. Företaget har därmed exkluderat butiksförsäljning samt hotellintäkter, förutom i de fall hytter ingår som en väsentlig del av sålda tjänster. Den totala omsättningen hänför sig till posten "Omsättning" enligt koncernens resultaträkning. Kapitalutgifter (CapEx) hänför sig till posterna "Investeringar i fartyg" och "Investeringar i övriga immateriella och materiella tillgångar" i Viking Lines kassaflödesanalys. CapEx som inte är fartygsinvesteringar, utan generella investeringar i fartyg och deras underhåll fördelas i sammanställningen jämt mellan aktiviteter 6.10 och 6.11. CapEx som hänför sig till antingen aktivitet 6.10 eller 6.11 riktas i sammanställningen direkt till aktuell aktivitet. Enbart utgifter som direkt hänför sig till fartyg och deras underhåll ingår i CapEx. Driftsutgifter (OpEx) utgörs i första hand av kostnader för underhåll och reparation av fartyg. Enbart kostnader som direkt hänför sig till transport av passagerare eller gods omfattas, därav har exempelvis lönekostnader för serviceyrken exkluderats från OpEx. Driftsutgifter för reparation och underhåll samt personalrelaterade utgifter hänför sig till kostnader som ingår i posterna "Övriga rörelsekostnader" och "Personalkostnader" enligt Viking Lines resultaträkning.

Viking Line innehar sedan 2023 en 50 % ägarandel i ett partrederi, som hyr ut fartyget Birka Gotland till bolaget Gotland Alandia Cruises (GAC). GAC bedriver verksamhet inom havs- och kustsjöfart, passagerartrafik, som omfattas av taxonomin (6.11). Generella investeringar i Birka Gotland och dess underhåll ingår i Viking Lines kassaflöde. Viking Line rapporterar således CapEx för Birka Gotland inom aktivitet 6.11. Viking Line bemannar Birka Gotlands servicepersonal, men bemannar inte den personal som är nödvändig för drift och underhåll. Viking Line rapporterar därför ingen OpEx som skulle omfattas av taxonomin i relation till Birka Gotland. Viking Lines omsättning innefattar Företagets andel av de hyresintäkter som genererats genom partrederiet. Eftersom GAC:s servicekoncept är snarlikt Viking Lines, bedömer Företaget att andelen av partrederiets hyresintäkter som omfattas av taxonomin (6.11) är densamma som för Viking Lines omsättning.

Vid sammanställning av resultatindikatorerna har intäcks- och utgiftsposterna beaktats bara en gång för att undvika dubbelräkning. Forskning och utveckling vad gäller fartygsteknologi bedrivs huvudsakligen av tillverkarna och Företaget har inga egentliga utgifter för forskning och utveckling. Det har inte skett några förändringar i hur Viking Line sammanställer de viktigaste resultatindikatorerna sedan föregående räkenskapsår.

Andelen omsättning (tabell 15), kapitalutgifter (tabell 16) och driftsutgifter (tabell 17) från produkter eller tjänster som är förknippade med ekonomiska verksamheter som är förenliga med taxonomikraven redovisas nedan.

## Ekonomisk översikt

Tabell 15. Andelen av omsättningen från produkter eller tjänster som är förknippade med ekonomiska verksamheter som är förenliga med taxonomikraven.

Budgetår n	2025		Kriterier för väsentligt bidrag							Kriterier avseende att inte orsaka betydande skada (DNSH)									
Ekonomiska verksamheter	Kod	Omsättning	Andel av omsättningen	Begränsning av klimatförändringar	Anpassning till klimatförändringar	Vatten	Föroreningar	Cirkulär ekonomi	Biologisk mångfald	Begränsning av klimatförändringar	Anpassning till klimatförändringar	Vatten	Föroreningar	Cirkulär ekonomi	Biologisk mångfald	Minimiskyddsåtgärder	Andel förenlig med taxonomikraven (A.1) eller som omfattas av taxonomikraven (A.2) omsättning, år n-1	Kategori möjliggörande verksamhet	Kategori omställningsverksamhet
	MEUR	%	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	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>																			
			0,0 %														0,0 %		
			0,0 %														0,0 %		
			0,0 %														0,0 %		
			0,0 %														0,0 %		
<b>A.2 Verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga)</b>																			
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL										
Havs- och kustfartyg för godstransport, fartyg för hamnarbeten och hjälpverksamhet	6.10	51,1	10,6 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								10,3 %		
Havs- och kustsjöfart, passagerartrafik	6.11	55,3	11,5 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								11,4 %		
<b>Omsättningen hos de verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) (A.2)</b>		106,4	22,1 %	100,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %								21,7 %		
<b>A. Omsättning för verksamheter som omfattas av taxonomin (A.1 + A.2)</b>		<b>106,4</b>	<b>22,1 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,0 %</b>								<b>21,7 %</b>		
<b>B. VERKSAMHETER SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN</b>																			
Omsättningen hos verksamheter som inte omfattas av taxonomin		374,5	77,9 %																
<b>Totalt</b>		<b>480,9</b>	<b>100 %</b>																

## Ekonomisk översikt

Tabell 16. Andelen av kapitalutgifterna från produkter eller tjänster som är förknippade med ekonomiska verksamheter som är förenliga med taxonomikraven.

Budgetår n	2025		Kriterier för väsentligt bidrag							Kriterier avseende att inte orsaka betydande skada (DNSH)								
Ekonomiska verksamheter	Kod		Begränsning av klimatförändringar	Anpassning till klimatförändringar	Vatten	Föroreningar	Cirkulär ekonomi	Biologisk mångfald	Begränsning av klimatförändringar	Anpassning till klimatförändringar	Vatten	Föroreningar	Cirkulär ekonomi	Biologisk mångfald	Minimiskyddsåtgärder	Andel förenlig med taxonomikraven (A.1) eller som omfattas av taxonomikraven (A.2) omsättning, år n-1	Kategori möjliggörande verksamhet	Kategori omställningsverksamhet
	MEUR	%	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	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>																		
		0,0 %													0,0 %			
<b>De miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheternas omsättning (A.1)</b>		0,0 %													0,0 %			
<b>Varav möjliggörande verksamheter</b>		0,0 %													0,0 %			
<b>Varav omställningsverksamheter</b>		0,0 %													0,0 %			
<b>A.2 Verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga)</b>																		
			EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL										
Havs- och kustfartyg för godstransport, fartyg för hamnarbeten och hjälpverksamhet	6.10	4,2	28,2 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL						17,9 %			
Havs- och kustsjöfart, passagerartrafik	6.11	4,4	29,3 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL						25,8 %			
<b>Omsättningen hos de verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) (A.2)</b>		8,6	57,5 %	100,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %						43,6 %			
<b>A. Omsättning för verksamheter som omfattas av taxonomin (A.1 + A.2)</b>		<b>8,6</b>	<b>57,5 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,0 %</b>						<b>43,6 %</b>			
<b>B. VERKSAMHETER SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN</b>																		
Omsättningen hos verksamheter som inte omfattas av taxonomin		6,4	42,5 %															
<b>Totalt</b>		<b>15,0</b>	<b>100 %</b>															

## Ekonomisk översikt

Tabell 17. Andelen av driftsutgifterna från produkter eller tjänster som är förknippade med ekonomiska verksamheter som är förenliga med taxonomikraven.

Budgetår n	2025			Kriterier för väsentligt bidrag						Kriterier avseende att inte orsaka betydande skada (DNSH)									
Ekonomiska verksamheter	Kod	Omsättning	Andel av omsättningen	Begränsning av klimatförändringar	Anpassning till klimatförändringar	Vatten	Föroreningar	Cirkulär ekonomi	Biologisk mångfald	Begränsning av klimatförändringar	Anpassning till klimatförändringar	Vatten	Föroreningar	Cirkulär ekonomi	Biologisk mångfald	Minimiskyddsåtgärder	Andel förenlig med taxonomikraven (A.1) eller som omfattas av taxonomikraven (A.2) omsättning, år n-1	Kategori möjliggörande verksamhet	Kategori omställningsverksamhet
	MEUR	%		J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	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>																			
			0,0 %														0,0 %		
			0,0 %														0,0 %		
			0,0 %														0,0 %		
			0,0 %														0,0 %		
<b>A.2 Verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga)</b>																			
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL										
Havs- och kustfartyg för godstransport, fartyg för hamnarbeten och hjälpverksamhet	6.10	34,1	18,8 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								18,3 %		
Havs- och kustsjöfart, passagerartrafik	6.11	34,0	18,8 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								18,1 %		
<b>Omsättningen hos de verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) (A.2)</b>		68,1	37,7 %	100,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %								36,5 %		
<b>A. Omsättning för verksamheter som omfattas av taxonomin (A.1 + A.2)</b>		<b>68,1</b>	<b>37,7 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,0 %</b>								<b>36,5 %</b>		
<b>B. VERKSAMHETER SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN</b>																			
Omsättningen hos verksamheter som inte omfattas av taxonomin		112,6	62,3 %																
<b>Totalt</b>		<b>180,7</b>	<b>100 %</b>																

## Ekonomisk översikt

Fossilgas och/eller kärnenergi relaterad verksamhet kan uppfylla kraven i EU-taxonomin om de bidrar till att begränsa klimatförändringarna och inte orsakar betydande skada för något av målen i taxonomin. Tabell 18 visar huruvida Viking Line är verksam inom kärnenergi- och fossilgasrelaterade verksamheter.

Tabell 18. Kärnenergi- och fossilgasrelaterade verksamheter.

Rad	Kärnenergi relaterade verksamheter	Ja/Nej
1	Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot forskning, utveckling, demonstration och utbyggnad av innovativa elproduktionsanläggningar som producerar energi från kärnenergi processer 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 säkerhetsuppraderingar 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 säkerhetsuppraderingar 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

## ESRS E1 Klimatförändringar

### E1-1 – Omställningsplan för begränsning av klimatförändringarna

Viking Line har inte upprättat en formell omställningsplan för att begränsa klimatförändringarna. Orsaken till detta är de strukturella utmaningar som råder inom sjöfartssektorn, där möjligheten att genomföra en omställning i linje med 1,5 °C-målet enligt Parisavtalet är beroende av framväxten av hållbara energibärare och den teknologiska utvecklingen av alternativa framdrivningslösningar.

Under rapporteringsperioden fanns det inga kommersiellt tillgängliga fossilfria bränslealternativ i den omfattning som krävs för att sjöfarten ska kunna uppnå klimatneutralitet senast 2050. Den tekniska utvecklingen av alternativa framdrivningssystem och infrastruktur för fossilfria bränslen är pågående men ännu inte tillräckligt mogen för att möjliggöra en fullständig och realistisk omställning, varvid Viking Line inte under rapporteringsperioden kunde bekräfta när en omställningsplan kommer att inrättas.

Viking Line har inte inrättat specifika planer eller målsättningar för att anpassa sina ekonomiska aktiviteter till förenlighet med taxonomikraven. Företaget är inte uteslutet från EU:s referensvärden för anpassning till Parisavtalet och bedriver inte verksamheter som anges i artikel 12 i förordning (EU) 2020/1818.

### Kvalitativ bedömning av potentiella inlästa växthusgasutsläpp från viktiga tillgångar

Inom sjöfarten orsakas utsläpp huvudsakligen från förbränning av bränsle för fartygens framdrift. Inlästa växthusgasutsläpp kan potentiellt uppstå i form av fartyg som inte underhålls regelbundet, eller på grund av andra orsaker inte godkänns för trafik. Alternativt kan miljöreglering, såsom FuelEU eller EU ETS, över tid öka på driftskostnaderna för fartyg som endast har färdighet att utnyttja fossila bränslen till den grad att de blir olönsamma.

Fartygens genomsnittliga livslängd är cirka 30 år, vilket kan förlängas ytterligare genom gediget underhåll. Varken EU ETS eller FuelEU gör undantag för äldre fartyg, varvid äldre fartyg som inte underhålls regelbundet kan behöva avyttras eller skrotas. Viking Line bedömer att inga av sina viktiga tillgångar löper risk för att bli inlästa växthusgasutsläpp.

### E1-2 – Policyer för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna

Viking Line hade under rapporteringsperioden inga fastställda policyer med klimatrelaterade mål som behandlade begränsning av eller anpassning till klimatförändringarna, energieffektivitet eller utveckling av förnybar energi. De målsättningar och policyer som Företaget tillämpar relaterat till klimatförändringar är inte formellt anpassade till de krav som ställs enligt ESRS E1. Viking Line har hittills fokuserat på att genomföra en gradvis minskning av växthusgasutsläpp genom tekniska och operativa åtgärder, men har inte antagit en övergripande klimatpolicy eller klimatmål i linje med ESRS-kraven.

## Ekonomisk översikt

Företaget avser att vidareutveckla sitt arbete med klimatrelaterade policyer och målsättningar i takt med den tekniska utvecklingen inom sjöfartssektorn och de regulatoriska förändringar som påverkar branschens långsiktiga omställning.

### E1-3 – Åtgärder och resurser med avseende på klimatförändringspolicyer

Under rapporteringsperioden har Viking Line genomfört åtgärder för att minska klimatpåverkan i den egna verksamheten. De huvudsakliga åtgärderna har varit tekniska investeringar med fokus på energieffektivisering av Företagets fartyg och fastigheter samt en ökad användning av förnybara bränslen och förnybar energi. Åtgärderna vidtogs i enlighet med Företagets målsättningar om minskade växthusgasutsläpp och en gradvis utfasning av fossila bränslen i flottans energimix. Majoriteten av åtgärderna slutfördes under rapporteringsperioden, förutom vissa fartygstekniska uppgraderingar som pågår till 2027.

Under rapporteringsperioden investerade Viking Line ca 1,1 miljoner EUR i åtgärder för att förbättra energieffektiviteten och minska utsläppen från Företagets fartyg och fastigheter. Dessa investeringar omfattade optimerad drift och framdrivning genom fartygstekniska uppgraderingar samt energieffektiviseringsåtgärder för fastigheter. Effekten av investeringarna kommer att utvärderas över en medellång tidshorizont.

Under rapporteringsperioden ingick Viking Line avtal med sin bränsleleverantör för LNG och bio-LNG för att inom FuelEU generera ett överskott av utsläppskrediter. Utsläppskrediterna har inom samarbetsavtalet överlåtits till bränsleleverantören. Överenskommelsen med bränsleleverantören har inneburit att Viking Line sedan juli 2025 ersatt fossil LNG, till en volym som motsvarar 50 % av respektive fartygs totala årliga bränsleförbrukning, med förnybar bio-LNG. Till följd av samarbetsavtalet kunde Viking Line öka användningen av förnybart bränsle, som är dyrare än konventionella bränslen, med endast en måttlig ökning av driftsutgifterna.

Viking Lines användning av bio-LNG uppgick under rapporteringsperioden till 6 978 (686) ton, motsvarande ca 97 000 (9 500) MWh energi. Detta bidrog till en uppskattad minskning av bruttoväxthusgasutsläpp med cirka 47 700 (5 600) ton CO<sub>2</sub>e WtW. Det förnybara bränslet användes på fartygen Viking Grace och Viking Glory. Minskningen av CO<sub>2</sub>e-utsläpp beräknades baserat på utsläppsfaktorer i FuelEU samt med hjälp av bränsleleverantörens hållbarhetsbevis, varav växthusgasintensiteten för bränsleleveranser i december beräknades genom uppskattade medeltal vid avsaknad av primärdata.

Viking Line fortsätter utveckla sitt klimatarbete med fokus på vidare investeringar i energieffektiva tekniska lösningar och operativa förbättringar, användning av lågutsläpps- och alternativa bränslen och tekniska innovationer. Företaget har även en pågående process för att systematiskt följa upp och utvärdera utsläppsminskningar för att säkerställa kontinuerliga förbättringar.

De framtida finansiella och övriga resurser som Viking Line avser att anslå till genomförandet av åtgärder för att minska sitt klimatavtryck och beroende av fossila bränslen är ännu inte kvantifierade. Företaget utvärderar löpande resursbehovet i takt med att tekniska lösningar, regulatoriska krav och marknadsförutsättningar utvecklas. När ytterligare investeringar och operativa åtgärder konkretiseras kommer dessa att inkluderas i Företagets planerings- och uppföljningsprocesser.

### E1-4 – Mål för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna

De målsättningar och policyer som Viking Line tillämpar relaterat till begränsning av och anpassning till klimatförändringar är inte formellt anpassade till de krav som ställs enligt ESRS E1. Viking Line har fastställt ett frivilligt mål för minskning av växthusgasutsläpp snabbare eller i linje med IMO:s och EU:s målsättningar för sjöfarten. Företagets scope 1-utsläpp av koldioxid (CO<sub>2</sub>), metan (CH<sub>4</sub>), och dikväveoxid (N<sub>2</sub>O) ska minska till noll senast år 2050, med 2008 som basår. Därutöver anpassar Viking Line sin strategi efter den utvecklingsbana för minskning av fartygs växthusgasintensitet som definierats i FuelEU. I denna förordning används 2020 som basår för minskningen, med ett referensvärde för växthusgasintensitet på 91,16 gCO<sub>2</sub>e/MJ. Utvecklingsbanan för minskning av fartygs växthusgasintensitet enligt FuelEU presenteras i tabell 19.

Tabell 19. Minskning av fartygs växthusgasintensitet enligt FuelEU Maritime-förordningen.

År	Minskning av växthusgasintensitet
2025	2 %
2030	6 %
2035	14,5 %
2040	31 %
2045	62 %
2050	80 %

## Ekonomisk översikt

Viking Line har även fastställt ett mål för utsläpp inom scope 2 med ambitionen att uppnå fossilfri elförsörjning i de landbaserade funktionerna. Även om tidpunkten för målpuppfyllelse ännu inte fastställts under rapporteringsperioden, har basåret definierats som 2024. Målet innebär en successiv övergång till förnybar el samt genomförande av energieffektiviseringsåtgärder för att minska utsläppen från landverksamheten. Under rapporteringsperioden minskade andelen fossil energi som användes i Företagets landbaserade funktioner från 30 % år 2024 till 18,9 %.

Viking Lines mål för scope 1-utsläpp är absolut men inkluderar potentiellt växthusgasupptag, koldioxidkrediter eller utsläpp som undvikits för att uppnå nettonollutsläpp. Delmål för 2030 och andra mellanliggande mål kommer att fastställas i samband med att Företaget utarbetar sin omställningsplan. Inga kvantitativa mål för scope 3-utsläpp har fastställts under rapporteringsperioden.

Viking Line uppskattar att de långsiktiga målen kommer att uppnås genom ett successivt bränsleskifte och ökad användning av förnybar energi. Inom sjöfartssektorn identifieras vätgas och dess derivat, såsom syntetisk förvätskad naturgas (e-LNG), metanol och ammoniak, som potentiella framtida energibärare. Därutöver anses direkt elektrifiering av fartyg genom batteridrift med hög kapacitet kunna spela en viktig roll för att uppnå nettonollutsläpp på lång sikt. Under rapporteringsperioden har Viking Line inte kunnat kvantifiera de förväntade drivkrafterna för utfasning av fossila bränslen på grund av begränsad tillgång till data. Företaget utvärderar kontinuerligt tekniska lösningar, regulatoriska krav och marknadsutveckling för att säkerställa att målen kan uppnås.

Viking Line rapporterar årligen sina siffror för bränsleförbrukning och utsläpp enligt EU:s MRV-förordning (Monitoring, Reporting and Verification), vilket säkerställer transparens och jämförbarhet av sjöfartsutsläpp inom EU. Dessa uppgifter verifieras av en oberoende tredjepartsgranskare, vilket säkerställer att data är korrekt och följer gällande regelverk. För att säkerställa att framstegen mot målen följs upp och integreras i Företagets strategi granskar koncernledningen årligen de fastställda målen samt de framsteg som gjorts.

### E1-5 – Energianvändning och energimix

Viking Line tillämpar ett konservativt förhållningssätt vad berör fördelning mellan förnybara och fossila eller kärnenergikällor, och klassificerar energi som förnybar endast i de fall Företaget erhållit ursprungsgarantier eller uttryckligen avtalat om förvärvande av förnybar energi. Om energikällan är okänd, har energin klassificerats som fossil.

Viking Line bedriver verksamhet i sektorer med hög klimatpåverkan, enligt vad som förtecknas i avdelningarna A–H i Nace och L (enligt definitionen i kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/1288). Företaget bedriver verksamhet inom sjötransport, som kategoriseras inom avdelningen för transport och magasinering (H) i Nace. Information om Viking Lines energianvändning och energimix presenteras i tabell 20.

Tabell 20. Energianvändning och energimix.

<b>Energianvändning och energimix</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Bränsleförbrukning från kol och kolprodukter (MWh)	0	0
Bränsleförbrukning från råolja och petroleumprodukter (MWh)	538 473	513 154
Bränsleförbrukning från naturgas (MWh)	271 542	393 314
Bränsleförbrukning från andra fossila källor (MWh)	0	0
Förbrukning av inköpt eller förvärvat elektricitet, värme, ånga och kylning från fossila källor (MWh)	1 875	2 593
Total användning av fossil energi (MWh)	811 891	909 061
Andel fossila källor i total energianvändning (%)	88,5 %	98,3 %
Användning av kärnenergikällor (MWh)	2 730	2 215
Andel från kärnenergikällor i total energianvändning (%)	0,3 %	0,2 %
Bränsleförbrukning för förnybara energikällor, inbegripet biomassa (inklusive industriavfall och kommunalt avfall av biologiskt ursprung, biogas, förnybar vätgas osv.) (MWh) <sup>1</sup>	97 458	10 021
Förbrukning av inköpt eller förvärvat elektricitet, värme, ånga och kylning från förnybara källor (MWh)	5 323	3 758
Förbrukning av egenproducerad förnybar icke-bränsleenergi (MWh)	73	0
Total användning av förnybar energi (MWh)	102 854	13 779
Andel förnybara källor i total energianvändning (%)	11,2 %	1,5 %
Total energianvändning (MWh)	917 475	925 054

<sup>1</sup> Viking Line har uppskattat förbrukningen av förnybara fordonsbränslen utifrån de finska och svenska distributionsskyldigheterna som var gällande under rapporteringsperioden. För fordonsbränsle införskaffat i Estland används inga estimat om andelar förnybart energi-innehåll.

## Ekonomisk översikt

Tabell 21 redovisar verksamhetens energiintensitet per nettoinkomster i MWh per Euro för rapporteringsperioden, som ett resultat av verksamhetens energianvändning dividerat med omsättningen enligt koncernens resultaträkning.

Tabell 21. Information om energiintensitet.

Information om energiintensitet	2025	2024
Total energianvändning från verksamheter i sektorer med hög klimatpåverkan	917 475 MWh	925 054 MWh
Energiintensitet	0,0019 MWh/EUR	0,0019 MWh/EUR

### E1-6 – Bruttoväxthusgasutsläpp inom scope 1, 2, 3 och totala växthusgasutsläpp

Viking Lines beräkning av bruttoväxthusgasutsläpp beaktade de principer, krav och riktlinjer som anges i GHG Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard, GHG Protocol Scope 2 Guidance och GHG Protocol Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard (gemensamt "GHG-protokollet"). Företagets totala växthusgasutsläpp presenteras i tabell 22 fördelat i scope 1, scope 2 samt betydande scope 3 i ton koldioxidekvivalenter (CO<sub>2</sub>e). Beräkningen omfattade alla växthusgaser som täcks av GHG-protokollet. Växthusgaser som inte omfattas av Kyotoprotokollet, såsom CFC och NO<sub>x</sub>, inkluderades inte. Växthusgaser som inte var koldioxid omräknades till CO<sub>2</sub>e enligt IPCC:s sjätte utvärderingsrapport (AR6) baserat på en 100-årshorisont.

Växthusgasutsläppen under scope 1 och 2 redovisas konsoliderat för Viking Line-koncernen. Utsläppen för Viking Lines intresseföretag och joint-venture företag redovisas under scope 3 kategorin Investeringar. Scope 1 och 2-utsläppen inkluderar direkta och indirekta utsläpp av växthusgaser omfattande alla Viking Lines verksamhetsställen. Scope 1-utsläpp har beräknats utifrån bränsleförbrukningen ombord på Viking Lines fartyg samt för ägda eller leasade landbaserade fordon. Vidare inkluderas läckageutsläpp av köldmedier som använts ombord på fartygen. För fartygsbränslen beräknades utsläppsfaktorerna efter EU:s MRV-förordning, som tillhandahåller standardiserade Tank-to-Wake (TtW)-utsläppsfaktorer och beaktar flyktiga utsläpp.

Utsläpp från fartygen har beräknats utifrån den årliga bränsleförbrukningen för respektive fartyg. För fordon ägda eller leasade av Viking Line, inklusive personbilar, bussar och fordon som används i hamnområden, har europeiska utsläppsfaktorer för flytande bränslen enligt ISO 14083:2023-standarderna tillämpats. Fordonsutsläppen har beräknats baserat på årlig bränsleförbrukning. För förnybart bränsle som använts på fartygen rapporteras inte andelen biogen CO<sub>2</sub> från förbränning under scope 1. De övriga växthusgaserna metan (CH<sub>4</sub>) och dikväveoxider (N<sub>2</sub>O) som ingick i utsläppen från användning av förnybara bränslen inkluderades dock i scope 1. Den totala mängden biogen koldioxid från förnybart bränsle uppgick till 19 190 (1 886) ton CO<sub>2</sub> under rapporteringsperioden. Scope 1-utsläppen från fordon och köldmedier baserades på interna beräkningar.

Viking Line har under rapporteringsperioden ökat användningen av biobränslen (bio-LNG) på två av sina fartyg som ett led i Företagets strategi för att minska verksamhetens växthusgasutsläpp. Under rapporteringsperioden uppgick den totala mängden förbrukat biobränsle till 6 978 (686) ton, och det totala antalet växthusgasupptag i värdekedjan i tidigare led uppgick till 40 822 (3 135) ton CO<sub>2</sub>e.

Bränsleleverantören har tillhandahållit Viking Line utsläppsfaktorn för bio-LNG, som inkluderar utsläpp för transport och lagring av bränslet. Det levererade bränslet uppfyller kraven enligt direktivet om främjande av användningen av energi från förnybara källor (EU) 2018/2001 (RED II). Hela försörjningskedjan i tidigare led är certifierad enligt certifieringssystemet ISSC EU (International Sustainability and Carbon Certification – European Union), som uppfyller hållbarhetskriterierna inom RED II.

Well-to-Tank (WtT)-utsläppen som redovisas inom scope 3 har beräknats baserat på den angivna utsläppsfaktorn och i enlighet med FuelEU. Beräkningen resulterar i växthusgasupptag i värdekedjan i tidigare led, vilket enligt information erhållen från leverantören uppstår till följd av en förbättrad jordbruks- och gödselhantering.

Sjöfartens infasning i EU ETS pågick under rapporteringsperioden och regelverket gäller samtliga Viking Lines fartyg. För rapporteringsperioden lämnar Viking Line in utsläppsrätter som täcker 70 % av flottans CO<sub>2</sub>-utsläpp (växthusgaserna CH<sub>4</sub> och N<sub>2</sub>O ingår från och med 2026). Finland tillämpar det så kallade ö-undantaget, vilket innebär att utsläpp från trafik mellan det finska fastlandet och Åland är undantagna från kravet att överlämna utsläppsrätter. Fyra av Viking Lines fem fartyg trafikerar mellan Finland, Åland och Sverige, vilket innebär att betydande delar av flottans totala växthusgasutsläpp faller inom ramen för ö-undantaget. Ö-undantaget gäller fram till den 31 december 2030. För rapporteringsperioden har scope 1-utsläppen från Företagets fartyg som omfattas av EU ETS beräknats enligt de övervaknings-, rapporterings- och verifieringsstandarder (MRV) som rapportering av utsläpp som omfattas av EU ETS bygger på. Den totala andelen av Viking Lines scope 1-utsläpp som omfattades av EU ETS var 30,3 (46,6) %. Den betydande minskningen i utsläpp som omfattades av EU ETS jämfört med föregående rapporteringsperiod beror främst på Företagets ökade användningen av förnybart bränsle.

## Ekonomisk översikt

Scope 2-utsläppen omfattar växthusgasutsläpp för inköpt eller förvärvat elektricitet, ånga, värme och kylning som Viking Line förbrukat under rapporteringsperioden. I beräkningen av scope 2-utsläpp användes två metoder i enlighet med GHG-protokollet. Den marknadsbaserade metoden baseras på leverantörsspecifika utsläppsfaktorer och kompletteras med nationella residualmix-faktorer för ospårad el och fjärrvärme. Den platsbaserade metoden baseras på nationella genomsnittliga utsläppsfaktorer för el och fjärrvärme. De utsläppsfaktorer som användes för att beräkna scope 2-växthusgasutsläpp skiljde inte på andelen biomassa eller biogen CO<sub>2</sub>.

Under rapporteringsperioden köpte Viking Line el och fjärrvärme i Finland, Sverige och Estland. Viking Line anskaffade elen och fjärrvärmerna genom en blandning avtalsbaserade instrument, inklusive avtal för förnybar energi, kärnkraftsbaserad energi och fossilbaserad el. Av den totala el- och fjärrvärmeförbrukningen var 53,6 (44,0) % från förnybar energiproduktion, 27,5 (26,0) % från kärnenergi och 18,9 (30) % anskaffades genom standardleverantörsavtal, som inkluderade en mix av fossilbaserad energiproduktion (naturgas, kol) utan specifik ursprungsmärkning.

För vissa av utsläppsfaktorerna som användes fanns inga tillgängliga uppgifter om växthusgasutsläpp utöver CO<sub>2</sub> (d.v.s. CH<sub>4</sub> och N<sub>2</sub>O utsläpp var inte beaktade). Dessa inkluderade platsbaserade utsläppsfaktorer för fjärrvärme i Finland och Estland, samt marknadsbaserade utsläppsfaktorer för residualmixen av el i Finland, Sverige och Estland, marknadsbaserad förnybar el i Sverige och marknadsbaserade utsläppsfaktorer för fjärrvärme i Sverige och Estland. Endast interna beräkningar användes för att uppskatta scope 2-utsläppen.

Scope 3-utsläppen omfattar Viking Lines indirekta växthusgasutsläpp i tidigare och senare led av värdekedjan. Viking Line har analyserat de 15 standardiserade scope 3-kategorierna enligt GHG-protokollet. De kategorier som bedömts som väsentliga har inkluderats i beräkningarna, medan de kategorierna med begränsad eller obetydlig relevans exkluderades. De scope 3-kategorierna med betydande utsläpp var inköpta varor och tjänster, bränsle- och energirelaterade aktiviteter och investeringar. Scope 3-kategorierna som inte bedömdes som betydande och därför exkluderades omfattade kapitalvaror, avfall genererat i verksamheter, tjänsteresor, anställdas pendling och sluthantering av sålda produkter, transport och distribution i tidigare led, tillgångar som leasas i tidigare led, transport i senare led, bearbetning av sålda produkter, användning av sålda produkter, tillgångar som leasas i senare led samt franchiseavtal.

Under rapporteringsperioden hade Viking Line ingen tillgång till leverantörsdata för att kvantifiera utsläppen från transport och distribution i tidigare led. En intern analys visade dock att dessa utsläpp var obetydliga, vilket motiverade exkludering av kategorin. Under föregående rapporteringsperiod kvantifierade Företaget scope 3-utsläpp från kategorierna kapitalvaror, avfall genererat i verksamheter, tjänsteresor, anställdas pendling och sluthantering av sålda produkter. Sammanlagt uppgick dessa utsläpp till ca 5 % av de totala scope 3-utsläppen, varvid Viking Line bedömer att utsläppen inom dessa kategorier betecknas som obetydliga. Tillgångar som leasas i tidigare led inkluderades redan i scope 1 och scope 2, eftersom Viking Line kontrollerar alla sina leasade tillgångar. Transport i senare led och bearbetning av sålda produkter bedömdes vara irrelevanta, eftersom Företagets produkter säljs direkt till slutkunder. Användning av sålda produkter exkluderades eftersom utsläppen från denna kategori bedömdes vara obetydliga. Slutligen omfattas inte tillgångar som leasas i senare led eller franchiseverksamhet, då Viking Line varken leasar ut till tredje part eller bedriver franchiseverksamhet.

Av scope 3-utsläppen beräknades 20,5 % med primärdata från leverantörer eller andra aktörer i värdekedjan, 41,6 % med interna primära mängddata kompletterade med sekundära utsläppsfaktorer enligt en spend-baserad metod och 37,9 % beräknades utifrån interna primära aktivitetsdata och primära utsläppsdata kompletterade med sekundära utsläppsfaktorer. De utsläppsfaktorer som användes för att beräkna scope 3-utsläpp möjliggjorde inte en separat kvantifiering av biogen CO<sub>2</sub> från förbränning. Därmed har andelen biogena utsläpp inom värdekedjan inte kunnat redovisas.

Under rapporteringsperioden har Viking Line uppdaterat metodologin för beräkning av utsläpp för scope 3 kategori 1 - inköpta varor och tjänster. Företaget har avstått från att använda geografiskt uppdelade varuinköp och utsläppsfaktorer från EXIOBASE-utsläppsdatabasen, eftersom tillförlitligheten av vissa nationella utsläppsfaktorer bedömdes vara otillräcklig. För att öka datakvaliteten och säkerställa en mer robust och konsekvent beräkningsgrund har Viking Line övergått till att använda Finlands utsläppsfaktorer i EXIOBASE som primär referens för samtliga relevanta varor och tjänster. Denna metodförändring medför en ökning av de beräknade utsläppen inom kategorin jämfört med föregående rapporteringsperiod, men bedöms ge ett mer rättvisande resultat än den tidigare metodiken.

## Ekonomisk översikt

Tabell 22. Totala växthusgasutsläpp fördelat i scope 1, scope 2 samt betydande scope 3.

	Retroaktivt				År för delmål och mål <sup>1</sup>			
	Basår	2024	2025	% N / N-1	2025	2030	(2050)	Årligt mål i % / Basår
<b>Scope 1-växthusgasutsläpp</b>								
Bruttoväxthusgasutsläpp scope 1 (tCO <sub>2</sub> e)		250 562 <sup>2</sup>	231 543	-7,6 %				
Procentandel scope 1-växthusgasutsläpp från reglerade utsläppshandelssystem (%) <sup>3</sup>		46,6 %	30,0 %	-35,6 %				
<b>Scope 2-växthusgasutsläpp</b>								
Platsbaserade bruttoväxthusgasutsläpp scope 2 (tCO <sub>2</sub> e)		1 660	1 743	5,0 %				
Marknadsbaserade bruttoväxthusgasutsläpp scope 2 (tCO <sub>2</sub> e)		1 678	275	-83,6 %				
<b>Betydande växthusgasutsläpp inom scope 3</b>								
Totala indirekta bruttoutsläpp scope 3 (tCO <sub>2</sub> e)		174 012	176 077	1,2 %				
1. Inköpta varor och tjänster <sup>4</sup>		62 089	73 213	17,9 %				
3. Bränsle- och energirelaterade verksamheter (ingår inte i scope 1 eller scope 2) <sup>5</sup>		74 209 <sup>6</sup>	63 048	-15,0 %				
15. Investeringar <sup>7</sup>		37 714	39 817	5,6 %				
<b>Totala utsläpp av växthusgaser</b>								
Totala utsläpp av växthusgaser (platsbaserade) (tCO <sub>2</sub> e)		426 234	409 363	-4,0 %				
Totala utsläpp av växthusgaser (marknadsbaserade) (tCO <sub>2</sub> e)		426 252	407 895	-4,3 %				

<sup>1</sup> Viking Line hade inte under rapporteringsperioden fastställt mål eller delmål.

<sup>2</sup> Bruttoväxthusgasutsläpp scope 1 för 2024 har korrigerats retroaktivt (-1 886 tCO<sub>2</sub>e).

<sup>3</sup> Utsläpp som omfattas av EU ETS. Ytterligare information om utsläppsrätter återfinns i koncernens bokslut, not 1.7.

<sup>4</sup> Utsläppen beräknades genom monetärt spend-baserad metod, där utsläppsfaktorer hämtades från EXIOBASE.

<sup>5</sup> Utsläppen inkluderar Well-to-Tank (WtT)-utsläpp från fartygsbränslen, baserat på FuelEU Maritime, samt bränsleutsläpp för landtransporter baserat på ISO 14083:2023. Utsläppsfaktorer för el- och fjärrvärmeförluster hämtades från Världsbanken och DEFRA.

<sup>6</sup> Scope 3 kategori 3-utsläpp för 2024 har korrigerats retroaktivt (+2 987 tCO<sub>2</sub>e).

<sup>7</sup> Utsläppen beräknades baserat på proportionella scope 1- och scope 2-utsläpp från joint-venture- och delägda bolag och kompletteras med en spend-baserad metod vid avsaknad av primärdata, med en utsläppsfaktor från EXIOBASE.

Under rapporteringsperioden var Viking Lines platsbaserade växthusgasintensitet (0,0009) tCO<sub>2</sub>e/EUR och den marknadsbaserade (0,0008) tCO<sub>2</sub>e/EUR. Växthusgasintensiteten beräknas som de totala växthusgasutsläppen fördelat med omsättningen enligt koncernens resultaträkning.

## ESRS E2 Föroreningar

### E2-1 – Policyer relaterade till förorening

Viking Line har inga formellt antagna policyer specifikt för att hantera föroreningar, men Företagets strategi omfattar åtgärder för att förebygga och begränsa luftföroreningar från den egna verksamheten. Företaget arbetar systematiskt för att minska utsläppen av svaveloxider (SO<sub>x</sub>), kväveoxider (NO<sub>x</sub>) och partiklar (PM), vilka främst genereras vid förbränning av fartygsbränslen.

De målsättningar som Viking Line tillämpar relaterat till föroreningar är inte formellt anpassade till de krav som ställs enligt ESRS E2. Företaget har hittills fokuserat på att genomföra en gradvis minskning av

## Ekonomisk översikt

luftföroreningar genom tekniska och operativa åtgärder, men har inte antagit en övergripande policy för föroreningar i linje med ESRS-kraven. Viking Lines strategi har i första hand inriktats på att följa och överträffa befintliga lagkrav, snarare än att fastställa egna interna policyramverk.

Viking Line har ingen specifik policy för ersättning och minimering av ämnen som inger betänkligheter (SHC) eller ämnen som inger mycket stora betänkligheter (SVHC) eller för utfasning av sådana ämnen, eftersom Företagets verksamhet inte innefattar produktion, distribution eller kommersialisering av dessa ämnen. Under 2024 genomförde Viking Line dock en kartläggning av förekomsten av SHC och SVHC inom den egna verksamheten. Följaktligen utvärderar Viking Line möjligheterna att ersätta eller minimera användningen av dessa ämnen där det är praktiskt och ekonomiskt genomförbart.

### E2-2 – Åtgärder och resurser relaterade till förorening

Viking Line har etablerade processer för att identifiera, övervaka och hantera risker och möjligheter kopplade till luftföroreningar i den egna verksamheten. Dessa processer är integrerade i Företagets ISO 14001-certifierade miljöledningssystem, som omfattar systematiska riskbedömningar, kontinuerliga interna och externa granskningar samt rapportering av åtgärder och resultat kopplade till miljöpåverkan. Därutöver är Företagets organisation och fartygsflotta certifierade enligt ISM-koden (International Safety Management), vilket säkerställer att miljörisker hanteras systematiskt.

Viking Lines strategi syftar till att begränsa luftföroreningar genom att minska utsläppen av SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> och PM. Företaget har gjort ett strategiskt val att utnyttja lågsvavligt eller svavelfritt bränsle i stället för att installera svavelvättare (skrubbersystem) och fortsätta trafikera med svavelrikt bränsle. Genom att undvika skrubbersystem förhindras utsläpp av svavelhaltiga föroreningar och tungmetaller som annars skulle spridas genom skrubbervattnet. Viking Lines två senaste fartyg, Viking Grace och Viking Glory, drivs med LNG, vilket eliminerar SO<sub>x</sub>-utsläpp och avsevärt minskar NO<sub>x</sub> och PM-utsläpp. För att minska luftföroreningar i hamnområden använder Viking Lines fartyg landström vid kaj, där sådan infrastruktur är tillgänglig.

Viking Line genomför löpande investeringar i energieffektivisering av fartyg för att minska verksamhetens miljöpåverkan. Under rapporteringsperioden investerade Företaget totalt ca 1,1 (1,8) miljoner EUR i sådana åtgärder. Majoriteten av åtgärderna slutfördes under rapporteringsperioden, förutom vissa fartygstekniska uppgraderingar som pågår till 2026 och 2027. Effekten av samtliga investeringar utvärderas över en längre period än rapporteringsperioden.

Mellan 2018 och 2025 har Viking Line investerat totalt ca 8,6 miljoner EUR i energieffektivisering, med fokus på bränsleeffektivitet för fartyg och minskad energianvändning i fastigheter. Företaget utvärderar bästa tillgängliga teknik (BAT) löpande och fastställer åtgärder för att minska luftföroreningar baserat på fartygens torrdockningsscheman.

Viking Lines handlingsplan för att hantera och minska luftföroreningar omfattar kontinuerlig kartläggning av förbättringsmöjligheter relaterade till Företagets verksamhet. Strategiska beslut om nya investeringar i teknik och drift anpassas löpande efter förändrade regelverk och miljömål. Företaget övervakar även potentiella risker kopplade till luftföroreningar, inklusive skärpta lagkrav inom sjöfarten och potentiella finansiella effekter av nya miljöregleringar.

### E2-3 – Mål relaterade till förorening

Viking Line har inte fastställt specifika mål för att förebygga eller begränsa luftföroreningar, utsläpp till vatten, förorening av mark eller användningen av ämnen som inger betänkligheter och ämnen som inger mycket stora betänkligheter. Företagets verksamhet ger inte upphov till direkta utsläpp till vatten eller markförorening. Däremot uppstår luftföroreningar i proportion till den mängd bränsle som används ombord på Viking Lines fartyg. För att minska dessa utsläpp fokuserar Företaget på att förbättra energieffektiviteten och successivt övergå till förnybara och mindre förorenande energibärare som en del av sin långsiktiga strategi.

### E2-4 – Förorening av luft, vatten och mark

Viking Line efterlever IMO:s MARPOL-konvention, som fastställer globala och regionala gränsvärden för utsläpp av SO<sub>x</sub> och NO<sub>x</sub> och andra luftföroreningar från fartygsbränslen och motorer. Företagets verksamhetsområde, Östersjön, är klassat som ett ECA-område (Emission Control Area), vilket innebär att skärpta utsläppsgränser gäller för både NO<sub>x</sub> och SO<sub>x</sub>. Viking Line använder lågsvavligt eller svavelfritt bränsle, och de totala SO<sub>x</sub>-utsläppen från Företagets fartyg överskred inte under rapporteringsperioden de gränsvärden som anges i MARPOL Annex VI samt Bilaga II till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 166/2006.

Under rapporteringsperioden uppgick Viking Lines totala NO<sub>x</sub>-utsläpp från fartygen till 3 113 (3 177) ton. NO<sub>x</sub>-utsläppen övervakas genom interna system och beräkningsmetoderna varierar beroende på bränsletyp. För dieseldrivna fartyg kvantifieras utsläppen utifrån bränsleförbrukning och tillämpning av de branschstandardiserade utsläppsfaktorerna enligt BIMCO Shipping KPI Standard. För gasdrivna fartyg beräknas NO<sub>x</sub>-utsläppen genom tillämpning av utsläppsfaktorer baserade på direkta mätningar enligt IMO:s NO<sub>x</sub> Technical Code 2008. Kontinuerliga NO<sub>x</sub>-mätningar har inte implementerats, då sådana system medför höga kostnader och för närvarande inte är regulatoriskt obligatoriska.

## Ekonomisk översikt

MARPOL-konventionen innehåller för närvarande inga specifika gränsvärden för utsläpp av PM, vilket innebär att Viking Line inte har någon skyldighet att mäta eller rapportera dessa utsläpp. Företaget varken skapar eller använder mikroplaster i sin verksamhet. Viking Line följer den internationella utvecklingen av eventuella framtida regleringar av PM och NO<sub>x</sub> inom sjöfarten, inklusive IMO:s och EU:s diskussioner om ytterligare skärpningar av MARPOL Annex VI. Företaget fortsätter att anpassa sina verksamheter för att säkerställa framtida regelefterlevnad.

### ESRS E5 Resurser och cirkulär ekonomi

#### E5-1 – Policyer för resursanvändning och cirkulär ekonomi

Viking Line har inga fastställda policyer som uttryckligen behandlar resursanvändning och cirkulär ekonomi. De strategier som Företaget tillämpar inom området är inte formellt anpassade till de krav som ställs enligt ESRS. Företaget har hittills fokuserat på att optimera råvaruanvändning och förbättra verksamhetens resurseffektivitet genom tekniska och operativa åtgärder snarare än att anta en övergripande policy. Viking Lines miljöarbete strävar dock till att tillämpa avfallshierarkin, där Företaget prioriterar minimering av avfallsmängder, återanvändning av material och återvinning av sekundära resurser. I takt med att regelverken inom resursanvändning och cirkulär ekonomi skärps på EU-nivå, kommer Viking Line att följa utvecklingen och utvärdera behovet av att anta mer formaliserade mål och policyer inom området.

#### E5-2 – Åtgärder och resurser för resursanvändning och cirkulär ekonomi

Viking Line arbetar aktivt för att optimera resursanvändningen i den egna verksamheten genom att minska avfallsgenerering, öka återanvändning av material och förbättra återvinning av sekundära råvaror. Företaget strävar till att tillämpa avfallshierarkin i linje med sitt ISO 14001-certifierade miljöledningssystem och genom att etablera samarbeten med affärspartners som kan nyttja avfall som råvara. Företaget har under rapporteringsperioden genomfört flera initiativ för att förbättra resurseffektivitet, inklusive optimering av varuleveranser, digitalisering av tryckt material och cirkulär materialhantering.

Effekten av åtgärderna utvärderas genom interna uppföljningssystem, där insamlade data om avfallsminskning och materialåtervinning analyseras. Viking Line har identifierat minskad materialförbrukning och ökad resurseffektivitet som de mest betydande positiva effekterna av de genomförda åtgärderna. Företaget har också identifierat att vidare optimering av logistik och materialflöden kan ge ytterligare effektiviseringsvinster, varvid Viking Line planerar att fortsätta digitaliseringen av tryckt material, öka andelen återvunna material i verksamheten och utveckla digitaliseringen av sina tjänster.

Tabell 23 sammanfattar de åtgärder Viking Line vidtagit under rapporteringsperioden och deras dokumenterade effekt på resurseffektivitet och avfallsminskning.

Tabell 23. Åtgärder för resursanvändning och cirkulär ekonomi under rapporteringsperioden.

Syfte	Åtgärd	Kvantitet (ton)	
		2025	2024
Förhindra avfallsgenerering	Digitalisering av kampanjtidningar ledde till minskning av tryckt material.	70 <sup>1</sup>	70 <sup>1</sup>
Förhindra avfallsgenerering, ökad användningsgrad för sekundära råvaror	Biologiskt avfall från fartygen uppsamlades och överlämnades till leverantör för anaerob nedbrytning i produktion av biogas.	1 236	1 461
Förhindra avfallsgenerering, ökad användningsgrad för sekundära råvaror	Kaffesump från fartygens restauranger och kök uppsamlades och överlämnades till leverantör för framställning av odlingsmedium.	50	21
Förhindra avfallsgenerering, ökad användningsgrad för sekundära råvaror	Använda stekfetter från fartygens kök uppsamlades och överlämnades till leverantör för förädling i produktion av förnybar dieselolja (hydrerad vegetabilisk olja, HVO).	26	22

<sup>1</sup> Uppskattad kvantitet baserat på tidigare års beställningar av tryckt material.

För att genomföra åtgärderna inom resursanvändning och cirkulär ekonomi har Viking Line i första hand fokuserat på att optimera den egna verksamheten samt etablera affärsförbindelser med leverantörer som kan utnyttja avfall som råvara. Dessa insatser har genomförts utan att kräva betydande ekonomiska investeringar, då de främst har byggt på processförbättringar och effektiviseringar snarare än kapitalintensiva åtgärder.

För att ytterligare stärka resurseffektiviteten och implementera cirkulär ekonomi i verksamheten planerar Viking Line att öka andelen återvunna och biobaserade material i inköp och leveranskedjan. Samtidigt kommer Företaget att vidareutveckla digitala lösningar för att minska behovet av tryckta produkter och därigenom reducera verksamhetens resursförbrukning. Viking Line fortsätter även

## Ekonomisk översikt

att optimera sin avfallshantering genom att etablera nya samarbeten med leverantörer som kan återanvända avfall som råvara. Dessutom kommer Företaget att förbättra sin datainsamling kring materialflöden och avfallshantering för att möjliggöra en mer exakt kvantifiering av åtgärdernas effekt och säkerställa en mer hållbar resursanvändning.

### E5-3 – Mål för resursanvändning och cirkulär ekonomi

Viking Line har fastställt mål för att optimera avfallshanteringen och minska avfallsmängderna inom den egna verksamheten. Målen fokuserar på att minska avfallsbildningen vid källan i enlighet med avfallshierarkins prioriteringsordning och har formulerats internt baserat på operativa erfarenheter och interna analyser. Externa intressenter har inte konsulterats, och målen baseras inte på sammanfattande vetenskaplig bevisning. Samtliga mål är frivilliga och inte lagstadgade.

Det huvudsakliga målet avsåg en minskning av blandat avfall per passagerare med 10 % mellan 2023 och 2026, jämfört med basåret 2022. Basvärdet var 426 gram per passagerare och målvärdet 383 gram. Under rapporteringsperioden uppgick mängden blandat avfall per passagerare till 416 gram, vilket motsvarar en minskning med 2,3 % jämfört med basåret och 1,0 % jämfört med föregående period (420 gram år 2024). Totalt sett minskade mängden blandat avfall från fartygen vid utgång av rapporteringsperioden med 190 ton eller 9,0 % jämfört med basåret (från 2 107 till 1 917 ton). Målet är direkt kopplat till avfallshantering i enlighet med avfallshierarkins prioriteringsnivåer, med särskild fokus på förebyggande åtgärder och förbättrad utsortering av återvinningsbara fraktioner. Viking Line utvärderar målsättningen samt aktuella åtgärdsplaner under kommande rapporteringsperiod men ämnar fortsätta arbetet för att förebygga avfallsbildning och öka återvinningsgraden.

Under rapporteringsperioden fastställde Viking Line ett mål om att minska mängden matavfall per restauranggäst med 10 % till år 2026 för två fartyg med den största restaurangvolymen. Basåret 2024 hade ett värde om 151 gram per gäst, med ett målvärde om 136 gram per gäst. Målet överträffades under rapporteringsperioden, då mängden matavfall uppgick till 95 gram per gäst, en minskning på ca 37 %. Arbetet omfattade både förebyggande av avfall och förbättrad utsortering för materialåtervinning, vilket motsvarar avfallshierarkins första och andra steg. Viking Line avser att implementera samma arbetssätt på samtliga fartyg under 2026 och har fastställt en preliminär målsättning om att minska matavfallsvolymen med 10 % även där. Bas- och målvärden har ännu inte formulerats för dessa fartyg.

Framstegen mäts genom kvantitativa metoder. Blandat avfall per passagerare baseras på direkta mätningar av avfallsmängderna i relation till passagerarvolymen. Uppföljning sker halvårsvis i dialog med ansvariga funktioner ombord och i land, och resultaten analyseras årligen innan de presenteras för koncernledningen, som beslutar om revidering av åtgärdsplaner vid behov.

Mängden matavfall mäts dagligen ombord på fartygen och resultaten analyseras månatligen, med kvartalsvisa avstämningar där åtgärdsplaner kan revideras. Framsteg rapporteras årligen till koncernledningen. Inga ändringar av befintliga mål, metoder eller processer har skett under rapporteringsperioden.

Viking Line har inte fastställt mål kopplade till cirkulär produktdesign eller användning av förnybara resurser, och har inga mål kopplade till ökad andel återvunnet material. Målen omfattar inte primära råvaror direkt, utan kopplingen är indirekt genom minskad avfallsbildning. Både målet för blandat avfall och biologiskt avfall är direkt kopplade till korrekt avfallshantering, inklusive förbättrade förutsättningar för utsortering och korrekt behandling av avfall. Målen avser enbart avfallsminskning och omfattar inte andra resurstyper.

Viking Lines mål och mätmetoder avser endast den egna verksamheten och omfattar inte värdekedjan i tidigare eller senare led, eftersom målen uteslutande rör avfall som genereras ombord på Företagets fartyg. De geografiska förutsättningarna är likvärdiga på samtliga berörda fartyg, då avfallshanteringen följer EU-lagstiftning och nationella regler i Finland, Sverige och Estland. Målen bygger på interna analyser och är inte kopplade till scenarier eller specifika EU-mål. Den bredare hållbarhetskontexten har beaktats genom att målen följer avfallshierarkin och EU:s övergripande principer för cirkulär ekonomi.

Viking Line har inte avsatt specifika finansiella resurser för att uppnå målen, utan genomför åtgärderna inom ramen för befintliga operativa processer och i samarbete med leverantörer. Arbetet omfattar optimerad avfallshantering, processförbättringar och utbildning av personal. Inga investeringar av betydande omfattning har bedömts nödvändiga under rapporteringsperioden.

### E5-5 – Resursutflöden

Viking Line producerar inga varor, vilket innebär att resursutflöden för produkter och material inte bedömdes som väsentliga i väsentlighetsbedömningen. Däremot identifierades avfallshantering inom den egna verksamheten som en väsentlig hållbarhetsfråga. Det primära utflödet från Viking Lines verksamhet utgörs av avfall som genereras ombord på fartygen. För sjöfartssektorn är avfallsvatten, inklusive grå- och svartvatten samt länsvatten, en relevant avfallsström. Dessa redovisas enligt branschpraxis i volymmätt (m<sup>3</sup>) snarare än vikt och presenteras i hållbarhetsrapporten separat från övriga fasta avfallsflöden. Under rapporteringsperioden bestod de huvudsakliga utflödena från Viking Lines verksamhet av avfallsvatten (inklusive sludge), kartong och papper, metall, biologiskt avfall, glas samt energifall och brännbart avfall. Viking Lines avfallsmängder, inklusive avfallsvatten, baseras på leverantördata från direkta mätningar. Dessa mätningar har inte validerats av en tredje part.

## Ekonomisk översikt

Tabell 24. Mängden avfallsvatten pumpat iland till kommunala reningsverk under rapporteringsperioden.

Kategori	Mängd (m <sup>3</sup> )	
	2025	2024
Grå- och svartvatten	224 646	220 599
Länsvatten	5 117	5 492

Tabell 25. Den sammanlagda mängden avfall under rapporteringsperioden, fördelat enligt återvinnings- och bortskaffningsförfarande.

	Enhet	2025	2024
<b>Total mängd avfall</b>	<b>ton</b>	<b>4 920</b>	<b>5 498</b>
<b>Total mängd avfall som avletts från bortskaffande</b>	<b>ton</b>	<b>4 919</b>	<b>4 615</b>
<b>Icke-farligt avfall</b>	<b>ton</b>	<b>4 044</b>	<b>3 882</b>
Förberedelse för återanvändning <sup>1</sup>	ton	0	178
Materialåtervinning <sup>2</sup>	ton	1 705	988
Andra återvinningsförfaranden	ton	2 339	2 715
<b>Farligt avfall</b>	<b>ton</b>	<b>875</b>	<b>734</b>
Förberedelse för återanvändning	ton	0	716
Materialåtervinning	ton	67	3
Andra återvinningsförfaranden <sup>3</sup>	ton	808	15
<b>Total mängd avfall för bortskaffande</b>	<b>ton</b>	<b>1</b>	<b>882</b>
<b>Icke-farligt avfall</b>	<b>ton</b>	<b>1</b>	<b>859</b>
Förbränning	ton	0	857
Deponi	ton	1	2
Annat bortskaffningsförfarande	ton	0	0
<b>Farligt avfall</b>	<b>ton</b>	<b>0</b>	<b>24</b>
Förbränning	ton	0	0,4
Deponi	ton	0	0
Annat bortskaffningsförfarande	ton	0	23
Total mängd icke-återvunnet avfall	ton	1	882
Andelen icke-återvunnet avfall	%	0	16
Total mängd farligt avfall	ton	875	757
Total mängd radioaktivt avfall	ton	0	0

<sup>1</sup> Leverantörsstatistik har under rapporteringsperioden anpassats till ESRS. Utflöden som för föregående rapporteringsperiod klassats som Icke-farligt avfall, förberedelse för återanvändning har korrigerats och rapporteras nu under Icke farligt avfall, materialåtervinning.

<sup>2</sup> Utflöden som för föregående rapporteringsperiod klassats som Icke-farligt avfall, förbränning har korrigerats och rapporteras nu under Icke-farligt avfall, andra återvinningsförfaranden.

<sup>3</sup> Utflöden som för föregående rapporteringsperiod klassats som Farligt avfall, förberedelse för återanvändning har korrigerats och rapporteras nu under Farligt avfall, andra återvinningsförfaranden.

### 3. Social information

#### ESRS S1 Den egna arbetskraften

##### S1-1 – Policyer för den egna arbetskraften

Under rapporteringsperioden gjordes inga väsentliga ändringar av Viking Lines riktlinjer för hantering av den egna arbetskraften. Företagets primära policyer inom detta område är uppförandekoden, jämlikhetspolicyn och antikorrupsionspolicyn, som fastställer riktlinjer för arbetsvillkor, mänskliga rättigheter, hälsa och säkerhet samt affäretiska principer. Dessa policyer tillämpas för hela den egna arbetskraften i alla länder där Företaget är verksamt.

Viking Line respekterar grundläggande mänskliga rättigheter men hade ännu inte under rapporteringsperioden synkroniserat sina policyer med FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter. Genom att säkerställa kollektivavtalsförhandlingar och förhandlingsrätt för alla anställda uppfyller Viking Line dock krav som fastställs i ILO:s deklaration om grundläggande rättigheter och principer i arbetslivet. Dessutom tillämpar Viking Line principer för icke-diskriminering, jämställdhet och en inkluderande arbetsmiljö. Dessa åtaganden utgör grunden för Viking Lines arbete med att säkerställa rättvisa och trygga arbetsvillkor.

Samtliga anställda inom Viking Line omfattas av kollektivavtal, och anställningsvillkoren utformas genom kollektivavtalsförhandlingar. Företaget samarbetar med fackliga organisationer och respekterar arbetstagarnas rätt att organisera sig och förhandla kollektivt. Viking Line säkerställer att nationell arbetsrätt och branschspecifika kollektivavtal följs i de länder där Företaget är verksamt.

Viking Line prioriterar de anställdas hälsa, säkerhet och rättvisa arbetsvillkor. Företaget säkerställer att regler för arbets- och vilotider följs och arbetar aktivt för att förbättra arbetsmiljön. Viking Line förebygger arbetsplatsolyckor genom sitt säkerhetsledningssystem och uppmuntrar anställda att rapportera risker och incidenter med låg tröskel. Diskriminering och trakasserier motverkas genom policyer och rutiner. Genom sin uppförandekod förbjuder Viking Line diskriminering baserat på etniskt ursprung, kön, sexuell läggning, religion, politisk åsikt och funktionshinder. Viking Lines policyer uttrycker inga specifika åtaganden gällande inkludering eller positiv särbehandling av sårbara grupper inom den egna arbetskraften, men Företaget säkerställer lika möjligheter genom att tillämpa kompetensbaserade urvalsmetoder i rekrytering, kompetensutveckling och befordringar.

Viking Line har implementerat interna riktlinjer för att hantera trakasserier, inklusive processer för att rapportera, utreda och åtgärda incidenter. När diskriminering eller trakasserier upptäcks genomförs en omedelbar utredning, och korrigerande åtgärder vidtas i det enskilda fallet. Dessa åtgärder kan omfatta disciplinära åtgärder, omplacering eller andra insatser som säkerställer att beteendet upphör och inte upprepas. Arbetsmiljö, rekryteringsprocesser och karriärutveckling granskas regelbundet för att säkerställa att diskriminering förebyggs och att lika möjligheter tillämpas i praktiken.

Viking Lines verksamhetsprinciper för leverantörer inkluderar krav på arbetsrättsliga normer inom värdekedjan. Därutöver tillämpar Företaget en nolltoleranspolicy mot tvångsarbete, barnarbete och människohandel i värdekedjan. Dessa frågor regleras i Viking Lines verksamhetsprinciper för leverantörer, men i den egna verksamheten anses riskerna vara obefintliga på grund av de kollektivavtalsreglerade arbetsvillkorna samt den höga nivån av lagstiftning och efterlevnad av mänskliga rättigheter i de länder där Viking Line är verksam. Viking Line har således inte inrättat specifika policyer för att förhindra tvångs- eller barnarbete inom den egna verksamheten, eftersom dessa risker inte identifierats som väsentliga.

Viking Lines policyer införlivas genom styrande principer för beslutsfattande, operativa riktlinjer och interna instruktioner som delges samtliga anställda. Vid nyanställning informeras medarbetare om policyerna, och regelbundna utbildningar genomförs för att säkerställa förståelse och efterlevnad. Interna kommunikationskanaler används för att tillgängliggöra policyerna för hela den egna arbetskraften på relevanta språk, med hänsyn till de länder där Viking Line är verksam. Efterlevnaden övervakas genom uppföljning och rapporteringskanaler, inklusive säkerhetsledningssystem och särskilda processer för att hantera avvikelser.

Vd har det övergripande ansvaret för efterlevnaden av policyerna, medan HR-avdelningarna ansvarar för den operativa tillämpningen i verksamheten. Efterlevnad och eventuella avvikelser granskas vid behov av koncernledningen. Ingen formell intressentdialog har genomförts vid utformningen av policyerna, men de granskas och uppdateras vid behov baserat på förändringar i lagstiftning och branschstandarder. Företaget har inte implementerat mekanismer för oberoende tredjepartsgranskning av policyernas effektivitet, men interna utvärderingar genomförs regelbundet. Viking Line har ingen formell mekanism för att gottgöra konsekvenser för mänskliga rättigheter, utan sådana situationer hanteras från fall till fall. Vid eventuella incidenter analyseras omständigheterna individuellt, och lämpliga korrigerande och förebyggande åtgärder beslutas av ansvariga chefer och HR baserat på ärendets natur.

##### S1-2 – Rutiner för kontakter med medarbetare och deras företrädare angående inverknings

Viking Line för en kontinuerlig dialog med sin arbetskraft och deras företrädare angående faktiska och potentiella inverknings som påverkar, eller kan komma att påverka, de anställda. Företaget anordnar

## Ekonomisk översikt

regelbundna möten med arbetstagarrepresentanter, där medarbetarna ges möjlighet att framföra synpunkter och påverka Företagets beslut i frågor som rör den egna arbetskraften.

Facklig representation är en central del av samrådsstrukturen, och Viking Line för kollektivavtalsförhandlingar med fackliga representanter och fackförbund. Utöver förhandlingarna sker fortlöpande diskussioner med arbetstagarföreträdare från fackförbund eller andra utsedda representanter, för att säkerställa att arbetsrelaterade frågor hanteras på ett sätt som är i linje med både lagkrav och de anställdas behov.

Viking Lines HR-funktioner, separata för landanställda och ombordanställda, har det operativa ansvaret för att säkerställa att dessa kontakter genomförs regelbundet. Vd:n har det yttersta ansvaret för att resultaten från dialogerna beaktas i Företagets strategiska beslut. Koncernledningen utvärderar löpande ändamålsenligheten i Företagets samrådsprocesser och de överenskommelser eller åtgärder som dessa leder till.

Hela Viking Lines arbetsstyrka omfattas av kollektivavtal, och samtliga medarbetare har rätt att ansluta sig till fackförbund och därmed erhålla facklig representation. Detta säkerställer att alla anställda har en institutionaliserad möjlighet att föra fram sina intressen och påverka arbetsvillkor. Viking Line har inte ingått något globalt ramavtal med arbetstagarföreträdare.

Företaget har inte implementerat specifika rutiner för att identifiera eller samla in synpunkter från anställda som kan löpa särskild risk att påverkas negativt av verksamheten eller som tillhör marginaliserade grupper. Viking Line arbetar dock med att stärka sin förståelse för dessa perspektiv genom de befintliga samrådsstrukturerna och genom att säkerställa att alla anställda har tillgång till trygga rapporteringskanaler.

### **S1-3 – Rutiner för att gottgöra negativa inverknings- och kanaler genom vilka de egna medarbetarna kan uppmärksamma problem**

Viking Line erbjuder flera möjligheter för anställda att lyfta frågor, uttrycka oro eller rapportera oegentligheter. Företaget främjar en öppen dialog och uppmuntrar medarbetare att i första hand vända sig till närmaste chef eller arbetsgivarrepresentant för att diskutera frågor relaterade till arbetsmiljö, arbetsvillkor eller andra behov. För mer komplexa ärenden kan anställda också ta kontakt med Företagets HR-funktioner, som hanterar inkommande frågor och anmälningar. HR-funktionen för landanställda använder ett ärendehanteringssystem som möjliggör systematisk registrering och uppföljning av ärenden, medan HR-funktionen för ombordanställda ännu inte har ett motsvarande system. Vid behov kan anställda även framföra ärenden direkt till koncernledningen eller vd:n.

För de medarbetare som är fackligt anslutna utgör även fackliga representanter en central kanal för dialog och påverkan. Kollektivavtalsförhandlingar är en etablerad process där arbetstagarrepresentanter regelbundet för fram frågor av betydelse för den egna arbetskraften. Utöver dessa möjligheter genomför Viking Line regelbundna medarbetarundersökningar där anställda anonymt kan framföra synpunkter och rapportera eventuella problem. Karriärutvecklingssamtal används även som en plattform för att identifiera och diskutera individuella behov och förbättringsområden i organisationen.

Rapporterade frågor och klagomål hanteras i enlighet med Företagets interna riktlinjer. Beroende på ärendets karaktär kan HR, koncernledningen eller vid behov en extern part involveras i utredningen. Processen omfattar en skyndsam bedömning av ärendet, beslutsfattande om lämpliga åtgärder samt återkoppling till den berörda medarbetaren. För att säkerställa att dessa mekanismer fungerar effektivt och är tillförlitliga genomför Viking Line regelbunden uppföljning och analys av inkomna ärenden för att identifiera återkommande problem eller utvecklingsområden.

I fortsättningen kommer medarbetarundersökningar också användas för att samla feedback om anställda känner till och litar på rapporteringskanalerna, om de känner sig trygga med att använda dem och om de upplever att deras frågor hanteras rättvist (angående skydd från repressalier se ESRS G1-1). Genom dessa åtgärder säkerställer Viking Line att anställda har förtroende för rapporteringsmekanismerna och att processerna är rättvisa, transparenta och effektiva.

### **S1-4 – Åtgärder avseende väsentliga inverknings- och utnyttja de väsentliga möjligheterna, vad gäller den egna arbetskraften, och dessa åtgärders ändamålsenlighet**

I väsentlighetsbedömningen identifierades trygg anställning som en väsentlig positiv inverkan för Viking Lines egen arbetskraft. Samtidigt konstaterades att anställningsvillkoren för ombordanställda kan ha både positiva och potentiellt negativa finansiella effekter för Företaget. Viking Line arbetar där för aktivt för att säkerställa stabila och rättvisa anställningsvillkor samt för att ge anställda trygghet i sina arbetsrelationer.

Arbetsmodellen för ombordanställda, där arbete sker i längre arbetspass följt av längre ledigheter, är en central del av Företagets verksamhetsstruktur och en strategisk fördel i rekryteringen. Den möjliggör anställning av personal från ett bredare geografiskt område, snarare än enbart i närheten av verksamhetslokalerna, vilket minskar risken för arbetskraftsbrist och stärker långsiktig kompetensförsörjning. Samtidigt kan arbetsmodellen innebära utmaningar för balans mellan arbete

## Ekonomisk översikt

och fritid, vilket i sin tur kan påverka Företagets attraktivitet som arbetsgivare. För att hantera dessa utmaningar säkerställer Viking Line förutsägbarhet genom strukturerad schemaläggning och tydliga riktlinjer för arbetstider.

För landanställda har Viking Line implementerat möjlighet till distansarbete på deltid, vilket har mottagits positivt enligt medarbetarundersökningar. Företaget har även infört en likabehandlingsplan, som bland annat syftar till att stödja balans mellan arbete och föräldraskap. Dessa åtgärder syftar till att både minimera negativa effekter och maximera de positiva aspekterna av anställningsvillkoren.

Under rapporteringsperioden fokuserade Viking Line på ett begränsat antal centrala åtgärder för att uppnå policyernas syften avseende trygg anställning, likabehandling och arbetsmiljö. De viktigaste åtgärderna omfattade: strukturerad schemaläggning för ombordanställda för att stärka förutsägbarhet och arbetsvillkor, fortsatt tillämpning av kompetensbaserade HR-processer för likabehandling i rekrytering och befordran, samt uppföljning genom medarbetarundersökningar. De förväntade effekterna är ökad attraktionskraft som arbetsgivare, minskad risk kopplad till kompetensförsörjning och förbättrad efterlevnad av policyernas syften. Under rapporteringsperiod 2026 fortsätter arbetet inom dessa tre områden; inga omfattande nya handlingsplaner har bedömts nödvändiga.

För att identifiera vilka åtgärder är nödvändiga och proportionerliga vid en faktisk eller potentiell negativ inverkan på den egna arbetskraften tillämpar Viking Line en etablerad intern bedömningsprocess. När en risk, avvikelser eller incident uppmärksammas genomför ansvarig chef i samarbete med HR en strukturerad analys av omfattning, orsaker och berörda medarbetargrupper. Bedömningen genomförs med stöd av gällande arbetsmiljörutiner, kollektivavtal, interna riktlinjer och relevanta policyer eller ledningssystem. Utifrån denna analys fastställs lämpliga åtgärder från fall till fall. Åtgärderna syftar till att omedelbart begränsa eller eliminera den negativa inverkan samt att förebygga att liknande situationer uppstår. Processen säkerställer att beslutade insatser är förenliga med policyernas syften och Företagets övergripande arbetsmiljö- och personalstrategi.

Viking Line avsätter de resurser som behövs för att hantera identifierade väsentliga konsekvenser inom ramen för ordinarie verksamhet. Resursbehov bedöms från fall till fall och hanteras genom befintliga funktioner såsom HR, säkerhetsorganisationen och linjecheferna, utan separat budgetpost eller förutbestämd resursallokering. Detta innebär att nödvändiga personella och operativa resurser allokeras vid behov för att säkerställa att identifierade konsekvenser hanteras på ett ändamålsenligt sätt.

Viking Line följer upp och utvärderar dessa åtgärder genom regelbundna medarbetarundersökningar, där anställda ges möjlighet att ge återkoppling på anställningstrygghet och arbetsförhållanden. Resultaten analyseras och används som underlag för eventuella anpassningar av strategier och arbetsvillkor. Under rapporteringsperioden identifierades inga ytterligare väsentliga risker eller möjligheter kopplade till den egna arbetskraften. Viking Line fortsätter dock att följa utvecklingen och utvärdera sina åtgärder för att säkerställa att arbetsförhållandena förblir konkurrenskraftiga och attraktiva.

### **S1-5 – Mål för hur väsentliga negativa inverknings ska hanteras, positiva inverknings stärkas och väsentliga risker och möjligheter hanteras**

Viking Line hade inte fastställt några tidsbestämda och resultatnriktade mål för hantering av väsentliga inverknings, risker eller möjligheter relaterade till den egna arbetskraften under rapporteringsperioden. Företaget har dock etablerade processer och strategier för att säkerställa stabila och rättvisa anställningsvillkor, främja balans mellan arbete och fritid samt stärka långsiktig kompetensförsörjning.

De identifierade väsentliga inverkningsarna i väsentlighetsbedömningen rör trygg anställning och arbetsmodellens strategiska betydelse för rekrytering. Viking Line har genomfört åtgärder för att hantera dessa områden, exempelvis genom strukturerad schemaläggning för ombordanställda, införande av delvis distansarbete för landanställda och utveckling av en likabehandlingsplan som bland annat syftar till att underlätta balansen mellan arbete och föräldraskap. Dessa åtgärder följs upp genom medarbetarundersökningar, där resultatet används som underlag för att anpassa strategier och arbetsvillkor.

Viking Line utvärderar löpande behovet av att fastställa formella och tidsbestämda mål inom detta område. Under rapporteringsperioden identifierades inga ytterligare väsentliga risker eller möjligheter, varför inga specifika mål eller nya initiativ fastställdes. Företaget fortsätter dock att följa utvecklingen och säkerställa att dess strategier är ändamålsenliga för att upprätthålla en stabil och engagerad arbetskraft.

### **S1-6 – Uppgifter om företagets anställda**

Viking Line rapporterar uppgifter om den egna arbetskraften i antal individer i enlighet med ESRS S1. Vid utgången av rapporteringsperioden den 31 december 2025 hade Viking Line totalt 2 730 (2 583) anställda. Under rapporteringsperioden lämnade 129 (151) anställda Företaget, vilket motsvarar en personalomsättning om 4,7 % (5,8 %). Personalomsättningen har beräknats genom att dividera antalet anställda som frivilligt lämnat Företaget med det totala antalet anställda vid rapporteringsperiodens slut. Historiskt har Viking Line redovisat personaldata per den 31 december varje år, vilket inte speglar ett genomsnittligt antal anställda över rapporteringsperioden. Företaget utvärderar därför möjligheten att framöver anpassa rapporteringsmetoden för att bättre överensstämna med ESRS-kraven och därmed stärka jämförbarheten över tid.

## Ekonomisk översikt

All data har hämtats från Företagets löne- och HR-system och inkluderar samtliga anställda i den egna arbetskraften, baserat på antalet personer snarare än heltidsekvivalenter. Tabellerna 27–34 redovisar personaldata per den 31 december och inkluderar information om arbetskraftens fördelning efter kön, anställningsform, ålder och geografisk placering.

Vid rapporteringsperiodens slut hade Viking Line totalt 128 (120) anställda bosatta i Estland. Av dessa arbetade 73 (68) under finskt arbetsavtal, 11 (4) under svenskt arbetsavtal och 44 (48) under estniskt arbetsavtal. Eftersom antalet anställda med estniskt arbetsavtal understiger 50, definierar Viking Line inte Estland som ett land med betydande anställningar enligt ESRS. I tabellerna 27 och 29 grupperas anställda efter de nationella lagar som reglerar deras anställningsvillkor.

Tabell 26. Redovisning av uppgifter om antal anställda uppdelat i män och kvinnor.

Könstillhörighet	Antal anställda (antal personer)	
	2025	2024
Män	1 551	1 495
Kvinnor	1 179	1 088
Annat	-	-
Ej angivet	-	-
<b>Totalt anställda</b>	<b>2 730</b>	<b>2 583</b>

Tabell 27. Redovisning av antalet anställda i länder där Företaget har minst 50 anställda som representerar minst 10 % av Företagets totala antal anställda.

Land	Antal anställda (antal personer)	
	2025	2024
Finland	2 286	2 101
Sverige	399	433

Tabell 28. Redovisning av anställda efter avtalstyp, uppdelat i män och kvinnor.

	Anställda efter avtalstyp, uppdelat i män och kvinnor (antal personer)					
	Kvinna		Man		Totalt	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Antal anställda	1 179	1 090	1 551	1 493	2 730	2 583
Antal tillsvidareanställda	874	851	1 240	1 218	2 114	2 069
Antal tillfälligt anställda	280	221	283	249	563	470
Antal behovsanställda	25	18	28	26	53	44
Antal heltidsanställda	1 123	1 027	1 515	1 458	2 638	2 485
Antal deltidsanställda	31	43	8	11	39	54

Tabell 29. Redovisning av anställda efter avtalstyp, uppdelat per land.

	Anställda efter avtalstyp per land (antal personer)									
	Finland		Sverige		Estland		Andra länder		Totalt	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Antal anställda	2 286	2 101	399	433	44	48	1	1	2 730	2 583
Antal tillsvidareanställda	1 781	1 668	288	352	44	48	1	1	2 114	2 069
Antal tillfälligt anställda	452	389	111	81	0	0	0	0	563	470
Antal behovsanställda	53	44	0	0	0	0	0	0	53	44
Antal heltidsanställda	2 208	2 032	385	422	44	30	1	1	2 638	2 485
Antal deltidsanställda	25	25	14	11	0	18	0	0	39	54

## Ekonomisk översikt

Den information om det totala antalet anställda som redovisas enligt detta avsnitt hänför sig till de personalkostnader som redovisas i koncernens resultaträkning under posten "Kostnader för löner och anställningsförmåner", vilket inkluderar löner, sociala avgifter och övriga ersättningar till anställda.

### S1-8 – Kollektivavtalstäckning och social dialog

Under rapporteringsperioden hade Viking Line betydande anställningar i Finland och Sverige. Arbets- och anställningsvillkoren bestämdes eller påverkades av kollektivavtal för samtliga Företagets anställda. Vidare ingick Företagets anställda i den sociala dialogen i EES. Andelen av Företagets anställda som omfattades av kollektivavtal var 100 % och andelen anställda som företräddes av medarbetarföreträdare var 97,3 % i alla länder där Företaget hade betydande anställningar. Kollektivavtalstäckning under rapporteringsperioden presenteras i tabell 30. Viking Line hade inga avtal med sina medarbetare om representation i ett europeiskt företagsråd eller ett företagsråd i ett Europabolag (SE-bolag) eller Europakooperativ (SCE-förening).

Tabell 30. Kollektivavtalstäckning och social dialog.

Täckningsgrad	Kollektivavtalstäckning		Social dialog
	Anställda i EES (för länder med > 50 anställda som representerar > 10 % av det totala antalet anställda)	Anställda – utanför EES (uppskattning för regioner med > 50 anställda som representerar > 10 % av det totala antalet anställda)	Företrädare på arbetsplatsen (endast EES) (för länder med > 50 anställda som representerar > 10 % av det totala antalet anställda)
0–19 %			
20–39 %			
40–59 %			
60–79 %			
80–100 %	Finland, Sverige		Finland, Sverige

### S1-15 – Mått för balans mellan arbete och fritid

Under rapporteringsperioden hade 100 % av Företagets anställda rätt till ledighet av familjescäl genom socialpolitiken och kollektivavtal. Tabell 33 visar antalet och andelen kvinnor och män som har tagit ledighet av familjescäl under rapporteringsperioden. Totalt utnyttjade 81 (99) anställda möjligheten till ledighet av familjescäl, varav 61 (76) var män och 20 (23) kvinnor. Den totala andelen anställda som tog ledighet av familjescäl var 3,0 % (3,8 %) av det totala antalet anställda under rapporteringsperioden.

Tabell 33. Antal och andelen anställda som tog familjerelaterad ledighet, uppdelat efter könstillhörighet.

#### Antal och andelen anställda som tog familjerelaterad ledighet

Könstillhörighet	2025		2024	
	Antal anställda (antal personer)	Antal anställda (andel)	Antal anställda (antal personer)	Antal anställda (andel)
Man	61	2,2 %	76	2,9 %
Kvinna	20	0,7 %	23	0,9 %
Annat	-	-	-	-
Ej angivet	-	-	-	-
Totalt anställda	81	3,0 %	99	3,8 %

### S1-17 – Incidenter, anmälningar och allvarliga inverknings relaterade till mänskliga rättigheter

Viking Line hade inte under rapporteringsperioden något koncernövergripande systematiskt arbetssätt för att registrera och följa upp incidenter och klagomål relaterade till diskriminering, trakasserier eller arbetsrelaterade klagomål inom den egna verksamheten. Även om etablerade rapporteringsvägar fanns tillgängliga, såsom dialog med närmaste chef, arbetstagarrepresentanter och respektive HR-funktion, saknades ett gemensamt digitalt systemstöd som möjliggjorde central konsolidering av uppgifterna. Detta innebär att den redovisade informationen baseras på ärenden som uttryckligen har rapporterats till HR-avdelningarna under perioden.

För rapporteringsperioden rapporterades ett (1) ärende avseende misstänkt diskriminering eller trakasserier. Viking Line hade under rapporteringsperioden ingen enhetlig statistik över antalet klagomål som lämnats in av Företagets egen arbetskraft. HR-avdelningen för landanställda har etablerat ett ärendehanteringssystem som möjliggör centraliserad och systematisk insamling av klagomål.

## Ekonomisk översikt

Däremot har HR-avdelningen för sjoanställda ingen motsvarande mekanism, vilket innebär att klagomål ännu hanteras individuellt och inte registreras på ett enhetligt sätt. Viking Line arbetar med att stärka uppföljning och systematisering av klagomålshanteringen för att säkerställa bättre spårbarhet i framtiden.

Under rapporteringsperioden erhöll eller betalade Viking Line inga böter, viten eller ersättningar i relation till fall av diskriminering. Företaget identifierade heller inga allvarliga människorättsincidenter med anknytning till den egna arbetskraften.

## 4. Ansvarsfullt företagande

### ESRS G1 Ansvarsfullt företagande

#### G1-1 – Policyer för ansvarsfullt företagande och företagskultur

Viking Line följer principerna om ärlighet, integritet och ansvarsfullt företagande i sina affärsrelationer. Viking Line har en policy mot korruption och mutor, vilken är förenlig med FN:s konvention mot korruption. Policyn är offentligt tillgänglig på Företagets webbplats och riktar sig både till interna och externa intressenter. Företaget har etablerat mekanismer för att upptäcka, anmäla och utreda handlingar som bryter mot lagen, Företagets uppförandekod eller andra interna regler. Dessa mekanismer är primärt tillgängliga för interna intressenter, medan Företaget inte tillhandahåller särskilda rapporteringskanaler för externa intressenter att anmäla oegentligheter. Viking Line hade under rapporteringsperioden inga fastställda utfallsinriktade mål för att följa upp hur ändamålsenliga Företagets policyer och åtgärder var med avseende på väsentliga inverknings, risker och möjligheter med avseende på företagskultur.

Viking Line har en policy för visseblåsning och tillhandahåller en säker och skyddad rapporteringskanal, genom vilken anställda kan rapportera oegentligheter anonymt och med skydd mot repressalier. Företaget efterlever den nationella lagen om skydd för visseblåsare (1171/2022), som införlivar Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1937. Hanteringen av anmälningar och utredningar av affärsetiska överträdelse förvaltas av Företagets juridiska funktion och/eller ekonomifunktion, som säkerställer att incidenter behandlas snabbt, oberoende och objektivt. Befattningshavarna som behandlar anmälningar har kännedom om visseblåsardirektivet och relevanta juridiska aspekter för att säkerställa korrekt hantering av anmälningar. Visseblåsarkanalerna är tillgängliga för alla anställda och säkerställer anonymitet och skydd mot repressalier i enlighet med lagkrav. Viking Line påminner de anställda om visseblåsarkanalerna med jämna mellanrum för att upprätthålla medvetenhet om rapporteringsmöjligheter. Viking Line har inte anordnat någon separat utbildning för de anställda för användning av kanalen. Vd:n har det yttersta ansvaret för efterlevnaden av policyerna, medan den operativa hanteringen sköts av de utsedda funktionerna.

Viking Line har bedömt att risken för korruption och mutor är högst inom funktioner som hanterar relationer med leverantörer eller myndigheter samt inom koncernledningen. För att minska dessa risker har Företaget genomfört omfattande utbildningar om antikorrupcionspolicyn och affärsetiskt agerande under rapporteringsperioden. Viking Line strävar aktivt efter att stärka sin affärsetiska kultur genom kontinuerlig information, intern vägledning och stöd vid affärsetiska avvägningar. Efterlevnaden av affärsetiska policyer utvärderas regelbundet genom interna revisioner och rapporteras till koncernledningen, som vid behov vidtar ytterligare åtgärder för att stärka efterlevnaden.

Företaget har inga uttryckliga policyer för djurskydd eller för utbildning om ansvarsfullt företagande inom organisationen, utöver de åtgärder som nämns ovan. Viking Line har heller inte vidtagit några specifika åtgärder relaterade till ansvarsfullt företagande, då Företaget bedömer att dess befintliga processer, utbildningar och efterlevnad av lagstiftning utgör en tillräcklig grund för att hantera risker kopplade till affärsetik. Viking Line har valt att inte fastställa kvantitativa eller tidsbundna målsättningar för ansvarsfullt företagande, eftersom hantering av frågor rörande ansvarsfullt företagande är integrerad i de ordinarie styrningsprocesserna och övervakas löpande genom interna kontrollfunktioner och utbildningsprogram.

Viking Line har valt att inte inrätta särskilda visseblåsarkanaler för externa intressenter eftersom den affärsmodell och verksamhet som Företaget bedriver inte medför en hög exponeringsgrad för risker förknippade med ansvarsfullt företagande utanför den interna organisationen. Företaget ser dock regelbundet över sina processer och kan vid behov utvärdera möjligheten att utöka visseblåsarkanalerna till externa intressenter. Viking Line följer relevanta nationella och internationella regelverk, och eventuella affärsetiska frågor som berör externa intressenter hanteras genom sedvanliga affärsrelationer och myndighetsdialoger.

# Koncernens bokslut

## Koncernens resultaträkning

MEUR	Not	2025 1.1-31.12	2024 1.1-31.12
<b>OMSÄTTNING</b>	2.2	<b>480,9</b>	<b>480,2</b>
Övriga rörelseintäkter	2.3	1,5	1,4
<b>Kostnader</b>			
Varor och tjänster	2.4	101,4	102,5
Kostnader för löner och anställningsförmåner	2.5	124,2	120,9
Avskrivningar och nedskrivningar	2.6	31,3	29,3
Övriga rörelsekostnader	2.7	204,4	202,2
		461,3	454,8
<b>RÖRELSERESULTAT</b>		<b>21,1</b>	<b>26,7</b>
Finansiella intäkter	5.1	1,2	2,9
Finansiella kostnader	5.1	-8,0	-11,2
Andel av resultat efter skatt från intresse- och joint venture företag redovisade enligt kapitalandelsmetoden		4,7	1,4
<b>RESULTAT FÖRE SKATTER</b>		<b>18,9</b>	<b>19,8</b>
Inkomstskatter	3.1	-2,9	-3,8
<b>RÄKENSKAPSPERIODENS RESULTAT</b>		<b>16,0</b>	<b>15,9</b>
<i>Resultat hänförligt till:</i>			
Moderbolagets ägare		16,0	15,9
Resultat per aktie, euro	5.4	0,93	0,92

## Koncernens rapport över totalresultat

MEUR	2025 1.1-31.12	2024 1.1-31.12
<b>RÄKENSKAPSPERIODENS RESULTAT</b>	<b>16,0</b>	<b>15,9</b>
<i>Poster som kan komma att överföras till resultaträkningen</i> Omräkningsdifferenser	1,3	-0,4
<i>Poster som inte kommer att överföras till resultaträkningen</i> Omvärdering av finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat	0,0	0,0
<b>Övrigt totalresultat</b>	<b>1,4</b>	<b>-0,4</b>
<b>RÄKENSKAPSPERIODENS TOTALRESULTAT</b>	<b>17,4</b>	<b>15,6</b>
<i>Totalresultat hänförligt till:</i> Moderbolagets ägare	17,4	15,6

## Ekonomisk översikt

# Koncernens balansräkning

MEUR	Not	31.12.2025	31.12.2024
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Långfristiga tillgångar</b>			
Immateriella tillgångar	4.1	10,6	8,1
Markområden	4.2	0,5	0,5
Byggnader och konstruktioner	4.2	1,5	1,6
Ombyggnadskostnader för hyrda fastigheter	4.2	1,2	1,5
Fartyg	4.2	409,7	423,5
Maskiner och inventarier	4.2	2,9	2,6
Nyttjanderätter	4.4	8,5	5,2
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat	5.2	0,0	0,0
Innehav redovisade enligt kapitalandelsmetoden		57,8	54,6
<b>Långfristiga tillgångar totalt</b>		<b>492,8</b>	<b>497,7</b>
<b>Kortfristiga tillgångar</b>			
Varulager	5.3	12,4	13,4
Inkomstskattefordringar		0,1	0,1
Kundfordringar och övriga fordringar	5.2	33,9	40,4
Likvida medel	5.2	47,6	55,8
<b>Kortfristiga tillgångar totalt</b>		<b>94,1</b>	<b>109,7</b>
<b>TILLGÅNGAR TOTALT</b>		<b>586,9</b>	<b>607,4</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>			
Aktiekapital	5.4	1,8	1,8
Fonder		49,7	49,6
Omräkningsdifferenser		-2,9	-3,6
Balanserade vinstmedel		273,1	273,6
Eget kapital hänförligt till moderbolagets ägare		321,6	321,5
<b>Eget kapital totalt</b>		<b>321,6</b>	<b>321,5</b>
<b>Långfristiga skulder</b>			
Uppskjutna skatteskulder	3.2	52,0	49,0
Räntebärande skulder	5.2	93,6	122,5
Leasingskulder	4.4, 5.2	6,5	3,3
Innehav redovisade enligt kapitalandelsmetoden		1,8	0,5
Övriga skulder		1,0	1,5
<b>Långfristiga skulder totalt</b>		<b>154,8</b>	<b>176,8</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Räntebärande skulder	5.2	29,8	29,2
Leasingskulder	4.4	2,4	2,7
Inkomstskatteskulder		0,0	0,0
Leverantörsskulder och övriga skulder		78,3	77,1
<b>Kortfristiga skulder totalt</b>		<b>110,5</b>	<b>109,0</b>
<b>Skulder totalt</b>		<b>265,3</b>	<b>285,9</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER TOTALT</b>		<b>586,9</b>	<b>607,4</b>

## Koncernens kassaflödesanalys

	MEUR	Not	2025 1.1–31.12	2024 1.1–31.12
<b>AFFÄRSVERKSAMHETEN</b>				
Räkenskapsperiodens resultat			16,0	15,9
Justeringar				
Avskrivningar och nedskrivningar			31,3	29,3
Försäljningsvinster/-förluster från långfristiga tillgångar			0,0	0,0
Resultatandel från intresseföretag			-4,7	-1,4
Övriga poster som inte ingår i kassaflödet			0,1	-0,1
Räntekostnader och övriga finansiella kostnader			7,1	11,1
Ränteintäkter och övriga finansiella intäkter			-1,0	-2,4
Dividendintäkter			0,0	0,0
Inkomstskatter			2,9	3,8
Förändring av rörelsekapital				
Förändring av kundfordringar och övriga fordringar			6,5	-0,3
Förändring av varulager			1,0	-0,6
Förändring av leverantörsskulder och övriga skulder			4,1	1,7
Erlagda räntor			-6,2	-9,8
Erlagda finansiella kostnader			-0,3	-0,7
Erhållna räntor			1,0	2,4
Erhållna finansiella intäkter			0,0	0,1
Erlagda skatter			-0,1	0,0
<b>NETTOKASSAFLÖDE FRÅN AFFÄRSVERKSAMHETEN</b>			<b>57,8</b>	<b>49,0</b>
<b>INVESTERINGAR</b>				
Investeringar i fartyg			-11,9	-14,4
Investeringar i övriga immateriella och materiella tillgångar			-7,7	-5,1
Investeringar i innehav redovisade enligt kapitalandelsmetoden			0,0	-5,0
Försäljning av övriga immateriella och materiella tillgångar			0,1	0,0
Förändring av långfristiga fordringar			-	0,6
Erhållna dividender från intresseföretag			2,8	2,2
Erhållna dividender från övriga			0,0	0,0
<b>NETTOKASSAFLÖDE FRÅN INVESTERINGAR</b>			<b>-16,8</b>	<b>-21,7</b>
<b>FINANSIERING</b>				
		5.2		
Amortering av lån			-29,2	-36,7
Amortering av leasingskulder			-2,6	-2,8
Erlagda dividender			-17,3	-17,3
<b>NETTOKASSAFLÖDE FRÅN FINANSIERING</b>			<b>-49,2</b>	<b>-56,7</b>
<b>FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL</b>				
Likvida medel vid räkenskapsperiodens början			55,8	85,3
<b>LIKVIDA MEDEL VID RÄKENSKAPSPERIODENS SLUT</b>			<b>47,6</b>	<b>55,8</b>

## Rapport över förändringar i koncernens eget kapital

MEUR	Eget kapital hänförligt till moderbolagets ägare				Eget kapital totalt
	Aktie-kapital	Fonder	Omräknings-differenser	Balanserade vinstmedel	
<b>EGET KAPITAL 1.1.2025</b>	<b>1,8</b>	<b>49,6</b>	<b>-3,6</b>	<b>273,6</b>	<b>321,5</b>
Räkenskapsperiodens resultat				16,0	16,0
Omräkningsdifferenser		0,0	0,7	0,7	1,3
Försäljning av finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat				-	-
Omvärdering av finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat		0,0		-	0,0
<b>Räkenskapsperiodens totalresultat</b>	<b>-</b>	<b>0,0</b>	<b>0,7</b>	<b>16,7</b>	<b>17,4</b>
Dividend				-17,3	-17,3
<b>Transaktioner med moderbolagets ägare</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-17,3</b>	<b>-17,3</b>
<b>EGET KAPITAL 31.12.2025</b>	<b>1,8</b>	<b>49,7</b>	<b>-2,9</b>	<b>273,1</b>	<b>321,6</b>

MEUR	Eget kapital hänförligt till moderbolagets ägare				Eget kapital totalt
	Aktie-kapital	Fonder	Omräknings-differenser	Balanserade vinstmedel	
<b>EGET KAPITAL 1.1.2024</b>	<b>1,8</b>	<b>49,7</b>	<b>-3,2</b>	<b>275,0</b>	<b>323,2</b>
Räkenskapsperiodens resultat				15,9	15,9
Omräkningsdifferenser		0,0	-0,4	0,0	-0,4
Försäljning av finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat				0,0	0,0
Omvärdering av finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat		0,0		-	0,0
<b>Räkenskapsperiodens totalresultat</b>	<b>-</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,4</b>	<b>15,9</b>	<b>15,6</b>
Dividend				-17,3	-17,3
<b>Transaktioner med moderbolagets ägare</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-17,3</b>	<b>-17,3</b>
<b>EGET KAPITAL 31.12.2024</b>	<b>1,8</b>	<b>49,6</b>	<b>-3,6</b>	<b>273,6</b>	<b>321,5</b>

# Noter till koncernens bokslut

<b>1. Redovisningsprinciper</b>	<b>76</b>
1.1 Företagsinformation	76
1.2 Allmänt	76
1.3 Uppskattningar och bedömningar	76
1.4 Likviditet och risker	77
1.5 Konsolideringsprinciper	77
1.6 Offentliga stöd	78
1.7 Utsläppsrätter	78
1.8 Poster i utländsk valuta	78
1.9 Tillämpning av förnyade eller ändrade IFRS redovisningsstandarder	78
<b>2. Rörelseresultat</b>	<b>79</b>
2.1 Segmentuppgifter	79
2.2 Omsättning	80
2.3 Övriga rörelseintäkter	80
2.4 Varor och tjänster	80
2.5 Ersättningar till anställda	81
2.6 Avskrivningar och nedskrivningar	82
2.7 Övriga rörelsekostnader	82
2.7.1 Ersättningar till revisorerna	82
<b>3. Skatter</b>	<b>83</b>
3. Inkomstskatter	83
3.2 Uppskjutna skattefordringar och -skulder	84
<b>4. Immateriella och materiella tillgångar samt leasingavtal</b>	<b>85</b>
4. Immateriella tillgångar	85
4.2 Materiella anläggningstillgångar	86
4.3 Nedskrivning av immateriella och materiella tillgångar	88
4.4 Leasingavtal	89
4.4.1 Koncernen som leasetagare	89
4.4.2 Koncernen som leasegivare	91

## Ekonomisk översikt

<b>5. Kapitalstruktur</b>	<b>92</b>
5.1 Finansiella intäkter och kostnader	92
5.2 Finansiella tillgångar och skulder	92
5.2.1 Klassificering och värdering av finansiella tillgångar och skulder	92
5.2.2 Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat	93
5.2.3 Innehav redovisade enligt kapitalandelsmetoden	94
5.2.4 Kundfordringar och övriga fordringar	94
5.2.5 Likvida medel	95
5.2.6 Räntebärande skulder	96
5.2.7 Leverantörsskulder och övriga skulder	97
5.3 Varulager	97
5.4 Eget kapital	98
5.4.1 Resultat per aktie	98
5.4.2 Aktiekapital	98
5.4.3 Fonder	98
5.4.4 Omräkningsdifferenser	98
5.4.5 Dividend	98
5.5 Hantering av finansiella risker	98
5.5.1 Valutarisk	99
5.5.2 Likviditetsrisk	99
5.5.3 Ränterisk	100
5.5.4 Kredit- och motpartsrisk	100
5.5.5 Bunkerprisrisk	100
5.6 Förvaltning av kapital	101
5.7 Givna säkerheter och ansvarsförbindelser	101
<b>6. Övriga notuppgifter</b>	<b>102</b>
6.1 Närstående	102
6.1.1 Dotterbolag	102
6.1.2 Intresseföretag och joint venture	102
6.1.3 Transaktioner med intresse- och joint venture företag och företag som kontrolleras av koncernens nyckelpersoner i ledande ställning	106
6.1.4 Ersättningar till koncernens nyckelpersoner i ledande ställning	106
6.2 Rättegångar och tvister	108
6.3 Händelser efter balansdagen	108

# 1. Redovisningsprinciper

## 1.1 Företagsinformation

Viking Line koncernen bedriver passagerar- och fraktverksamhet inom trafikområdet norra Östersjön och Finska viken med Finland, Sverige, Åland och Baltikum som huvudmarknader. Till koncernen hör de helägda dotterbolagen Viking Line Skandinavien AB jämte dotterbolag, Viking Rederi AB, OÜ Viking Line Eesti, Viking Line Finnlandverkehr GmbH och Viking Line Buss Ab. Till koncernen hör även intresse- och ägarintressebolagen Alandia Holding Ab, Alandia Försäkring Abp, Gotland Alandia Cruises AB samt Rederiaktiebolaget Eckerö. Koncernens moderbolag är Viking Line Abp med hemort i Mariehamn. Moderbolagets aktier är noterade på Nasdaq Helsingfors. Huvudkontorets registrerade adress är Norragatan 4, AX-22100 Mariehamn. Bokslutet finns tillgängligt på [Vikingline.com](http://Vikingline.com) och på koncernens huvudkontor.

Detta bokslut har godkänts för publicering och undertecknades av styrelsen 12 februari 2026 och kommer att föreläggas bolagsstämman för fastställande.

## 1.2 Allmänt

Koncernens bokslut har upprättats i enlighet med IFRS redovisningsstandarder. Vid uppgörandet har per 31 december 2025 ikraftvarande IAS- och IFRS redovisningsstandarder samt SIC- och IFRIC-tolkningar tillämpats. Med IFRS avses i den finska bokföringslagen, samt i bestämmelser som ges med stöd av bokföringslagen, standarder som har antagits för tillämpning i gemenskapen i enlighet med Europaparlamentets och -rådets förordning.

Koncernbokslutet har upprättats utgående från de ursprungliga anskaffningsvärdena om inget annat framgår av nedanstående redovisningsprinciper eller noter.

Revisorn har bestyrkt ESEF bokslutet för året 2025, vilket är ett krav från och med 2024.

## 1.3 Uppskattningar och bedömningar

Vid upprättandet av koncernbokslutet i enlighet med IFRS redovisningsstandarder måste företagsledningen göra bedömningar och uppskattningar om framtiden som påverkar de redovisade beloppen för tillgångar och skulder, intäkter och kostnader samt övrig information. De bedömningar och uppskattningar som bokslutet innehåller bygger på ledningens bästa uppfattning vid tidpunkten för publicering av bokslutet.

En betydande osäkerhet under 2025 har förelegat som en följd av den ekonomiska nedgången i vårt trafikområde de senaste åren, vilket har påverkat kundernas konsumtionsmönster negativt. Till osäkerheten bidrar även det rådande geopolitiska läget och dess potentiella inverkan på främst energipriserna.

Det är svårt att bedöma hur osäkerheten kommer att påverka och vilka effekter det får för Viking Lines framtida resultat, finansiella ställning och kassaflöde. Det verkliga utfallet kan avvika från uppgjorda uppskattningar och bedömningar.

Det viktigaste området som innebär bedömningar är värderingen av koncernens fartyg. Marknadsvärderingar görs regelbundet av externa värderare. Fartygens restvärden och beräknade nyttjandeperioder granskas årligen och justeras om de avviker väsentligt från tidigare värden.

Vid värderingen av koncernens leasingavtal görs bedömningar huruvida koncernen kommer att utnyttja eventuell möjlighet att förlänga avtalets leasingperiod eller att säga upp avtalet. Bedömningar görs även av vilka diskonteringsräntor som ska användas vid nuvärdesberäkningarna av koncernens leasingskulder. Storleken på koncernens leasingskulder och nyttjanderätter, samt även amorteringar av leasingskulderna och avskrivningar av nyttjanderätterna, påverkas av ovanstående bedömningar.

Utifrån ledningens bedömningar föreligger i bokslutet per 31 december 2025 inte något behov av väsentliga nedskrivningar i resultaträkningen.

## Ekonomisk översikt

### 1.4 Likviditet och risker

Koncernens likvida medel uppgick vid utgången av december till 47,6 Meur (55,8 Meur). Beviljade outnyttjade kreditlimiter i koncernen uppgick till 22,1 Meur per 31 december 2025 (22,1 Meur). Affärsverksamhetens nettokassaflöde uppgick till 57,8 Meur (49,0 Meur). Nettokassaflödet från investeringar var -16,8 Meur (-21,7 Meur) och nettokassaflödet från finansiering uppgick till -49,2 Meur (-56,7 Meur).

Koncernens låneavtal innehåller marknadsmissiga lånekonventioner. De finansiella konventionerna i låneavtalen består av minimikrav på likvida medel och soliditet samt maximal nivå på koncernens totala finansiella nettoskulder i förhållande till EBITDA. Dessa lånekonventioner har under perioden varit inom de ställda kraven.

Bolagets förmåga att uppfylla de krav som ställs i befintliga finansieringsavtal beror på bolagets förmåga att generera kassaflöde från sin verksamhet, vilket delvis beror på faktorer som är utom bolagets kontroll. Det finns en risk, om den ekonomiska nedgången i Finland och det geopolitiska läget förvärras och energipriserna stiger väsentligt att bolaget inte kan generera ett tillräckligt kassaflöde eller erhålla ytterligare finansiering för att uppfylla sina förpliktelser i enlighet med finansieringsavtalen.

För att något motverka risken för höjda bunkerpriser har koncernen per 31 december 2025 ingått fastprisavtal avseende delar av MDO förbrukningen för första halvåret 2026 och fastprisavtal avseende delar av LNG förbrukningen för perioden 1 januari – 30 september 2026.

Det pågår en generell efterhandsgranskning av de trafikstöd som passagerarfartygsrederierna, som trafikerade Finland, erhöll under pandemiåren 2020–2022. Utfallet av granskningen kan medföra en negativ resultat effekt för bolaget i framtiden.

Från och med 1 januari 2024 har sjöfarten inkluderats i EU:s handelssystem för växthusgaser (ETS). ETS är ett av styrmedlen som EU använder för att nå de egna klimatmålen och internationella åtaganden inom Parisavtalet. Viking Line har varit förpliktigt att för utsläppen från och med den 1 januari 2024 överlämna utsläppsrätter för flottans växthusgasutsläpp till aktuell tillsynsmyndighet. Det första överlämnandet skedde i september 2025. Utsläppen för år 2025 ska överlämnas 30 september 2026. Viking Line köper kontinuerligt utsläppsrätter för att minska prisrisken. Innehav av utsläppsrätter binder kapital och påverkar likviditeten negativt.

FuelEU Maritime-förordningen trädde i kraft från och med 1 januari 2025. Förordningens avsikt är att öka andelen förnybara- och lågutsläppsbränslen i den europeiska flottans energimix, enligt en kravnivå som stiger vart femte år. Finlands regering har beslutat att tillämpa ett liknande ö-undantag för FuelEU som för ETS fram till den 31 december 2029. Påverkan på likviditeten till följd av FuelEU Maritime förväntas vara minimal under den första femårsperioden.

### 1.5 Konsolideringsprinciper

Koncernbokslutet omfattar moderbolaget Viking Line Abp och de dotterbolag i vilka moderbolaget har bestämmande inflytande. Vid bestämmande inflytande har koncernen direkt eller indirekt rätt till rörlig avkastning och kan påverka avkastningen genom att utöva sitt bestämmande inflytande. Koncernföretagen redovisas i koncernbokslutet från den tidpunkt då koncernen får bestämmande inflytande fram till att det bestämmande inflytandet upphör. Samtliga dotterbolag är helägda, se not 6.1.1. Koncernföretagens bokslut omfattar perioden 1 januari – 31 december 2025.

Dotterbolag redovisas enligt förvärvsmetoden. Metoden innebär att alla förvärvade tillgångar, övertagna skulder och eventalförpliktelser värderas till verkliga värden i anslutning till rörelseförvärvet. Samtliga dotterbolag har förvärvats före övergången till redovisning enligt IFRS. Dessa förvärv redovisas i enlighet med då gällande finska redovisningsprinciper.

Vid koncernbokslutet elimineras koncernbolagens interna affärstransaktioner samt fordringar och skulder. Dotterbolagens redovisningsprinciper justeras vid behov så att de motsvarar koncernens redovisningsprinciper.

Ett intresseföretag är ett företag över vilket ägarföretaget har ett betydande inflytande. Innehav i ett intresseföretag skall redovisas enligt kapitalandelsmetoden i balansräkningen. Kapitalandelsmetoden är en metod för redovisning som innebär att andelar i ett företag redovisas till anskaffningsvärde vid anskaffningstillfället och därefter justeras med ägarföretagets andel av förändringen i objektets nettotillgångar. Ägarföretagets resultat innefattar därefter ägarföretagets andel av objektets resultat och ägarföretagets övriga totalresultat inkluderar dess andel av objektets övriga totalresultat.

## Ekonomisk översikt

Viking Line erhåller siffrorna från Rederiaktiebolaget Eckerö med ett kvartals förskjutning vilket medför att man vid uppgörandet av årsbokslutet använder sig utav Rederiaktiebolaget Eckerös publicerade resultat per 30.9.

Viking Lines ägarandel i Gotland Alandia Cruises AB uppgår till 50 % varför bolaget redovisas som ett joint venture företag Konsolideringen i Viking Line koncernen sker enligt kapitalandelsmetoden.

### 1.6 Offentliga stöd

Stöd redovisas till verkligt värde när det finns rimlig säkerhet om att bidragen kommer att erhållas.

Erhållna offentliga stöd redovisas, beroende av sin natur, antingen under övriga rörelseintäkter, ersättningar till anställda eller stöd som hör ihop med investeringar, se not 2.3, 2.5 och 4.2.

Under verksamhetsåret 2024 har Viking Line erhållit kostnadsstöd för två innovationsprojekt som utförs tillsammans med flera parter. Dessa stöd redovisas under övriga rörelseintäkter. Koncernen erhåller statlig restitution från Finland och Sverige avseende sjöpersonalens skatter och sociala avgifter i enlighet med EU:s riktlinjer. Erhållen restitution redovisas i resultaträkningen bland kostnader för löner och anställningsförmåner för den period då grunden för restitution har uppstått, se not 2.5. Eventuella offentliga stöd gällande investeringar redovisas i balansräkningen tillsammans med det tillgångsslag investeringen i fråga tillhör.

### 1.7 Utsläppsrätter

Inköpta utsläppsrätter avsedda för eget bruk redovisas som immateriella tillgångar med avdrag för nedskrivningar. Innehav av ej utnyttjade utsläppsrätter omvärderas per balansdagen till marknadspris om det är lägre än anskaffningsvärdet. En återföring av tidigare gjorda nedskrivningar görs om marknadspriset stiger i förhållande till bokföringsvärdet och återföringen görs endast upp till anskaffningsvärdet. Nedskrivning av utsläppsrätter redovisas i resultaträkningen bland övriga rörelsekostnader.

Använda utsläppsrätter redovisas bland övriga rörelsekostnader enligt FIFO-principen och som kortfristiga skulder. De använda utsläppsrätterna ligger kvar i balansräkningen tills de lämnats till energimyndigheten. Den första överlämnningen ägde rum i september 2025, då utsläppsrätterna för verksamhetsåret 2024 överlämnades.

Ifall ytterligare utsläppsrätter skulle behöva anskaffas görs en avsättning i balansräkningen enligt marknadsvärdet på balansdagens kurs. I resultaträkning bokförs detta bland övriga rörelsekostnader.

Se not 2.7, 4.1 och 5.2.7.

### 1.8 Poster i utländsk valuta

Koncernbokslutet har upprättats i euro, som är moderbolagets funktionella valuta och rapportvaluta. Affärstransaktioner i utländsk valuta redovisas i respektive företags funktionella valuta enligt transaktionsdagens kurs.

Vid avrundning till miljoner euro (Meur) kan avrundningsdifferenser om +/- 0,1 Meur uppstå.

Monetära poster i utländsk valuta har omräknats till euro enligt bokslutsdagens kurs, medan icke-monetära poster har omräknats enligt transaktionsdagens kurs. Kursdifferenser som uppstått vid omräkningen redovisas i resultaträkningen.

Utländska dotterföretags resultaträkningar har omräknats till euro enligt månatliga medelkurser medan balansräkningarna har omräknats till bokslutsdagens kurs. Kursdifferenser som uppstått vid omräkningen redovisas i eget kapital och i övrigt totalresultat. Omräkningsdifferenser som uppkommit efter övergången till IFRS redovisas som en egen post under eget kapital.

### 1.9 Tillämpning av förnyade eller ändrade IFRS redovisningsstandarder

Koncernen börjar tillämpa respektive standard och tolkning från och med dagen då de träder i kraft eller från början av följande räkenskapsperiod, om ikraftträdelsedagen är någon annan än räkenskapsperiodens första dag.

Kommande ändringar i IAS- och IFRS redovisningsstandarder samt IFRIC-tolkningar, som EU har godkänt uppskattas inte ha någon väsentlig inverkan på koncernens bokslut.

IFRS 18, som träder i kraft 1 januari 2027, medför ändrade presentations- och upplysningskrav. Viking Line har påbörjat sin utvärdering av standarden och bedömer i nuläget att den inte kommer att ha någon väsentlig påverkan på resultat eller eget kapital. Standardens tillämpning kommer dock att påverka strukturen och klassificeringen av vissa poster i de finansiella rapporterna.

## 2. Rörelseresultat

### 2.1 Segmentuppgifter

Företagsledningen har fastställt rörelsesegmenten baserat på den information som behandlas av koncernledningen. I Viking Lines organisation är fartygen de primära resultatenheter och landverksamheterna utgör stödfunktioner till fartygen. På fartygen bedrivs både passagerar- och fraktverksamhet. Driften, finansiella resultatprognoser och planer följs upp inom dessa områden för samtliga fartyg och bedöms ur ett helhetsperspektiv. Fartygen uppfyller även alla sammanslagningskriterier. Koncernens verksamhet har därmed indelats i följande rörelsesegment:

- **Fartyg:** omfattar de direkta intäkterna och kostnaderna exklusive avskrivningarna som är hänförliga till fartygsdriften.
- **Ofördelat:** omfattar huvudsakligen ofördelade marknadsförings- och administrativa kostnader. I Ofördelat ingår även dotterbolaget Viking Line Buss Ab, som har utgjort en stödfunktion till fartygsverksamheten och genererat mindre än 10 % av koncernens omsättning, rörelseresultat och tillgångar.

Information om intäkter från externa kunder indelade per geografiskt område finns inte tillgängligt. Tillgångar och skulder per rörelsesegment redovisas inte till koncernledningen.

MEUR	2025 1.1-31.12	2024 1.1-31.12
<b>Omsättning</b>		
Fartygen	476,8	474,6
Ofördelat	4,3	5,7
Rörelsesegmenten totalt	481,0	480,3
Elimineringar	-0,1	-0,1
Koncernens omsättning totalt	480,9	480,2
<b>Rörelseresultat</b>		
Fartygen	92,9	93,4
Ofördelat	-71,8	-66,7
Koncernens rörelseresultat totalt	21,1	26,7

## Ekonomisk översikt

### 2.2 Omsättning

Försäljningsintäkter redovisas i enlighet med IFRS 15. Standarden föreskriver en femstegsmodell, där den avgörande tidpunkten för intäktsföring är när kunden erhåller kontroll över den sålda varan eller tjänsten. Utifrån specifika kriterier sker intäktsföring antingen vid ett tillfälle eller över tid.

Koncernens omsättning utgörs av passagerarrelaterade intäkter, fraktintäkter och övriga intäkter. De passagerarrelaterade intäkterna består huvudsakligen av all försäljning ombord samt fartygens biljettintäkter. Merparten av biljettintäkterna betalas på förhand innan resan. Huvuddelen av försäljningen ombord betalas under resan. Researrangörer och fraktkunder faktureras i efterhand.

Omsättningen beräknas på basen av försäljningsintäkterna med avdrag för rabatter och indirekta skatter samt med justering för kursdifferenser. Huvuddelen av koncernens försäljningsintäkter består normalt av försäljning av varor och tjänster, där antingen kontanter eller kreditkort används som betalningsmedel. Försäljningen redovisas efter att varorna eller tjänsterna mottagits av kunden och förmåner förknippade med varornas ägande eller tjänsternas utförande överförs till köparen och koncernen sålunda presterat det som kunden betalat för.

Förskottsbetalningar upptas i balansräkningen som avtalsskulder under övriga kortfristiga skulder, se not 5.2.7. Dessa består i huvudsak av förhandsbetalda passagerarrelaterade intäkter. Eventuella kreditförluster eller reserveringar för kommande uppskattade kreditförluster samt andra värdeminskningar av fordringar redovisas i resultaträkningen.

Koncernen har ett kundlojalitetsprogram, där passagerarna samlar bonuspoäng som kan användas som betalning av resor eller tjänster ombord. Bonuspoängen redovisas som avtalsskulder när de införtjänas och omsättningen minskas med motsvarande belopp. När poängen utnyttjas eller då det inte längre bedöms sannolikt att de kommer att utnyttjas minskas poängskulden och motsvarande belopp intäktsförs. Avtalsskulden redovisas under övriga kortfristiga skulder, se not 5.2.7.

MEUR	2025 1.1-31.12	2024 1.1-31.12
Passagerarrelaterade intäkter	427,4	427,7
Fraktintäkter	51,3	49,7
Övriga intäkter	2,2	2,7
Totalt	480,9	480,2

### 2.3 Övriga rörelseintäkter

MEUR	2025 1.1-31.12	2024 1.1-31.12
Offentligt stöd	0,4	0,3
Fastighetshyror	0,1	0,1
Försäljningsvinst	0,0	0,0
Försäkringsersättningar, haverier	0,2	0,0
Intäkter joint venture	0,6	0,8
Övriga intäkter	0,1	0,3
Totalt	1,5	1,4

### 2.4 Varor och tjänster

MEUR	2025 1.1-31.12	2024 1.1-31.12
Varor	99,6	99,3
Av utomstående inköpta tjänster	1,8	3,2
Totalt	101,4	102,5

## Ekonomisk översikt

### 2.5 Ersättningar till anställda

Viking Line har olika pensionsarrangemang i de länder där koncernen är verksam. Utomstående pensionsbolag svarar för det lagstadgade pensionsansvaret i koncernföretagen. Koncernens samtliga pensionsplaner klassificeras som avgiftsbestämda. Pensionspremierna redovisas som kostnader i resultaträkningen för den räkenskapsperiod till vilken de hänförs.

Ersättningar vid uppsägningar redovisas bland kostnader för löner och anställningsförmåner och utestående ersättningar upptas bland övriga kortfristiga skulder i balansräkningen. Vid en eventuell uppsägning från bolagets sida åtnjuter verkställande direktören åtta månaders lön och övriga medlemmar i koncernens ledningsgrupp sex månaders lön. Koncernen har i övrigt inga förmånsbestämda pensionsarrangemang eller andra förmåner efter att ett anställningsförhållande har upphört. Koncernen har inga belönings- och bonussystem. För koncernledningens pension har inget specifikt avtalats.

Koncernen erhåller statlig restitution från Finland och Sverige avseende sjöpersonalens skatter och sociala avgifter i enlighet med EU:s riktlinjer. Erhållen restitution redovisas i resultaträkningen bland kostnader för löner och anställningsförmåner för den period då grunden för restitution har uppstått.

MEUR	2025 1.1-31.12	2024 1.1-31.12
Löner	132,5	129,1
Pensionskostnader, avgiftsbestämda planer	16,1	15,7
Övriga lönebikostnader	11,7	11,2
	160,3	156,0
Statlig restitution	-36,1	-35,1
Totalt	124,2	120,9

Antal heltidsanställda i medeltal	2025 1.1-31.12	2024 1.1-31.12
Sjöpersonal	1 984	1 935
Landpersonal	456	468
Totalt	2 441	2 403

305 (257) personer anställda i ett av Viking Line Abp:s dotterbolag har under perioden varit utyrda till joint venture företaget Gotland Alandia Cruises AB, som bedriver kryssningstrafik med fartyget Birka Gotland. Personalen som hyrts ut har i huvudsak varit cateringpersonal.

Under jämförelseperioden flaggades Viking Cinderella om från svensk till finsk flagg.

Uppgifter om ersättningar till koncernens nyckelpersoner i ledande ställning återfinns i not 6.1.4.

## Ekonomisk översikt

### 2.6 Avskrivningar och nedskrivningar

MEUR	2025 1.1-31.12	2024 1.1-31.12
<b>Avskrivningar</b>		
Immateriella tillgångar	0,7	0,7
Byggnader och konstruktioner	0,1	0,1
Ombyggnadskostnader för hyrda fastigheter	0,4	0,3
Fartyg	27,1	25,4
Maskiner och inventarier	0,8	0,6
Nyttjanderätter	2,2	2,1
Totalt	31,3	29,3
Avskrivningar och nedskrivningar totalt	31,3	29,3

En beskrivning av koncernens avskrivningsprinciper återfinns i not 4.

### 2.7 Övriga rörelsekostnader

MEUR	2025 1.1-31.12	2024 1.1-31.12
Försäljnings- och marknadsföringskostnader	20,3	20,2
Tvätt- och städkostnader	22,6	22,2
Reparationer och underhåll	16,2	15,6
Offentliga hamnkostnader och fartygsavgifter	41,4	38,1
Bunkerkostnader	53,8	59,5
Utsläppsrätter	4,5	3,1
Övriga kostnader	45,5	43,4
Totalt	204,4	202,2

För redovisningsprinciper gällande utsläppsrätter, se not 1.7.

#### 2.7.1 Ersättningar till revisorerna

MEUR	2025 1.1-31.12	2024 1.1-31.12
Revision	0,2	0,2
Granskning av hållbarhetsrapportering	0,1	0,1
Revisionsrelaterade tjänster	0,0	0,1
Skatterådgivning	0,0	0,0
Övriga tjänster	0,0	0,0
Totalt	0,3	0,3

PricewaterhouseCoopers Oy har utfört övriga tjänster än revision för Viking Line koncernen under räkenskapsperioden 2025 för totalt 0,1 Meur.

## 3. Skatter

### 3.1 Inkomstskatter

Inkomstskatter i resultaträkningen består av skatter som baserar sig på periodens beskattningsbara inkomst, korrigerad av skatter för tidigare perioder samt uppskjutna skatter.

Skatter som baserar sig på periodens beskattningsbara inkomst beräknas enligt gällande skattesats i respektive land. Inkomstskatter redovisas i resultaträkningen utom då den transaktion som gav upphov till skatterna redovisas direkt under eget kapital och i övrigt totalresultat, varvid skatteeffekten redovisas under eget kapital och i övrigt totalresultat.

De uppskjutna skatterna beräknas på samtliga temporära skillnader mellan bokföringsvärde och skattemässigt värde. De största temporära skillnaderna hänför sig till skillnader mellan redovisat och skattemässigt värde avseende materiella anläggningstillgångar. Uppskjutna skatter redovisas dock inte för temporära skillnader som uppkommer vid den första redovisningen av en tillgång eller skuld som inte påverkar redovisat resultat eller beskattningsbar inkomst.

MEUR	2025 1.1-31.12	2024 1.1-31.12
Räkenskapsperiodens skatt	0,0	0,0
Skatt hänförlig till tidigare räkenskapsperioder	0,0	0,0
Förändring av uppskjutna skattefordringar och -skulder	2,9	3,8
Totalt	2,9	3,8

### Avstämning av resultaträkningens skattekostnad och skatterna beräknade enligt skattesatsen i koncernens hemland

Resultat före skatter	18,9	19,8
Skatter beräknade enligt finsk skattesats (20,0 %)	3,8	4,0
Skatt hänförlig till tidigare räkenskapsperioder	0,0	0,0
Skatteeffekt av		
avvikande skattesats i utländska dotterbolag	0,0	-0,1
skattefria intäkter från intresse- och joint venture bolag	-0,6	-0,4
skattefria intäkter och icke avdragsgilla kostnader	0,1	0,1
uppskjuten skatt, övriga förändringar	-0,4	0,2
tidigare fastställda skattemässiga förluster	0,0	-
Skatter i resultaträkningen	2,9	3,8

## Ekonomisk översikt

### 3.2 Uppskjutna skattefordringar och -skulder

Koncernen har per den 31 december 2025 redovisat uppskjutna skatteskulder om netto 52,0 Meur, varav 58,3 Meur avser uppskjutna skatteskulder och 6,3 Meur uppskjutna skattefordringar.

#### MEUR

Uppskjutna skatteskulder	Skillnader mellan redovisat och skattemässigt värde avseende materiella anläggningstillgångar	Förluster i beskattningen	Övriga temporära skillnader	Totalt
1.1.2025	48,6	-	0,3	49,0
Omräkningsdifferenser	0,2	-	0,0	0,2
Redovisat i resultaträkningen	8,3	-5,5	0,1	2,9
Redovisat direkt i eget kapital			0,0	0,0
31.12.2025	57,1	-5,5	0,4	52,0
1.1.2024	45,1	-	0,2	45,2
Omräkningsdifferenser	-0,1	-	0,0	0,0
Redovisat i resultaträkningen	3,7	-	0,1	3,8
Redovisat direkt i eget kapital			0,0	0,0
31.12.2024	48,6	-	0,3	49,0

## 4. Immateriella och materiella tillgångar samt leasingavtal

### 4.1 Immateriella tillgångar

Från och med 1 januari 2024 har sjöfarten inkluderats i EU:s handelssystem med växthusgaser (ETS). För redovisningsprinciper gällande utsläppsrätter, se not 1.7.

Övriga immateriella tillgångar utgörs huvudsakligen av programvaror. Dessa värderas till ursprungligt anskaffningsvärde och avskrivs linjärt under den uppskattade nyttjandeperioden 5–10 år.

Koncernen innehar ingen redovisad goodwill per balansdagen. Forskning och utveckling vad gäller fartygsteknologi bedrivs huvudsakligen av tillverkarna. Koncernen har inga egentliga utgifter för forskning och utveckling.

MEUR	2025	2024
<b>Utsläppsrätter</b>		
Anskaffningsutgift 1.1	0,1	1,4
Ökningar	4,6	1,8
Omvärdering	-	0,1
Förbrukade utsläppsrätter	-4,5	-3,2
Anskaffningsutgift 31.12	0,1	0,1
Använda ej inlämnade utsläppsrätter 1.1	3,2	-
Förbrukade utsläppsrätter	4,5	3,2
Inlämnade utsläppsrätter	-3,2	-
Använda ej inlämnade utsläppsrätter 31.12	4,6	3,2
Bokföringsvärde 1.1	3,3	1,4
Bokföringsvärde 31.12	4,7	3,3
<b>MEUR</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
<b>Övriga immateriella tillgångar</b>		
Anskaffningsutgift 1.1	8,4	8,2
Omräkningsdifferenser	0,0	0,0
Ökningar	1,9	1,5
Minskningar	-	-1,2
Anskaffningsutgift 31.12	10,3	8,4
Akkumulerade avskrivningar 1.1	-3,6	-4,1
Omräkningsdifferenser	0,0	0,0
Akkumulerade avskrivningar på minskningar	-	1,2
Räkenskapsperiodens avskrivningar	-0,7	-0,7
Akkumulerade avskrivningar 31.12	-4,4	-3,6
Bokföringsvärde 1.1	4,8	4,1
Bokföringsvärde 31.12	6,0	4,8
<b>MEUR</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
<b>Immateriella tillgångar totalt</b>		
Bokföringsvärde 1.1	8,1	5,4
Bokföringsvärde 31.12	10,6	8,1

Övriga immateriella tillgångar utgörs huvudsakligen av programvaror.

## Ekonomisk översikt

### 4.2 Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till ursprungligt anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuell nedskrivning. I anskaffningsvärdet ingår inköpspriset samt kostnader direkt hänförliga till tillgången. I fartygens anskaffningsvärde ingår även byggfinaansiella kostnader. Tillgångarnas restvärden och beräknade nyttjandeperioder granskas årligen och justeras om de avviker väsentligt från tidigare värden.

Koncernens fartyg utgör merparten av de materiella anläggningstillgångarna. För fartygen har ett beräknat restvärde vid nyttjandeperiodens slut beaktats vid avskrivningsberäkningarna. Fartygen är indelade i olika beståndsdelar. Avskrivning sker huvudsakligen linjärt över delarnas förväntade nyttjandeperiod. För fartyg avskrivs skrov, maskin och övriga beståndsdelar av långvarig karaktär linjärt på 30 år, begagnade fartyg 12 år, medan beståndsdelar av kortvarig karaktär avskrivs linjärt på 15 år.

Viking Lines fartyg dockas med 2-3 års mellanrum. Dockningskostnader aktiveras för respektive fartyg och avskrivs fram till nästa planerade dockning.

Normala utgifter för reparationer och underhåll kostnadsförs löpande. Utgifter för omfattande ombyggnadsprojekt aktiveras i balansräkningen om det är sannolikt att de framtida ekonomiska fördelar som är förknippade med projektet kommer koncernen till del. Ombyggnadsprojekten avskrivs tillsammans med den tillgång som arbetet hänförs till, över dess kvarvarande nyttjandeperiod. Ombyggnadsprojekt för fartyg, vars kvarvarande nyttjandeperiod är mindre än fem år, avskrivs på fem år.

Aktiverade ombyggnadskostnader för hyrda fastigheter avskrivs linjärt. Markområden avskrivs inte. Byggnader och bilar avskrivs degressivt. Övriga materiella anläggningstillgångar avskrivs linjärt.

Avskrivningar för materiella anläggningstillgångar beräknas enligt följande principer:

Fartyg	30 år linjärt
Fartyg, begagnat	12 år linjärt
Fartyg, beståndsdelar av kortvarig karaktär	15 år linjärt
Fartyg, dockningar	30 månader linjärt
Fartyg, maskiner och inventarier	5-10 år linjärt
Byggnader	4-7 % av utgiftsresten
Konstruktioner	10 år linjärt
Ombyggnadskostnader för hyrda fastigheter	5-10 år linjärt
Maskiner och inventarier	5-15 år linjärt
Bilar	25 % av utgiftsresten

Vinst eller förlust av försäljning eller överlåtelse av anläggningstillgångar upptas i resultaträkningen.

## Ekonomisk översikt

MEUR	2025	2024
<b>Markområden</b>		
Anskaffningsutgift 1.1	0,5	0,5
Anskaffningsutgift 31.12	0,5	0,5
Bokföringsvärde 1.1	0,5	0,5
Bokföringsvärde 31.12	0,5	0,5
<b>MEUR</b>		
<b>Byggnader och konstruktioner</b>		
Anskaffningsutgift 1.1	6,1	6,0
Omräkningsdifferenser	0,0	0,0
Ökningar	0,0	0,1
Anskaffningsutgift 31.12	6,1	6,1
Ackumulerade avskrivningar 1.1	-4,5	-4,4
Omräkningsdifferenser	0,0	0,0
Räkenskapsperiodens avskrivningar	-0,1	-0,1
Ackumulerade avskrivningar 31.12	-4,6	-4,5
Bokföringsvärde 1.1	1,6	1,6
Bokföringsvärde 31.12	1,5	1,6
<b>MEUR</b>		
<b>Ombyggnadskostnader för hyrda fastigheter</b>		
Anskaffningsutgift 1.1	12,6	11,7
Ökningar	0,1	1,0
Minskningar	-1,0	-0,1
Anskaffningsutgift 31.12	11,6	12,6
Ackumulerade avskrivningar 1.1	-11,0	-10,8
Ackumulerade avskrivningar på minskningar	1,0	0,1
Räkenskapsperiodens avskrivningar	-0,4	-0,3
Ackumulerade avskrivningar 31.12	-10,4	-11,0
Bokföringsvärde 1.1	1,5	0,9
Bokföringsvärde 31.12	1,2	1,5
<b>MEUR</b>		
<b>Fartyg</b>		
Anskaffningsutgift 1.1	840,7	832,2
Omräkningsdifferenser	3,4	-1,9
Ökningar	11,9	14,4
Minskningar	-4,9	-4,2
Anskaffningsutgift 31.12	851,1	840,7
Ackumulerade avskrivningar 1.1	-417,1	-396,9
Omräkningsdifferenser	-2,0	1,0
Ackumulerade avskrivningar på minskningar	4,9	4,2
Räkenskapsperiodens avskrivningar	-27,1	-25,4
Ackumulerade avskrivningar 31.12	-441,3	-417,1
Bokföringsvärde 1.1	423,5	435,3
Bokföringsvärde 31.12	409,7	423,5

## Ekonomisk översikt

MEUR	2025	2024
<b>Maskiner och inventarier</b>		
Anskaffningsutgift 1.1	9,8	9,8
Omräkningsdifferenser	0,0	0,0
Ökningar	1,2	0,7
Minskningar	-1,1	-0,8
Anskaffningsutgift 31.12	9,9	9,8
Akkumulerade avskrivningar 1.1	-7,2	-7,3
Omräkningsdifferenser	0,0	0,0
Akkumulerade avskrivningar på minskningar	1,1	0,7
Räkenskapsperiodens avskrivningar	-0,8	-0,6
Akkumulerade avskrivningar 31.12	-7,0	-7,2
Bokföringsvärde 1.1	2,6	2,6
Bokföringsvärde 31.12	2,9	2,6

MEUR	2025	2024
<b>Materiella tillgångar totalt</b>		
Bokföringsvärde 1.1	429,8	440,9
Bokföringsvärde 31.12	415,9	429,8

### 4.3 Nedskrivning av immateriella och materiella tillgångar

De redovisade värdena för immateriella och materiella tillgångar prövas regelbundet för att upptäcka eventuella externa eller interna indikationer på nedskrivningsbehov. Om sådana indikationer observeras för någon tillgångspost, fastställs dess återvinningsvärde. Ett av de viktigaste områden som innebär bedömningar är värdering av koncernens fartyg.

Med återvinningsvärde för immateriella och materiella tillgångar avses det högre av antingen verkligt värde minskat med försäljningskostnader eller nyttjandevärde. Vid beräkning av nyttjandevärde diskonteras framtida kassaflöden till sitt nuvärde på basis av de diskonteringsräntor som beskriver ifrågavarande tillgångs genomsnittliga kapitalkostnader före skatt. Diskonteringsräntorna ska återspegla pengars tidsvärde och de risker som den specifika tillgången är utsatt för och som inte har beaktats i de framtida kassaflödena.

En nedskrivning redovisas i resultatet om tillgångspostens redovisade värde överskrider återvinningsvärdet.

Nedskrivning som hänför sig till immateriella och materiella tillgångar, med undantag av goodwill, återförs, om det skett en förändring i värdena som används vid bestämmande av tillgångspostens återvinningsvärde. Nedskrivningen återförs i den utsträckning tillgångens redovisade värde efter återföring inte överstiger det redovisade värdet som tillgången skulle ha haft om någon nedskrivning inte hade gjorts, med beaktande av avskrivningar som då skulle ha gjorts.

Under räkenskapsåret 2025 har mindre nedskrivningar av materiella tillgångar gjorts.

## Ekonomisk översikt

### 4.4 Leasingavtal

#### 4.4.1 Koncernen som leasetagare

Koncernens leasingavtal redovisas enligt IFRS 16. Enligt standarden ska alla leasingkontrakt aktiveras i leasetagarens balansräkning, utöver några undantag och lätttnadsregler.

Koncernen redovisar en leasingkulld värderad till nuvärdet av återstående leasingavgifter, diskonterade till leasingavtalets implicita ränta eller koncernens marginella upplåningsränta på avtalets inledningsdatum. Samtidigt redovisas en nyttjanderätt till ett belopp som motsvarar leasingkulden. Nyttjanderätterna avskrivs linjärt under avtalsperioden. Räntan på leasingkulden redovisas som en finansiell kostnad.

Efter avtalets inledningsdatum omvärderas leasingkulden vid eventuella ändringar i leasingavtalets villkor eller vid omprövning av övriga antaganden. Nyttjanderätten redovisas efter avdrag för ackumulerade avskrivningar, med beaktande av justeringar för eventuella omvärderingar av leasingkulden.

Ett avtal klassas som ett leasingavtal om det överläter rätten att under en viss period bestämma över användningen av en identifierad tillgång i utbyte mot ersättning. Leasingperioden fastställs som den icke uppsägningsbara perioden, innefattande rimlighetsbedömning av både en eventuell uppsägning och förlängning av avtalet i fråga. Leasingavgifterna diskonteras med avtalens implicita ränta eller annars med leasetagarens marginella låneränta. Då avtal innehåller både leasing- och icke-leasingkomponenter särskiljs dessa. Förhållandet mellan komponenterna fastställs utifrån ett uppskattat fristående pris. Leasingkomponenterna tas upp bland leasingavtal.

Koncernens leasingavtal omfattar hyra av markområden och parkeringsplatser, terminal, lokaler för försäljnings- och andra administrativa ändamål samt maskiner och inventarier iland och ombord på koncernens fartyg. Avtalen varierar vad gäller avtalstider, indexering, förnyelse och övriga villkor. Koncernen har inga avtal som inkluderar restvärdesgarantier eller fastställda ersättningar som betalas vid uppsägning av avtalet.

Vissa av koncernens leasingavtal innefattar indexjusteringar av leasingavgifterna. Vid en indexjustering görs en omvärdering av koncernens leasingkulder från det datum justeringen träder i kraft.

MEUR	2025	2024
<b>Nyttjanderätter, markområden</b>		
Anskaffningsutgift 1.1	1,4	0,8
Omräkningsdifferenser	0,0	0,0
Ökningar	0,3	0,6
Anskaffningsutgift 31.12	1,7	1,4
Akkumulerade avskrivningar 1.1	-0,7	-0,5
Omräkningsdifferenser	0,0	0,0
Räkenskapsperiodens avskrivningar	-0,2	-0,2
Akkumulerade avskrivningar 31.12	-0,8	-0,7
Bokföringsvärde 1.1	0,7	0,3
Bokföringsvärde 31.12	0,9	0,7

## Ekonomisk översikt

MEUR	2025	2024
<b>Nyttjanderätter, byggnader och konstruktioner</b>		
Anskaffningsutgift 1.1	9,9	8,3
Omräkningsdifferenser	0,1	-0,1
Ökningar	5,1	1,4
Minskningar	-0,4	-0,2
Justering (retroaktiv)	-	0,5
Anskaffningsutgift 31.12	14,7	9,9
Akkumulerade avskrivningar 1.1	-6,4	-5,2
Omräkningsdifferenser	0,0	0,0
Akkumulerade avskrivningar på minskningar	0,3	0,1
Räkenskapsperiodens avskrivningar	-1,4	-2,0
Justering (retroaktiv)	-	0,7
Akkumulerade avskrivningar 31.12	-7,6	-6,4
Bokföringsvärde 1.1	3,4	3,1
Bokföringsvärde 31.12	7,0	3,4
<hr/>		
MEUR	2025	2024
<b>Nyttjanderätter, fartyg (maskiner och inventarier)</b>		
Anskaffningsutgift 1.1	1,1	1,2
Ökningar	0,0	0,0
Minskningar	0,0	-0,1
Anskaffningsutgift 31.12	1,2	1,1
Akkumulerade avskrivningar 1.1	-0,8	-0,6
Akkumulerade avskrivningar på minskningar	-	0,1
Räkenskapsperiodens avskrivningar	-0,2	-0,2
Akkumulerade avskrivningar 31.12	-1,0	-0,8
Bokföringsvärde 1.1	0,4	0,6
Bokföringsvärde 31.12	0,2	0,4
<hr/>		
MEUR	2025	2024
<b>Nyttjanderätter, maskiner och inventarier (i land)</b>		
Anskaffningsutgift 1.1	1,3	1,5
Omräkningsdifferenser	0,0	0,0
Ökningar	0,1	0,3
Minskningar	-0,1	-0,5
Anskaffningsutgift 31.12	1,3	1,3
Akkumulerade avskrivningar 1.1	-0,6	-0,8
Omräkningsdifferenser	0,0	0,0
Akkumulerade avskrivningar på minskningar	0,1	0,5
Räkenskapsperiodens avskrivningar	-0,3	-0,4
Akkumulerade avskrivningar 31.12	-0,9	-0,6
Bokföringsvärde 1.1	0,7	0,7
Bokföringsvärde 31.12	0,4	0,7
<hr/>		
MEUR	2025	2024
<b>Nyttjanderätter totalt</b>		
Bokföringsvärde 1.1	5,2	4,7
Bokföringsvärde 31.12	8,5	5,2

## Ekonomisk översikt

### MEUR

Leasingskulder	31.12.2025	31.12.2024
Kortfristiga leasingskulder	2,4	2,7
Långfristiga leasingskulder	6,5	3,3
<b>Totalt</b>	<b>8,9</b>	<b>6,0</b>
	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Räntekostnader på leasingskulder	0,3	0,3
Amortering av leasingskulder	2,6	2,8
<b>Kassautflöde för leasingavtal totalt</b>	<b>3,0</b>	<b>3,0</b>

Framtida kassaflöden avseende leasingskulder	Totalt
2026	2,8
2027	2,5
2028	2,2
2029	0,9
2030	0,9
2031 -	0,6
<b>Totalt</b>	<b>9,9</b>

#### 4.4.2 Koncernen som leasegivare

Samtliga leasingavtal där koncernen är leasegivare klassificeras som operationella leasingavtal, eftersom de ekonomiska riskerna och fördelarna som förknippas med ägande av den underliggande tillgången inte överförs till leasetagaren. Leasingintäkterna redovisas i resultaträkningen linjärt över leasingperioden.

Koncernens leasingavtal avser uthyrning av utrymmen i delar av koncernens fastigheter till olika näringsidkare. De flesta hyresavtalen gäller tillsvidare med uppsägningstider på mindre än ett år. De tidsbestämda avtalen gäller mellan 1 och 4 år och avtalen innefattar normalt möjlighet till förlängning efter avtalstidens utgång. Några avtal innefattar indexjusteringar av hyrorna.

Viking Line Abp chartrar även ut fartyget Birka Gotland, som ägs till 50 %, till det gemensamt ägda bolaget Gotland Alandia Cruises AB på fem år med möjlighet till förlängning. Gotland Alandia Cruises AB liksom fartyget Birka Gotland, ägs till 50 % av Gotlandsbolaget.

MEUR	2025	2024
Leasingintäkter, operationella leasingavtal	2,8	2,4
- varav variabla leasingavgifter som inte beror på index eller räntesats	0,1	0,1

### MEUR

Framtida kassaflöden avseende leasingintäkter	Totalt
2026	2,7
2027	2,7
2028	1,7
2029	-
2030	-
2031 -	-
<b>Totalt</b>	<b>7,2</b>

## 5. Kapitalstruktur

### 5.1 Finansiella intäkter och kostnader

MEUR	2025 1.1-31.12	2024 1.1-31.12
Dividendintäkter från tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat	0,0	0,0
Ränteintäkter från likvida medel	0,7	1,3
Valutakursvinster	0,2	0,5
Övriga finansiella intäkter	0,3	1,1
Finansiella intäkter totalt	1,2	2,9
Räntekostnader på finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	6,3	10,1
Räntekostnader på leasingskulder	0,3	0,3
Valutakursförluster	0,9	0,1
Garantiprovisioner och övriga finansiella kostnader	0,5	0,7
Finansiella kostnader totalt	8,0	11,2
Finansiella intäkter och kostnader totalt	-6,8	-8,3

### 5.2 Finansiella tillgångar och skulder

#### 5.2.1 Klassificering och värdering av finansiella tillgångar och skulder

Enligt IFRS 9 klassificeras finansiella tillgångar i följande kategorier:

- värderade till upplupet anskaffningsvärde,
- värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat och
- värderade till verkligt värde via resultatet.

Klassificeringen baserar sig på företagets affärsmodell för förvaltning av finansiella tillgångar och egenskaperna hos de avtalsenliga kassaflödena från den finansiella tillgången.

Enligt IFRS 9 klassificeras finansiella skulder som värderade till upplupet anskaffningsvärde, med ett antal enligt standarden specificerade undantag.

Långfristiga tillgångar och skulder har en förväntad löptid längre än ett år, medan kortfristiga tillgångar och skulder har en löptid kortare än ett år.

Koncernen tillämpar följande hierarki för att fastställa det verkliga värdet på finansiella tillgångar och skulder enligt olika värderingstekniker:

- Nivå 1: Noterade (ojusterade) priser på aktiva marknader för identiska tillgångar och skulder.
- Nivå 2: Andra värderingstekniker, där all data som har en betydande inverkan på det verkliga värdet kan observeras antingen direkt eller indirekt.
- Nivå 3: Sådana värderingstekniker som kräver ledningens bedömning.

Förvärv och avyttringar av finansiella tillgångar redovisas på likviddagen.

## Ekonomisk översikt

### MEUR

#### Klassificering av verkligt värde, finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat

	31.12.2025	31.12.2024
Nivå 1	-	-
Nivå 2	-	-
Nivå 3	0,0	0,0

#### Finansiella tillgångar och skulder per kategori

	Värderade till upplupet anskaffningsvärde	Värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat
<b>Finansiella tillgångar 31.12.2025</b>		
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat		0,0
Kundfordringar	11,0	
Likvida medel	47,6	
<b>Totalt</b>	<b>58,6</b>	<b>0,0</b>

#### Finansiella tillgångar 31.12.2024

Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat		0,0
Kundfordringar	12,4	
Likvida medel	55,8	
<b>Totalt</b>	<b>68,3</b>	<b>0,0</b>

#### Finansiella skulder 31.12.2025

	Värderade till upplupet anskaffningsvärde
Långfristiga räntebärande skulder	93,6
Kortfristiga räntebärande skulder	29,8
Leverantörsskulder	23,4
<b>Totalt</b>	<b>146,7</b>

#### Finansiella skulder 31.12.2024

Långfristiga räntebärande skulder	122,5
Kortfristiga räntebärande skulder	29,2
Leverantörsskulder	24,1
<b>Totalt</b>	<b>175,9</b>

### 5.2.2 Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat

Klassificeringen av finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat baserar sig på en affärsmodell vars mål kan uppnås genom att samla in avtalsenliga kassaflöden och sälja finansiella tillgångar.

Koncernens innehav av onoterade aktier och andelar klassificeras som finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat. De aktuella posterna är långfristiga strategiska investeringar som inte avses säljas på kort sikt.

För övriga onoterade aktier och andelar fastställs verkligt värde via uppgifter om nyligen genomförda transaktioner, pris på liknande instrument, extern värdering eller uppskattning av förväntade kassaflöden.

Förändringar i det verkliga värdet redovisas i övrigt totalresultat och i fonden för verkligt värde under eget kapital. Vid försäljning överförs dessa förändringar från fonden för verkligt värde till balanserade vinstmedel.

Dividendintäkter från aktier och andelar redovisas i koncernens resultaträkning.

## Ekonomisk översikt

### MEUR

<b>Onoterade aktier och andelar</b>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
Övriga noterade aktier och andelar	0,0	0,0
Totalt	0,0	0,0

	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat 1.1	0,0	0,0
Minskningar	-	0,0
Förändring av verkligt värde	0,0	0,0
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat 31.12	0,0	0,0

<b>Intäkter från noterade aktier och andelar som redovisats i resultaträkningen</b>		
Dividendintäkter från aktier och andelar som innehas per 31.12 och som redovisas under finansiella intäkter	0,0	0,0

### 5.2.3 Innehav redovisade enligt kapitalandelsmetoden

Ett intresseföretag är ett företag över vilket ägarföretaget har ett betydande inflytande. Innehav i ett intresseföretag skall redovisas enligt kapitalandelsmetoden i balansräkningen.

Kapitalandelsmetoden är en metod för redovisning som innebär att andelar i ett företag redovisas till anskaffningsvärde vid anskaffningstillfället och därefter justeras med ägarföretagets andel av förändringen i objektets nettotillgångar. Ägarföretagets resultat innefattar därefter ägarföretagets andel av objektets resultat och ägarföretagets övriga totalresultat inkluderar dess andel av objektets övriga totalresultat.

Viking Line Abp:s placering i Alandia Försäkring Abp samt Alandia Holding Ab har under verksamhetsåret genererat ett resultat om 2,5 Meur. Den under perioden erhållna dividenden från Alandia Försäkring Abp om 1,7 Meur resulterar i enlighet med IAS 28.10 för koncernen endast i ett positivt kassaflöde.

Viking Line Abp:s placering i Rederiaktiebolaget Eckerö har under verksamhetsåret genererat ett resultat om 3,4 Meur. Viking Line erhåller siffrorna från Rederiaktiebolaget Eckerö med ett kvartals förskjutning. Den under perioden erhållna dividenden från Rederiaktiebolaget Eckerö om 1,0 Meur resulterar i enlighet med IAS 28.10 för koncernen endast i ett positivt kassaflöde.

Viking Lines andel som uppgår till 50 % av Gotland Alandia Cruises AB:s resultat har för helåret 2025 genererat i ett resultat om -1,3 Meur.

### 5.2.4 Kundfordringar och övriga fordringar

Kundfordringar värderas till upplupet anskaffningsvärde i enlighet med IFRS 9. Det bokförda värdet för kundfordringar och övriga fordringar anses motsvara verkligt värde på grundval av posternas kortfristiga karaktär.

För förväntade kreditförluster på kundfordringar redovisas en förlustreserv. Justeringar av förlustreserven redovisas i koncernens resultaträkning. Ytterligare information om koncernens hantering av kreditförluster återfinns i not 5.5.4.

## Ekonomisk översikt

MEUR	31.12.2025	31.12.2024
Kundfordringar	11,0	12,4
Resultatregleringar	22,1	27,4
Övriga fordringar	0,8	0,6
<b>Totalt</b>	<b>33,9</b>	<b>40,4</b>
<b>Resultatregleringar</b>		
Personalrelaterade poster	16,1	22,4
Övriga resultatregleringar	6,0	5,0
<b>Totalt</b>	<b>22,1</b>	<b>27,4</b>
<b>Kundfordringar</b>		
Kundfordringar	11,0	12,4
Förlustreserv för förväntade kreditförluster	-0,1	-0,1
<b>Totalt</b>	<b>10,9</b>	<b>12,3</b>
Förlustreserv för förväntade kreditförluster 1.1	-0,1	-0,1
Årets förändring redovisad i koncernens resultaträkning	0,1	-
Förlustreserv för förväntade kreditförluster 31.12	-0,1	-0,1
<b>Åldersanalys kundfordringar</b>		
Icke förfallna	9,0	9,6
Förfallna 1-30 dagar	1,2	1,8
Förfallna över 30 dagar	0,8	1,0
<b>Totalt</b>	<b>11,0</b>	<b>12,4</b>
<b>Kundfordringar och övriga fordringar per valuta</b>		
EUR	27,9	35,0
SEK	5,8	5,3
CHF	0,1	0,1
GBP	0,0	0,0
NOK	0,0	-
USD	0,1	0,0
<b>Totalt</b>	<b>33,9</b>	<b>40,4</b>

### 5.2.5 Likvida medel

Likvida medel består av kontanter och bankkonton, höglikvida räntefonder samt kortfristiga placeringar med hög likviditet och vars löptid från anskaffningstidpunkten är högst tre månader. För likvida medel med en kort löptid anses det redovisade värdet motsvara verkligt värde.

MEUR	31.12.2025	31.12.2024
Pantsatta kontomedel	0,1	0,0
Kontanter och bankkonton	8,9	22,5
Kortfristiga placeringar	38,7	33,3
<b>Totalt</b>	<b>47,6</b>	<b>55,8</b>

## Ekonomisk översikt

### 5.2.6 Räntebärande skulder

Koncernen har både kort- och långfristiga räntebärande skulder. Samtliga skulder är i euro. En del av skulderna har fast ränta och en del har rörlig ränta. Den totala rörliga räntan utgörs av marknadsräntan och en företagsspecifik marginal.

Räntebärande skulder redovisas initialt till verkligt värde utifrån mottaget belopp. Transaktionskostnaderna inkluderas i de finansiella skuldernas ursprungliga bokföringsvärde. Efter anskaffningstidpunkten värderas skulderna till upplupet anskaffningsvärde enligt effektivräntemetoden. Det bokförda värdet för räntebärande skulder bedöms vara nära verkligt värde.

MEUR	31.12.2025	31.12.2024
<b>Långfristiga räntebärande skulder</b>		
Lån från penninginrättningar	93,6	112,5
Skulder till pensionsbolag	-	10,0
<b>Totalt</b>	<b>93,6</b>	<b>122,5</b>
<b>Kortfristiga räntebärande skulder</b>		
Lån från penninginrättningar, amortering	19,8	27,2
Skulder till pensionsbolag, amortering	10,0	2,0
<b>Totalt</b>	<b>29,8</b>	<b>29,2</b>
	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Räntebärande skulder 1.1	151,7	187,3
<b>Kassaflöden</b>		
Amorteringar	-29,2	-36,7
<b>Totalt</b>	<b>-29,2</b>	<b>-36,7</b>
<b>Icke-kassaflödespåverkande förändringar</b>		
Värdering till upplupet anskaffningsvärde, förändring	0,8	1,1
Räntebärande skulder 31.12	123,3	151,7
Leasingskulder 1.1	6,0	6,7
<b>Kassaflöden</b>		
Amorteringar	-2,6	-2,8
<b>Totalt</b>	<b>-2,6</b>	<b>-2,8</b>
<b>Icke-kassaflödespåverkande förändringar</b>		
Omräkningsdifferenser	0,1	-0,1
Ökning av leasingskuld	5,4	2,3
Leasingskulder 31.12	8,9	6,0

## Ekonomisk översikt

### 5.2.7 Leverantörsskulder och övriga skulder

Leverantörsskulder värderas till upplupet anskaffningsvärde i enlighet med IFRS 9. Det bokförda värdet för leverantörsskulder och övriga skulder anses motsvara verkligt värde på grundval av posternas kortfristiga karaktär.

MEUR	31.12.2025	31.12.2024
Leverantörsskulder	23,4	24,1
Resultatregleringar	43,7	41,4
Övriga skulder	11,2	11,5
<b>Totalt</b>	<b>78,3</b>	<b>77,1</b>
<b>Resultatregleringar</b>		
Personalrelaterade poster	26,6	24,6
Avtalsskulder	10,5	11,7
Utsläppsrätter	4,6	3,2
Övriga resultatregleringar	2,1	1,9
<b>Totalt</b>	<b>43,7</b>	<b>41,4</b>
	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Avtalsskulder 1.1	11,7	11,6
Ökningar	10,5	11,7
Minskningar	-11,7	-11,6
Avtalsskulder 31.12	10,5	11,7

Leverantörsskulder och övriga skulder per valuta	31.12.2025	31.12.2024
EUR	66,0	66,6
SEK	12,1	10,5
DKK	-	0,0
GBP	0,0	0,0
NOK	0,0	0,0
USD	0,1	0,0
<b>Totalt</b>	<b>78,3</b>	<b>77,1</b>

Merparten av övriga skulder består av personalrelaterade poster.

### 5.3 Varulager

Varulagret värderas till anskaffningsvärde enligt FIFO-principen (First In First Out) eller till ett sannolikt lägre nettoförsäljningsvärde.

Utifrån ledningens bedömningar 2025 har inte några väsentliga nedskrivningar redovisats i resultaträkningen.

MEUR	31.12.2025	31.12.2024
Försäljningsvarulager	11,4	11,9
Bunkerlager	1,1	1,5
<b>Totalt</b>	<b>12,4</b>	<b>13,4</b>

## Ekonomisk översikt

### 5.4 Eget kapital

#### 5.4.1 Resultat per aktie

Resultat per aktie är beräknat på 17 280 000 likvärdiga aktier.

Viking Line har inga options-, konvertibel- eller aktieprogram varför ingen utspädning kan förekomma.

#### 5.4.2 Aktiekapital

Viking Line Abp har ett minimiaktiekapital om 720 000,00 euro och ett maximikapital om 4 800 000,00 euro, inom vilka gränser aktiekapitalet kan ökas eller nedsättas utan ändring av bolagsordningen. Aktiernas minimiantal är 3 600 000 och maximiantalet är 18 000 000. Aktiekapitalet i Viking Line Abp är 1 816 429,61 euro. Samtliga aktier utgör en serie där alla aktier är likvärdiga och varje aktie motsvarar en röst vid omröstning och val. Ingen aktieägare får dock rösta för mera än  $\frac{1}{4}$  av vid stämman företrädda aktier.

Bolaget har inte emitterat några options- eller masskuldebrevslån. Bolaget och dess dotterbolag äger inga egna aktier.

#### 5.4.3 Fonder

MEUR	31.12.2025	31.12.2024
<b>Fonder</b>		
Reservfond	0,0	0,0
Överkursfond	0,0	0,0
Fond för inbetalt fritt eget kapital	49,6	49,6
Fond för verkligt värde	0,0	0,0
<b>Totalt</b>	<b>49,7</b>	<b>49,6</b>

#### 5.4.4 Omräkningsdifferenser

Omräkningsdifferenserna består av differenser som uppkommit vid konsolideringen av de utländska dotterbolagens bokslut. Differenserna redovisas i övrigt totalresultat.

#### 5.4.5 Dividend

Styrelsen föreslår för bolagsstämman att styrelsen bemyndigas att i dividend utbetala högst 1 euro per aktie vilket motsvarar 17 280 000,00 euro uppdelad i två rater så att 50 cent betalas i maj och den andra raten planeras att utbetalas under september 2026.

Dividendutdelning upptas som skuld i balansräkningen då bolagsstämmobeslut föreligger.

Viking Line Abp har inte några restriktioner gällande dividendutdelning förutom den utdelningsbegränsning i Viking Glory-finansieringen ifall koncernens skuldsättning i förhållande till EBITDA överstiger förhållandet 5,0. Koncernens skuldsättning i förhållande till EBITDA understiger förhållandet 5,0, varför inte utdelningsbegränsningen är tillämplig.

### 5.5 Hantering av finansiella risker

Koncernen är i den normala affärsverksamheten exponerad för flera finansiella risker. De huvudsakliga finansiella riskerna är valutarisk, likviditetsrisk, ränterisk, kredit- och motpartsrisk samt bunkerprisrisk. Moderbolagets styrelse har fastställt en policy för koncernens finansiering och hantering av finansiella risker. Koncernens finansiella ställning och riskexponering rapporteras regelbundet till styrelsen.

Koncernen har inte haft några derivatavtal under vare sig 2024 eller 2025.

## Ekonomisk översikt

### 5.5.1 Valutarisk

Koncernens valutarisk består av försäljning och inköp samt balansposter i utländsk valuta samt av nettoplaceringar i de utländska dotterbolagen. Inverkan av valutakursförändringar i nettoplaceringar i utländska dotterbolag avspeglas som omräkningsdifferenser i koncernens eget kapital och i övrigt totalresultat.

De viktigaste främmande valutorna för koncernen är svenska kronor (SEK) och amerikanska dollar (USD). Verksamhetsåret 2025 utgjorde omsättningen i SEK cirka 13 % av koncernens totala omsättning. Kostnader för löner och anställningsförmåner och inköp i SEK utgjorde cirka 21 % av koncernens totala kostnader för löner och anställningsförmåner och inköp. USD-kursen inverkar i huvudsak på koncernens resultat vid inköp av bunker.

Koncernens kundfordringar och övriga fordringar samt leverantörsskulder och övriga skulder per valuta framgår av not 5.2.4 respektive not 5.2.7. Därutöver har koncernen likvida medel i olika valutor. Koncernens lån är i sin helhet i euro. Valutapositionen följs kontinuerligt och en matchning av valutaflödena eftersträvas. Då obalans mellan koncernens in- och utflöden av SEK uppkommer hanteras detta främst genom en löpande försäljning av SEK. Koncernen hade vid bokslutstidpunkten ingen form av valutasäkring.

En förändring av den svenska kronan med fem procent i förhållande till euron, skulle per den 31 december 2025 ge en kalkylmässig effekt om +/- 0,2 Meur (+/- 0,2 Meur 31 december 2024) på koncernens resultat efter skatter och eget kapital.

### 5.5.2 Likviditetsrisk

Viking Line utvärderar och följer kontinuerligt upp den finansiering som affärsverksamheten kräver för att alltid ha tillräckliga medel för den löpande verksamheten, amorteringar och investeringar.

Likviditetsrisken hanteras vidare genom effektiv kassahantering, säkerställande av finansieringskällor till marknadsmässigt pris samt spridning av en tillräcklig del av placeringarna i likvida finansiella instrument. Fartygsinvesteringar finansieras med långa kreditavtal.

Koncernens långfristiga räntebärande skulder uppgick till 93,6 Meur per 31 december 2025 (122,5 Meur per 31 december 2024). Koncernens likvida medel uppgick till 47,6 Meur per 31 december 2025 (55,8 Meur). Beviljade outnyttjade kreditlimiter i koncernen uppgick till 22,1 Meur per 31 december 2025 (22,1 Meur). Uppgifter om tidpunkter då koncernens finansiella skulder förfaller till betalning återfinns i tabellen nedan.

Merparten av koncernens låneavtal innefattar marknadsmässiga lånekonventioner. De finansiella konventionerna i låneavtalen består av minimikrav på likvida medel och soliditet samt maximal nivå på koncernens totala finansiella nettoskulder i förhållande till EBITDA.

#### MEUR

Framtida kassaflöden avseende finansiella skulder (inkl. finansiella kostnader)	Leverantörs-skulder	Räntebärande skulder	Totalt
1.1.2026 - 30.6.2026	23,4	13,3	36,7
1.7.2026 - 31.12.2026		21,0	21,0
1.1.2027 - 31.12.2027		23,5	23,5
1.1.2028 - 31.12.2028		21,0	21,0
1.1.2029 - 31.12.2029		15,4	15,4
1.1.2030 - 31.12.2030		14,8	14,8
1.1.2031 -		31,5	31,5
Totalt	23,4	140,6	163,9

## Ekonomisk översikt

### 5.5.3 Ränterisk

Koncernens räntebärande skulder uppgick till 123,3 miljoner euro per 31.12.2025, av vilka 91,9 % har en rörlig ränta. Den totala rörliga räntan utgörs av marknadsräntan och en företagsspecifik marginal. Fluktuationer i räntenivån kan ha en negativ effekt på bolagets finansieringskostnader och öka kostnaderna för finansiering i framtiden.

En förändring av marknadsräntorna med en procentenhet skulle på de räntebärande skuldebrevslånen med rörlig ränta per 31 december 2025 ge en kalkylmässig kostnadseffekt om +0,9 Meur/- 0,9 Meur (+1,0 Meur/- 1,0 Meur per 31 december 2024) på koncernens resultat efter skatter och eget kapital.

### 5.5.4 Kredit- och motpartsrisk

Kreditrisken i den operativa verksamheten uppföljs kontinuerligt.

Kassamedel placeras i finansiella instrument som är likvida och utsatta för låg risk. Finansiella instrument görs endast med motparter som bedöms ha god soliditet och kreditvärdighet.

För koncernens kundfordringar redovisas en förlustreserv för förväntade kreditförluster. Justeringar av förlustreserven redovisas i koncernens resultaträkning.

Koncernen tillämpar den förenklade metoden för värdering av förlustreserv i enlighet med IFRS 9, så att reserven värderas till ett belopp som motsvarar de förväntade kreditförlusterna för återstående löptid av de aktuella tillgångarna. Värderingen ska vara en objektiv och sannolikhetsvägd uppskattning, återspeglar pengars tidsvärde och baseras på rimliga och verifierbara uppgifter för tidigare händelser, nuvarande förhållanden och prognoser för framtida ekonomiska förutsättningar.

En bortskrivning av det bokförda värdet av en finansiell tillgång görs då det inte finns några rimliga förväntningar på återbetalning. Kundfordringar bedöms individuellt med utgångspunkt från förfallna betalningar. Bortskrivningar redovisas i koncernens resultaträkning.

Balansvärdet för koncernens kundfordringar och övriga fordringar samt finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat motsvarar den maximala kreditexponeringen. Kreditrisken i koncernens kundfordringar och övriga fordringar betraktas som låg, eftersom dessa är utspridda på ett stort antal kunder.

Koncernen har inte haft några väsentliga kreditförluster under räkenskapsåret.

Förändringarna i koncernens förlustreserv för förväntade kreditförluster avseende kundfordringar presenteras i not 5.2.4.

En åldersanalys av kundfordringar återfinns i koncernens not 5.2.4.

### 5.5.5 Bunkerprisrisk

Bunkerkostnaderna utgör en väsentlig risk för koncernen. Huvuddelen av priset på koncernens bunkerinköp styrs av världsmarknadspriset för marinediesel och naturgas. Inköp av marinediesel görs i euro. Marinedieselpriset för en specifik leveransdag fastställs utgående från ett medeltal av marknadsnoteringarna från Platts Gas oil för de tre föregående dagarna samt medeltalet av veckans noteringar till Europeiska Centralbankens USD/EUR-kurs för motsvarande period. LNG (Liquefied Natural Gas) -priset bestäms utifrån marknadsnoteringen för TTF ICIS Herens medelpris för månaden före leverans.

Fartygens bunkerkostnader uppgick till 52,4 Meur under 2025 (58,2 Meur under 2024), vilket utgör 10,9 % (12,1 %) av koncernens omsättning. Bunkerförbrukningen uppgick till 45 596 ton marinediesel och 26 586 ton LNG/LBG under 2025 (43 012 ton marinediesel och 29 523 ton LNG/LBG under 2024).

En 10 % förändring av de rörliga komponenterna i priset per 31 december 2025 på LNG och den bunkeroljekvalitet som används, skulle med den prognosticerade bunkerförbrukningen för 2026 ge en kalkylmässig effekt om +/- 2,8 Meur på koncernens resultat efter skatt och eget kapital.

## Ekonomisk översikt

### 5.6 Förvaltning av kapital

Koncernen strävar efter att förvalta sitt kapital på ett sätt som stödjer lönsam tillväxt av verksamheten genom att säkerställa en adekvat likviditet och kapitalisering. Målet är att upprätthålla en kapitalstruktur som bidrar till att skapa ett aktieägarvärde och stöda dividendpolicyn. Vidare ska kapitalstrukturen stöda och upprätthålla bolagets finansiella lånekonventioner som består av minimikrav på likvida medel och soliditet och maximal nivå på koncernens totala nettoskuld i förhållande till EBITDA. Hanteringen av likviditet, lån och finansiella investeringar hanteras centralt i enlighet med bolagets Treasury Policy.

Bolagets styrelse bedömer koncernens kapitalstruktur regelbundet genom den verksamhetsplan som styrelsen godkännt.

### 5.7 Givna säkerheter och ansvarsförbindelser

MEUR	31.12.2025	31.12.2024
<b>Ansvarsförbindelser</b>		
Lån, limiter och kreditgarantier för vilka fartygsinteckningar och aktier givits som säkerhet	155,5	173,9
Övriga ansvar ej upptagna i balansräkningen		
Täckta med legorättsinteckningar	0,0	0,0
Täckta med pantsatta kontomedel	0,1	0,0
<b>Totalt</b>	<b>155,7</b>	<b>173,9</b>
<b>Säkerheter, för egen del</b>		
Fartygsinteckningar	206,0	410,0
Pantsatta aktier	26,1	26,1
Inteckningar i legorätt	0,4	0,4
Spärrade depositioner	0,1	0,0
<b>Totalt</b>	<b>232,6</b>	<b>436,5</b>
<b>Övriga ansvar som inte upptagits i bokföringen</b>	<b>2,3</b>	<b>2,6</b>

Alandia Holding Ab har utöver inskjutet kapital tagit ett lån för att finansiera köpet av aktierna i Alandia Försäkring Abp. Till den del Alandia Holding är i behov av likvida medel för betalning av amorteringarna har Viking Line Abp genom aktieägaravtal förbundit sig att enligt ägarandel tillskjuta likvida medel till Alandia Holding Ab.

Gotland Alandia Cruises AB:s uppgift är att utveckla och erbjuda kryssningar med Birka Gotland på ett lönsamt sätt. Till den del som det kan komma att erfordras säkerheter och garantier har Viking Line Abp genom aktieägaravtal förbundit sig att ställa ut sådana.

## Ekonomisk översikt

### 6. Övriga notuppgifter

#### 6.1. Närstående

Till koncernens närstående hör samtliga koncernbolag, intresseföretag, moderbolagets styrelse och koncernens ledningsgrupp samt nära familjemedlemmar till alla dessa och därtill företag som kontrolleras av samtliga ovanstående samt företag och personer som har ett betydande inflytande över koncernen.

Koncernens nyckelpersoner i ledande ställning utgörs av medlemmarna i moderbolagets styrelse och koncernens ledningsgrupp.

Koncernens interna affärstransaktioner som elimineras i koncernbokslutet redovisas inte som transaktioner med närstående, medan transaktioner med övriga närstående parter redovisas i enlighet med gällande redovisnings- och upplysningskrav.

#### 6.1.1 Dotterbolag

Dotterbolagen redovisas enligt förvärvsmetoden, se not 1.5

	Hemort	Ägarandel	Andel av rösterna
<b>Ägda av moderbolaget Viking Line Abp</b>	<b>Mariehamn</b>		
Viking Rederi AB	Norrtälje, Sverige	100%	100%
OÜ Viking Line Eesti	Tallinn, Estland	100%	100%
Viking Line Buss Ab	Mariehamn	100%	100%
Viking Line Skandinavien AB	Stockholm, Sverige	100%	100%
Viking Line Finlandverkehr GmbH	Lübeck, Tyskland	100%	100%
Oy Viking Tours Ruotsinmatkat - Sverigecenter Ab *	Mariehamn	100%	100%
Oy Ruotsinsatama - Sverigehamnen Ab *	Nådendal	100%	100%
<b>Ägda av dotterbolag</b>			
Finlandshamnen Stuveri AB	Stockholm, Sverige	100%	100%

\* Vilande bolag

#### 6.1.2 Intresseföretag och joint venture

Intresseföretagen och joint venture redovisas enligt kapitalandelsmetoden, se not 1.5.

	Hemort	Ägarandel	Andel av rösterna
<b>Ägda av moderbolaget Viking Line Abp</b>	<b>Mariehamn</b>		
<b>Intresseföretag</b>			
Alandia Försäkring Abp	Mariehamn	19,5 %	19,5 %
Alandia Holding Ab	Mariehamn	18,3 %	18,3 %
Rederiaktiebolaget Eckerö	Eckerö	20,2 %	20,2 %
<b>Joint venture</b>			
Gotland Alandia Cruises Ab	Gotland kommun	50,0 %	50,0 %

## Ekonomisk översikt

### Sammandrag av finansiella uppgifter för intresseföretag

	Alandia Försäkring Abp	Alandia Holding Ab	Rederi- aktiebolaget Eckerö	Totalt 2025
Tillgångar	323,5	31,7	180,8	536,0
Skulder	155,5	12,8	73,5	241,8
				<b>1.1-31.12 2025</b>
Periodens resultat	10,9	2,2	17,0	30,0
Periodens totalresultat	10,9	2,2	17,0	30,0
Koncernens andel av totalresultat	0,4	0,4	2,4	3,2
				<b>2025</b>
Intresseföretagens nettotillgångar	168,0	18,9	107,3	294,2
Koncernens andel av nettotillgångar	32,8	3,5	21,6	57,8
Balansvärdet av intresseföretag	32,6	3,6	21,6	57,8

Erhållna utdelningar från intresseföretag 1,7 1,0 2,8

Resultat för Rederiaktiebolaget Eckerö har ej erhållits för helåret 2025, siffrorna som anges ovan är för den senast tillgängliga perioden 1.1-30.9.2025.

Viking Line-koncernen har under 2025 även tagit in Rederiaktiebolaget Eckerös resultat för perioden 1.10-31.12.2024 då resultatet ej fanns tillgängligt vid uppgörande av 2024 års bokslut.

### Sammandrag av finansiella uppgifter för intresseföretag

	Alandia Försäkring Abp	Alandia Holding Ab	Rederi- aktiebolaget Eckerö	Totalt 2024
Tillgångar	345,9	31,8	167,6	545,3
Skulder	179,8	14,5	72,1	266,4
				<b>1.1-31.12 2024</b>
Periodens resultat	11,1	2,0	14,7	27,9
Periodens totalresultat	11,1	2,0	14,7	27,9
Koncernens andel av totalresultat	1,7	0,5	2,0	4,2
Justering av 2023-års faktiska utfall	0,7	0,2		
*Alandia Försäkring Abp:s resultat inkl korrigerings gjord via EK				
**Ingår en justering av 2023-års faktiska utfall				
				<b>2024</b>
Intresseföretagens nettotillgångar	166,1	17,3	95,5	278,9
Koncernens andel av nettotillgångar	32,4	3,2	19,2	54,8
Balansvärdet av intresseföretag	32,3	3,2	19,2	54,6

Erhållna utdelningar från intresseföretag 1,2 1,0 2,2

Resultat för Rederiaktiebolaget Eckerö har ej erhållits för helåret 2024, siffrorna som anges ovan är för den senast tillgängliga perioden 1.1-30.9.2024.

Viking Line-koncernen omklassificerade innehavet som ägarintressebolag per 22.11.2023 och har under 2024 även tagit in 1/3 av Rederiaktiebolaget Eckerös resultat för perioden 1.10-31.12.2023.

## Ekonomisk översikt

Sammandrag av finansiella uppgifter för joint venture	Gotland Alandia Cruises AB	Totalt 2025
Tillgångar	9,4	9,4
Skulder	8,1	8,1
		<b>1.1-31.12.2025</b>
Periodens resultat	-2,5	-2,5
Periodens totalresultat	-2,5	-2,5
Koncernens andel av totalresultat	-1,3	-1,3
		<b>2025</b>
Joint venture företagets nettotillgångar	1,3	1,3
Koncernens andel av nettotillgångar	0,6	0,6
Balansvärdet av joint venture företaget	-1,8	-1,8

### Balansräkning i sammandrag

Omsättningstillgångar	
Likvida medel	3,4
Övriga omsättningstillgångar	5,9
Anläggningstillgångar	0,1
Kortfristiga skulder	
Finansiella skulder (exklusive leverantörsskulder)	3,7
Övriga kortfristiga skulder	4,4
Långfristiga skulder	
Finansiella skulder (exklusive leverantörsskulder)	
Övriga långfristiga skulder	

### Totalresultat i sammandrag

Intäkter	71,0
Ränteintäkter	0,3
Kostnader	73,9
Avskrivningar	0,0
Räntekostnader	0,2
Inkomstskatt	-

## Ekonomisk översikt

Sammandrag av finansiella uppgifter för joint venture	Gotland Alandia Cruises AB	Resultatförts 2023	Totalt 2024
Tillgångar	10,9		10,9
Skulder	6,9		6,9
			<b>1.1-31.12.2024</b>
Periodens resultat	-13,0		-13,0
Periodens totalresultat	-13,0		-13,0
Koncernens andel av totalresultat	-5,0	-1,5	-6,5
			<b>2024</b>
Joint venture företagets nettotillgångar	4,1		4,1
Koncernens andel av nettotillgångar	2,0		2,0
Balansvärdet av joint venture företaget	-0,5		-0,5

### Balansräkning i sammandrag

Omsättningstillgångar	
Likvida medel	4,1
Övriga omsättningstillgångar	6,8
Anläggningstillgångar	0,1
Kortfristiga skulder	
Finansiella skulder (exklusive leverantörsskulder)	4,1
Övriga kortfristiga skulder	2,8
Långfristiga skulder	
Finansiella skulder (exklusive leverantörsskulder)	
Övriga långfristiga skulder	

### Totalresultat i sammandrag

Intäkter	55,6
Ränteintäkter	0,4
Kostnader	66,6
Avskrivningar	0,0
Räntekostnader	0,3
Inkomstskatt	-

## Ekonomisk översikt

### 6.1.3 Transaktioner med intresseföretag och företag som kontrolleras av koncernens nyckelpersoner i ledande ställning

Villkoren för transaktioner med närstående är marknadsmässiga. Koncernen har inga låneförbindelser, garantier, givna/mottagna ansvarsförbindelser eller andra ansvar med närstående.

MEUR	2025 1.1-31.12	2024 1.1-31.12
Försäljning av tjänster till intresseföretag	0,0	0,0
Försäljning av tjänster till joint venture företag	13,0	11,0
Försäljning av tjänster till övriga närstående	0,0	0,0
Köp av tjänster från intresseföretag	0,8	0,8
Köp av tjänster från joint venture företag	23,5	19,0
Köp av tjänster från övriga närstående	0,0	0,0

MEUR	31.12.2025	31.12.2024
Utestående fordringar till intresseföretag	0,0	0,0
Utestående skulder till intresseföretag	-	0,6
Utestående skulder till joint venture företag	0,8	0,4
Utestående skulder till övriga närstående	-	0,0

### 6.1.4 Ersättningar till koncernens nyckelpersoner i ledande ställning

EUR	2025 1.1-31.12	2024 1.1-31.12
Löner och andra kortfristiga ersättningar till koncernens ledningsgrupp	1 473 949	1 606 488
Totalt	1 473 949	1 606 488

Ersättningar och övriga förmåner 2025, euro	Grundlön/ Styrelsearvode	Övriga förmåner	Lagstadgad pensions- kostnad	Totalt
Jakob Johansson, styrelsens ordförande	44 000,00			44 000,00
Christina Dahlblom, styrelsemedlem	39 000,00			39 000,00
Ulrica Danielsson, styrelsemedlem	39 000,00			39 000,00
Jan Hanses, styrelsemedlem fr o m 24.4.2025	33 000,00			33 000,00
Stefan Lundqvist, styrelsemedlem	39 000,00			39 000,00
Andreas Remmer, styrelsemedlem	38 000,00			38 000,00
Gert Sviberg, styrelsemedlem	39 000,00			39 000,00
Peter Wiklöf, styrelsemedlem t o m 24.4.2025	17 500,00			17 500,00
Tomas Lindholm, styrelsesuppleant	5 000,00			5 000,00
Casper Lundqvist, styrelsesuppleant	5 000,00			5 000,00
Fredrik Vojbacke, styrelsesuppleant	5 000,00			5 000,00
	303 500,00	0,00	0,00	303 500,00
VD	386 775,31	440,00	71 054,01	458 269,32
VD:s ersättare	182 809,70	10 236,61	46 130,33	239 176,64
Övriga nyckelpersoner i ledande ställning	890 654,62	3 032,40	144 328,21	1 038 015,23
	1 460 239,63	13 709,01	261 512,55	1 735 461,19
Totalt	1 763 739,63	13 709,01	261 512,55	2 038 961,19

## Ekonomisk översikt

Ersättningar och övriga förmåner 2024, euro	Grundlön/ Styrelsearvode	Övriga förmåner	Lagstadgad pensions- kostnad	Totalt
Jakob Johansson, styrelsens ordförande	45 000,00			45 000,00
Christina Dahlblom, styrelsemedlem	39 000,00			39 000,00
Ulrica Danielsson, styrelsemedlem	39 000,00			39 000,00
Stefan Lundqvist, styrelsemedlem	39 000,00			39 000,00
Andreas Remmer, styrelsemedlem	38 000,00			38 000,00
Gert Sviberg, styrelsemedlem	39 000,00			39 000,00
Peter Wiklöf, styrelsemedlem	36 000,00			36 000,00
Tomas Lindholm, styrelsesuppleant	5 000,00			5 000,00
Casper Lundqvist, styrelsesuppleant	7 000,00			7 000,00
Fredrik Vojbacke, styrelsesuppleant	5 000,00			5 000,00
	292 000,00	0,00	0,00	292 000,00
VD	424 220,95	480,00	76 658,52	501 359,47
VD:s ersättare	190 519,55	9 668,92	45 246,13	245 434,60
Övriga nyckelpersoner i ledande ställning	978 521,77	3 076,50	152 471,53	1 134 069,80
	1 593 262,27	13 225,42	274 376,18	1 880 863,87
<b>Totalt</b>	<b>1 885 262,27</b>	<b>13 225,42</b>	<b>274 376,18</b>	<b>2 172 863,87</b>

Som ersättning för styrelsearbetet utgår arvoden, som fastställs av bolagsstämman. Skäliga resekostnader ersätts mot faktura.

Verkställande direktören och övriga medlemmar i koncernens ledningsgrupp erhåller månadslön, som årligen behandlas av styrelsen. Därutöver erhåller VD naturaförmåner i form av telefonförmån och grupplivförsäkring inkluderande sjukkostnadsförsäkring.

Under 2024 erlades en extra ersättning till VD och övriga medlemmar i koncernens ledningsgrupp.

Koncernen har avgiftsbestämda pensionsplaner. Pensionskostnad avser den kostnad som påverkat årets resultat. För VD och övriga medlemmar i ledningsgruppen gäller de allmänna pensionsvillkoren och den vid varje tidpunkt lägsta lagstadgade pensionsåldern.

VD har en uppsägningstid på 8 månader. Bolagets styrelse har rätt att säga upp VDs anställningsavtal, varvid VD åtnjuter 8 månaders lön efter tidpunkten för uppsägning. Övriga medlemmar i koncernens ledningsgrupp erhåller 6 månaders lön vid en eventuell uppsägning från bolagets sida. Utöver detta har inga andra individuella avtal avseende ersättningar på grund av uppsägning uppgjorts.

Bolagets VD är Marcus Risberg sedan den 3 november 2025. Peter Hellgren är VD:s ersättare sedan den 16 november 2018. Viking Lines tidigare VD Jan Hanses arbetar som senior advisor fram till pensioneringen i april 2026.

Inga andra ersättningar än löner och kortfristiga ersättningar har betalats till nyckelpersoner i ledande ställning.

## **Ekonomisk översikt**

### **6.2 Rättegångar och tvister**

Viking Line Abp är involverat i ett fåtal rättsliga tvister och förhandlingar, vars utfall inte kan förutsägas. Med beaktande av den information som finns tillgänglig i nuläget förväntas dock inte utfallet av dessa ha någon väsentlig inverkan på koncernens resultat.

### **6.3 Händelser efter balansdagen**

Styrelsen känner inte till några händelser efter balansdagen som skulle kunna påverka bokslutet.

# **Moderbolagets bokslut**

## Moderbolagets resultaträkning

MEUR	Not	2025 1.1-31.12	2024 1.1-31.12
<b>OMSÄTTNING</b>		<b>470,3</b>	<b>471,4</b>
Övriga rörelseintäkter	2	1,5	1,0
<b>Kostnader</b>			
Varor och tjänster	3	101,4	102,5
Personalkostnader	4	104,2	99,3
Avskrivningar	5	27,3	25,8
Övriga rörelsekostnader	6	219,9	220,4
		452,8	448,0
<b>RÖRELSERESULTAT</b>		<b>19,0</b>	<b>24,4</b>
Finansiella intäkter och kostnader	7	-3,0	-5,1
<b>RESULTAT FÖRE BOKSLUTSDISPOSITIONER OCH SKATTER</b>		<b>16,0</b>	<b>19,3</b>
Bokslutsdispositioner	8	-41,2	-18,0
Koncernbidrag		0,3	0,2
Inkomstskatter	9	-	-
<b>RÄKENSKAPSPERIODENS RESULTAT</b>		<b>-25,0</b>	<b>1,6</b>

## Moderbolagets balansräkning

MEUR	Not	31.12.2025	31.12.2024
<b>AKTIVA</b>			
<b>BESTÅENDE AKTIVA</b>			
<b>Immateriella tillgångar</b>	10	11,8	9,7
<b>Materiella tillgångar</b>	11		
Markområden		0,7	0,7
Byggnader och konstruktioner		1,3	1,4
Fartyg		389,4	405,0
Maskiner och inventarier		2,0	1,6
		393,4	408,7
<b>Placeringar</b>	12		
Aktier i koncernbolag		1,1	1,1
Kapitaltillskott till koncernbolag		14,9	17,6
Övriga aktier och andelar		47,4	47,3
		63,3	66,0
<b>BESTÅENDE AKTIVA TOTALT</b>		<b>468,5</b>	<b>484,4</b>
<b>RÖRLIGA AKTIVA</b>			
<b>Varulager</b>	13	12,4	13,4
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Kundfordringar		10,7	12,2
Koncernfordringar		0,3	0,2
Övriga fordringar		0,6	0,4
Resultatregleringar	14	19,4	24,6
		30,9	37,5
<b>Likvida medel</b>		42,6	51,0
<b>RÖRLIGA AKTIVA TOTALT</b>		<b>86,0</b>	<b>101,9</b>
<b>BALANSOMSLUTNING</b>		<b>554,5</b>	<b>586,3</b>

## Ekonomisk översikt

MEUR	Not	31.12.2025	31.12.2024
<b>PASSIVA</b>			
<b>EGET KAPITAL</b>			
	15		
Aktiekapital		1,8	1,8
Fond för inbetalt fritt eget kapital		51,8	51,8
Resultat från tidigare år		52,0	67,7
Räkenskapsperiodens resultat		-25,0	1,6
<b>EGET KAPITAL TOTALT</b>		<b>80,7</b>	<b>122,9</b>
<b>ACKUMULERADE BOKSLUTSDISPOSITIONER</b>			
Akkumulerade avskrivningsdifferenser		<b>270,7</b>	<b>229,4</b>
<b>FRÄMMANDE KAPITAL</b>			
<b>Långfristigt främmande kapital</b>			
	16		
Skulder till kreditinstitut		96,8	116,6
Skulder till pensionsbolag		-	10,0
Resultatregleringar		1,1	1,7
		97,9	128,3
<b>Kortfristigt främmande kapital</b>			
Skulder till kreditinstitut, amortering		19,8	27,2
Skulder till pensionsbolag, amortering		10,0	2,0
Leverantörsskulder		23,0	23,6
Koncernskulder		2,9	5,1
Övriga kortfristiga skulder		10,1	10,0
Resultatregleringar	17	39,4	37,7
		105,2	105,6
<b>FRÄMMANDE KAPITAL TOTALT</b>		<b>203,2</b>	<b>233,9</b>
<b>BALANSOMSLUTNING</b>		<b>554,5</b>	<b>586,3</b>

## Moderbolagets kassaflödesanalys

MEUR	2025 1.1-31.12	2024 1.1-31.12
<b>AFFÄRSVERKSAMHETEN</b>		
Räkenskapsperiodens resultat	-25,0	1,6
Justeringar		
Avskrivningar	27,3	25,8
Försäljningsvinster från materiella tillgångar	0,0	0,0
Övriga poster som inte ingår i kassaflödet	40,6	17,9
Räntekostnader och övriga finansiella kostnader	6,1	9,7
Ränteintäkter och övriga finansiella intäkter	-1,0	-2,4
Dividendintäkter	-2,8	-2,2
Erhållna koncernbidrag	-0,3	-0,2
Inkomstskatter	-	0,0
Förändring av rörelsekapital		
Förändring av kortfristiga fordringar	6,8	-0,2
Förändring av varulager	1,0	-0,6
Förändring av icke-räntebärande skulder	2,6	3,8
Erlagda räntor	-5,8	-9,5
Erlagda finansiella kostnader	-0,5	-0,7
Erhållna räntor	1,0	1,3
Erhållna finansiella intäkter	0,0	1,1
Erlagda skatter	-	0,0
<b>NETTOKASSAFLÖDE FRÅN AFFÄRSVERKSAMHETEN</b>	<b>50,0</b>	<b>45,3</b>
<b>INVESTERINGAR</b>		
Investeringar i fartyg	-9,8	-14,1
Investeringar i övriga immateriella och materiella tillgångar	-7,5	-5,0
Investeringar i placeringar	0,0	-5,0
Försäljning av övriga immateriella och materiella tillgångar	0,1	0,0
Återbetalning aktieägartillskott från koncernbolag	2,7	-
Förändring av långfristiga fordringar	-	0,6
Erhållna dividender	2,8	2,2
<b>NETTOKASSAFLÖDE FRÅN INVESTERINGAR</b>	<b>-11,9</b>	<b>-21,3</b>
<b>FINANSIERING</b>		
Amortering av lån	-29,2	-36,7
Erlagda dividender	-17,3	-17,3
<b>NETTOKASSAFLÖDE FRÅN FINANSIERING</b>	<b>-46,5</b>	<b>-54,0</b>
<b>FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL</b>	<b>-8,4</b>	<b>-29,9</b>
Likvida medel vid räkenskapsperiodens början	51,0	80,9
<b>LIKVIDA MEDEL VID RÄKENSKAPSPERIODENS SLUT</b>	<b>42,6</b>	<b>51,0</b>

# Noter till moderbolagets bokslut

## 1. Redovisningsprinciper

### 1.1 Företagsinformation

Viking Line Abp med hemort i Mariehamn är moderbolag i Viking Line-koncernen. Bolagets FO nr är 0144983-8.

### 1.2 Allmänt

Viking Line Abp:s bokslut har upprättats i enlighet med finsk bokföringslagstiftning samt övriga nationella regler och bestämmelser gällande bokslut.

Bolagets bokslut omfattar perioden 1 januari – 31 december 2025.

### 1.3 Risker och likviditet

Viking Line Abp:s likvida medel uppgick vid utgången av december till 42,6 Meur (51,0 Meur). Affärsverksamhetens nettokassaflöde uppgick till 50,0 Meur (45,3 Meur). Nettokassaflödet från investeringar var -11,9 Meur (-21,3 Meur) och nettokassaflödet från finansiering uppgick till -46,5 Meur (-54,0 Meur).

Koncernens låneavtal innehåller marknadsmässiga lånekoventioner. De finansiella kovenanterna i låneavtalen består av minimikrav på likvida medel och soliditet samt maximal nivå på koncernens totala finansiella nettoskulder i förhållande till EBITDA.

Bolagets förmåga att uppfylla de krav som ställs i befintliga finansieringsavtal beror på bolagets förmåga att generera kassaflöde från sin verksamhet, vilket delvis beror på faktorer som är utom bolagets kontroll. Det finns en risk, om den ekonomiska nedgången i Finland och det geopolitiska läget förvärras och energipriserna stiger väsentligt att bolaget inte kan generera ett tillräckligt kassaflöde eller erhålla ytterligare finansiering för att uppfylla sina förpliktelser i enlighet med finansieringsavtalen.

Från och med 1 januari 2024 har sjöfarten inkluderats i EU:s handelssystem för växthusgaser (ETS). ETS är ett av styrmedlen som EU använder för att nå de egna klimatmålen och internationella åtaganden inom Parisavtalet. Viking Line har varit förpliktigt att för utsläppen från och med den 1 januari 2024 överlämna utsläppsrätter för flottans växthusgasutsläpp till aktuell tillsynsmyndighet. Det första överlämnandet skedde i september 2025. Viking Line köper kontinuerligt utsläppsrätter för att minska prisrisken. Innehav av utsläppsrätter binder kapital och påverkar likviditeten negativt.

FuelEU Maritime-förordningen trädde i kraft från och med 1 januari 2025. Förordningens avsikt är att öka andelen förnybara- och lågutsläppsbränslen i den europeiska flottans energimix, enligt en kravnivå som stiger vart femte år. Finlands regering har beslutat att tillämpa ett liknande ö-undantag för FuelEU som för ETS fram till den 31 december 2029. Påverkan på likviditeten till följd av FuelEU Maritime förväntas vara minimal under den första femårsperioden.

Viking Lines verksamhet är utsatt för risker av olika slag, med varierande omfattning och effekt på verksamheten, det ekonomiska resultatet samt företagets förmåga att uppfylla vissa sociala och miljömässiga mål. De relevanta riskerna har klassificerats under fem kategorier: strategiska risker, operativa risker, skaderisker, finansiella risker och klimatrisker.

### 1.4 Poster i utländsk valuta

Transaktioner i utländsk valuta omräknas enligt transaktionsdagens kurs. Fordringar och skulder i utländsk valuta värderas till bokslutsdagens kurs.

### 1.5 Intäkter

Bolagets intäkter redovisas med avdrag för rabatter, indirekta skatter och valutakursdifferenser.

## Ekonomisk översikt

### 1.6 Pensionskostnader

Utomstående pensionsbolag svarar för det lagstadgade pensionsansvaret i bolaget. Pensionspremierna redovisas som kostnader i resultaträkningen för den räkenskapsperiod till vilken de hänför sig.

### 1.7 Inkomstskatter

I resultaträkningen redovisade inkomstskatter hänför sig till årets resultat samt till tidigare räkenskapsperioder.

### 1.8 Immateriella och materiella tillgångar samt avskrivningar

Immateriella och materiella tillgångar redovisas till ursprunglig anskaffningsutgift med avdrag för ackumulerade planenliga avskrivningar, vilka har beräknats utgående från tillgångarnas sannolika ekonomiska livslängd. I anskaffningsutgiften ingår inköpspriset samt kostnader direkt hänförliga till tillgången. I fartygens anskaffningsutgift ingår även byggfinaansiella kostnader. I balansvärdena ingår dessutom uppskrivningar på markområden, baserade på av utomstående värderingsmän gjorda värderingar.

Inköpta utsläppsrätter avsedda för eget bruk redovisas som immateriella tillgångar med avdrag för nedskrivningar. Innehav av ej utnyttjade utsläppsrätter omvärderas per balansdagen till marknadspris om det är lägre än anskaffningsvärdet. Omvärderingen får aldrig göras över anskaffningspris. Nedskrivning av utsläppsrätter redovisas i resultaträkningen bland övriga rörelsekostnader.

Använda utsläppsrätter redovisas bland övriga rörelsekostnader enligt FIFO-principen och som kortfristiga skulder. De använda utsläppsrätterna ligger kvar i balansräkningen tills de lämnats till energimyndigheten. Den första överlämningen skedde i september 2025, då utsläppsrätterna för verksamhetsåret 2024 överlämnades.

I fall ytterligare utsläppsrätter skulle behöva anskaffas görs en avsättning i balansräkningen enligt marknadsvärdet på balansdagens kurs. I resultaträkning bokförs detta bland övriga rörelsekostnader.

Immateriella tillgångar består även av programvaror och aktiverade ombyggnadskostnader för hyrda fastigheter för vilka avskrivning sker linjärt samt inköpta utsläppsrätter för vilka nedskrivning görs efter prövning.

Fartygen, vilka utgör den största tillgångsposten i balansräkningen, avskrivs linjärt. För fartygen har ett beräknat restvärde vid användningstidens slut beaktats vid avskrivningsberäkningarna. För fartyg avskrivs skrov, maskin och övriga beståndsdelar av långvarig karaktär linjärt på 30 år, medan beståndsdelar av kortvarig karaktär avskrivs linjärt på 15 år. Begagnade fartyg avskrivs linjärt på 12 år. Tilläggsinvesteringar i fartygen avskrivs under fartygens återstående planenliga livslängd. Ombyggnadsprojekt för fartyg, vars återstående planenliga livslängd är mindre än fem år, avskrivs på fem år.

Viking Lines fartyg dockas med 2–3 års mellanrum. Dockningskostnader aktiveras för respektive fartyg och avskrivs fram till nästa planerade dockning.

Normala utgifter för reparationer och underhåll kostnadsförs löpande. Markområden avskrivs inte. Byggnader och bilar avskrivs degressivt. Övriga materiella anläggningstillgångar avskrivs linjärt.

Avskrivningar för anläggningstillgångar beräknas enligt följande principer:

Fartyg	30 år linjärt
Fartyg, begagnade	12 år linjärt
Fartyg, beståndsdelar av kortvarig karaktär	15 år linjärt
Fartyg, dockningar	30 månader linjärt
Fartyg, maskiner och inventarier	5–10 år linjärt
Byggnader	4–7 % av utgiftsresten
Konstruktioner	10 år linjärt
Immateriella tillgångar	5–10 år linjärt
Maskiner och inventarier	5–15 år linjärt
Bilar	25 % av utgiftsresten

## Ekonomisk översikt

### 1.9 Placeringar

Viking Line Ab:s placeringar är värderade till anskaffningsutgiften. Om värdet av aktierna minskar väsentligt och långsiktigt redovisas en nedskrivning bland finansiella kostnader.

### 1.10 Varulager

Varulagret värderas till anskaffningsvärde enligt FIFO-principen (First In First Out) eller till ett sannolikt lägre nettoförsäljningsvärde.

### 1.11 Långfristiga fordringar

Långfristiga fordringar värderas till anskaffningsvärde.

## 2. Övriga rörelseintäkter

MEUR	2025 1.1-31.12	2024 1.1-31.12
Offentligt stöd	0,4	0,3
Fastighetshyror	0,1	0,1
Försäljningsvinst	0,0	0,0
Försäkringsersättning, haverier	0,2	0,0
Intäkter joint venture	0,6	0,6
Övriga intäkter	0,1	0,1
Totalt	1,5	1,0

## 3. Varor och tjänster

MEUR	2025 1.1-31.12	2024 1.1-31.12
Inköp under räkenskapsperioden	98,9	99,5
Varulagerförändring	0,7	-0,2
Av utomstående inköpta tjänster	1,9	3,2
Totalt	101,4	102,5

## 4. Personalkostnader

MEUR	2025 1.1-31.12	2024 1.1-31.12
Löner	113,5	108,6
Pensionskostnader	14,5	14,0
Övriga lönebikostnader	5,1	4,1
	133,2	126,7
Statlig restitution	-29,0	-27,4
Totalt	104,2	99,3

## Antal anställda i medeltal

Sjöpersonal	1 679	1 609
Landpersonal	321	329
Totalt	2 000	1 938

## Ekonomisk översikt

### 5. Avskrivningar

MEUR	2025 1.1-31.12	2024 1.1-31.12
Immateriella tillgångar	1,1	1,1
Byggnader och konstruktioner	0,1	0,1
Fartyg	25,5	24,3
Maskiner och inventarier	0,6	0,4
Totalt	27,3	25,8

### 6. Revisorernas arvoden

MEUR	2025 1.1-31.12	2024 1.1-31.12
Revision	0,1	0,1
Granskning av hållbarhetsrapportering	0,1	0,1
Revisionsrelaterade tjänster	0,0	0,0
Skatterådgivning	0,0	0,0
Övriga tjänster	0,0	0,0
Totalt	0,2	0,3

### 7. Finansiella intäkter och kostnader

MEUR	2025 1.1-31.12	2024 1.1-31.12
Dividendintäkter av övriga	2,8	2,2
Valutakursvinster	-	0,4
Övriga finansiella intäkter	1,0	2,4
Finansiella intäkter totalt	3,8	4,9
Räntekostnader till övriga	5,6	9,0
Räntekostnader till företag inom koncernen	0,2	0,3
Valutakursförluster	0,8	-
Övriga finansiella kostnader	0,3	0,7
Finansiella kostnader totalt	6,8	10,0
Finansiella intäkter och kostnader totalt	-3,0	-5,1

### 8. Bokslutsdispositioner

MEUR	2025 1.1-31.12	2024 1.1-31.12
Differens mellan avskrivningar enligt plan och avskrivningar i beskattningen	41,2	18,0
Totalt	41,2	18,0

### 9. Inkomstskatter

MEUR	2025 1.1-31.12	2024 1.1-31.12
Inkomstskatt för den egentliga verksamheten	-	-

## Ekonomisk översikt

<b>10. Immateriella tillgångar</b>		
<b>MEUR</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
<b>Utsläppsrätter</b>		
Anskaffningsutgift 1.1	0,1	1,4
Ökningar	4,6	1,8
Omvärdering	-	0,1
Förbrukade utsläppsrätter	-4,5	-3,2
Anskaffningsutgift 31.12	0,1	0,1
Använda ej inlämnade utsläppsrätter 1.1	3,2	-
Förbrukade utsläppsrätter	4,5	3,2
Inlämnade utsläppsrätter	-3,2	-
Använda ej inlämnade utsläppsrätter 31.12	4,6	3,2
Bokföringsvärde 1.1	3,3	1,4
Bokföringsvärde 31.12	4,7	3,3
<b>MEUR</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
<b>Övriga immateriella rättigheter</b>		
Anskaffningsutgift 1.1	8,3	8,1
Ökningar	1,9	1,5
Minskningar	-	-1,2
Anskaffningsutgift 31.12	10,2	8,3
Akkumulerade avskrivningar 1.1	-3,5	-4,0
Akkumulerade avskrivningar på minskningar	-	1,2
Räkenskapsperiodens avskrivningar	-0,7	-0,7
Akkumulerade avskrivningar 31.12	-4,3	-3,5
Bokföringsvärde 1.1	4,8	4,1
Bokföringsvärde 31.12	6,0	4,8
<b>MEUR</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
<b>Övriga utgifter med lång verkningstid</b>		
Anskaffningsutgift 1.1	12,6	11,7
Ökningar	0,1	1,0
Minskningar	-1,0	-0,1
Anskaffningsutgift 31.12	11,6	12,6
Akkumulerade avskrivningar 1.1	-11,0	-10,8
Akkumulerade avskrivningar på minskningar	1,0	0,1
Räkenskapsperiodens avskrivningar	-0,4	-0,3
Akkumulerade avskrivningar 31.12	-10,4	-11,0
Bokföringsvärde 1.1	1,5	0,9
Bokföringsvärde 31.12	1,2	1,5
<b>Immateriella tillgångar totalt</b>	<b>11,8</b>	<b>9,7</b>

## Ekonomisk översikt

<b>11. Materiella tillgångar</b>		
<b>MEUR</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
<b>Markområden</b>		
Anskaffningsutgift 1.1	0,5	0,5
Anskaffningsutgift 31.12	0,5	0,5
Uppskrivningar 1.1	0,2	0,2
Uppskrivningar 31.12	0,2	0,2
Bokföringsvärde 1.1	0,7	0,7
Bokföringsvärde 31.12	0,7	0,7
<b>MEUR</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
<b>Byggnader och konstruktioner</b>		
Anskaffningsutgift 1.1	5,3	5,3
Ökningar	0,0	0,0
Anskaffningsutgift 31.12	5,3	5,3
Ackumulerade avskrivningar 1.1	-4,0	-3,9
Räkenskapsperiodens avskrivningar	-0,1	-0,1
Ackumulerade avskrivningar 31.12	-4,0	-4,0
Bokföringsvärde 1.1	1,4	1,4
Bokföringsvärde 31.12	1,3	1,4
<b>MEUR</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
<b>Fartyg</b>		
Anskaffningsutgift 1.1	790,7	780,8
Ökningar	9,8	14,1
Minskningar	-3,7	-4,1
Anskaffningsutgift 31.12	796,8	790,7
Ackumulerade avskrivningar 1.1	-385,7	-365,6
Ackumulerade avskrivningar på minskningar	3,7	4,1
Räkenskapsperiodens avskrivningar	-25,5	-24,3
Ackumulerade avskrivningar 31.12	-407,5	-385,7
Bokföringsvärde 1.1	405,0	415,2
Bokföringsvärde 31.12	389,4	405,0
<b>MEUR</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
<b>Maskiner och inventarier</b>		
Anskaffningsutgift 1.1	7,1	6,9
Ökningar	1,0	0,7
Minskningar	-1,0	-0,5
Anskaffningsutgift 31.12	7,0	7,1
Ackumulerade avskrivningar 1.1	-5,5	-5,6
Ackumulerade avskrivningar på minskningar	1,0	0,5
Räkenskapsperiodens avskrivningar	-0,6	-0,4
Ackumulerade avskrivningar 31.12	-5,0	-5,5
Bokföringsvärde 1.1	1,6	1,3
Bokföringsvärde 31.12	2,0	1,6
<b>Materiella tillgångar totalt</b>	<b>393,4</b>	<b>408,7</b>

## Ekonomisk översikt

<b>12. Placeringar</b>		
MEUR	2025	2024
<b>Aktier i koncernbolag</b>		
Anskaffningsutgift 1.1	1,1	1,1
Anskaffningsutgift 31.12	1,1	1,1
<b>Kapitaltillskott i koncernbolag</b>		
Anskaffningsutgift 1.1	17,6	17,6
Minskningar	-2,7	-
Anskaffningsutgift 31.12	14,9	17,6
<b>Aktier i intresseföretag</b>		
Anskaffningsutgift 1.1	41,3	41,3
Ökningar	0,0	0,0
Minskningar	-	0,0
Anskaffningsutgift 31.12	41,3	41,3
<b>Aktier i joint venture företag</b>		
Anskaffningsutgift 1.1	6,0	1,0
Kapitaltillskott	-	5,0
Anskaffningsutgift 31.12	6,0	6,0
<b>Övriga aktier och andelar</b>		
Anskaffningsutgift 1.1	0,0	0,0
Anskaffningsutgift 31.12	0,0	0,0
<b>Placeringar totalt</b>	<b>63,3</b>	<b>66,0</b>
<b>13. Varulager</b>		
MEUR	31.12.2025	31.12.2024
Försäljningsvarulager	11,4	11,9
Bunkerlager	1,1	1,5
Totalt	12,4	13,4
<b>14. Resultatregleringar</b>		
MEUR	31.12.2025	31.12.2024
Personalrelaterade poster	14,5	20,9
Övriga resultatregleringar	4,8	3,7
Totalt	19,4	24,6

## Ekonomisk översikt

<b>15. Eget kapital</b>		
<b>MEUR</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Aktiekapital 1.1	1,8	1,8
Aktiekapital 31.12	1,8	1,8
Fond för inbetalt fritt eget kapital 1.1	51,8	51,8
Fond för inbetalt fritt eget kapital 31.12	51,8	51,8
Resultat från tidigare år 1.1	67,7	77,7
Föregående års resultat	1,6	7,3
Preskriberade dividender	0,0	-
Dividendutdelning	-17,3	-17,3
Resultat från tidigare år 31.12	52,0	67,7
Räkenskapsperiodens resultat	-25,0	1,6
Eget kapital totalt	80,7	122,9
<b>Utdelningsbara medel</b>		
Fond för inbetalt fritt eget kapital 31.12	51,8	51,8
Resultat från tidigare år 31.12	52,0	67,7
Räkenskapsperiodens resultat	-25,0	1,6
Totalt	78,9	121,1
<b>16. Lån som förfaller senare än efter 5 år</b>		
<b>MEUR</b>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
Skulder till kreditinstitut	32,8	45,9
Totalt	32,8	45,9
<b>17. Resultatregleringar</b>		
<b>MEUR</b>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
Personalrelaterade poster	22,4	21,0
Utsläppsrätter	4,6	3,2
Övriga resultatregleringar	12,5	13,5
Totalt	39,4	37,7

## Ekonomisk översikt

### 18. Givna säkerheter, ansvarsförbindelser och andra ansvar

MEUR	31.12.2025	31.12.2024
<b>Ansvarsförbindelser</b>		
Lån och limiter för vilka fartygsinteckningar och aktier givits som säkerhet	158,7	177,8
Täckta med pantsatta banktillgodohavanden	-	0,0
Totalt	158,7	177,8
<b>Säkerheter, för egen del</b>		
Fartygsinteckningar	206,0	410,0
Aktier	26,1	26,1
Pantsatta banktillgodohavanden	-	0,0
Totalt	232,1	436,1
<b>Leasingansvar</b>		
Belopp som förfaller under följande räkenskapsperiod	1,8	1,7
Belopp som förfaller senare	3,6	0,9
Totalt	5,4	2,6
<b>Övriga ansvar som inte upptagits i bokföringen</b>		
	2,3	2,6

Alandia Holding Ab har utöver inskjutet kapital tagit ett lån för att finansiera köpet av aktierna i Alandia Försäkring Abp. Till den del Alandia Holding är i behov av likvida medel för betalning av amorteringarna har Viking Line Abp genom aktieägaravtal förbundit sig att enligt ägarandel tillskjuta likvida medel till Alandia Holding Ab.

**Underskrifter**

## **Styrelsens och verkställande direktörens underskrifter**

Bokslutet, som upprättats i enlighet med tillämpliga bestämmelser om bokslut, ger en rättvisande bild av tillgångarna, förpliktelserna, den ekonomiska ställningen samt vinsterna och förlusterna både i fråga om företaget självt och i fråga om den helhet som utgörs av de företagsom omfattas av företagets koncernbokslut.

I verksamhetsberättelsen ingår en redogörelse som ger en sanningsenlig bild av utvecklingen och resultatet av affärsverksamheten i företaget å ena sidan och i den helhet av företag som omfattas av koncernbokslutet å andra sidan samt en beskrivning av de mest relevanta riskerna och osäkerhetsfaktorerna och företagets ställning i övrigt.

Hållbarhetsrapport som ingår i verksamhetsberättelsen är upprättad med iakttagande av de rapporteringsstandarder som avses i 7 kap. och med iakttagande av artikel 8 i taxonomiförordningen.

Mariehamn den 12 februari 2026

Jakob Johansson  
Styrelseordförande

Christina Dahlblom

Ulrica Danielsson

Jan Hanses

Stefan Lundqvist

Andreas Remmer

Gert Sviberg

Marcus Risberg  
Verkställande direktör

## **Revisionsanteckning**

Över utförd revision har idag avgivits berättelse.  
Mariehamn den 12 februari 2026

PricewaterhouseCoopers Oy  
Revisionsammanslutning

Martin Grandell, CGR

# Revisionsberättelse

# Revisionsberättelse

Till Viking Line Abp:s bolagsstämma

## Revision av bokslutet

### Uttalande

Enligt vår uppfattning

- ger koncernbokslutet en rättvisande bild av koncernens ekonomiska ställning och av resultatet av dess verksamhet och kassaflöden för året i enlighet med internationella redovisningsstandarder (IFRS Redovisningsstandarder), så som de antagits av EU
- ger bokslutet en rättvisande bild av moderbolagets ekonomiska ställning samt av resultatet av dess verksamhet i enlighet med i Finland ikraftvarande bestämmelser gällande upprättande av bokslut och det uppfyller de lagstadgade kraven.

Vårt uttalande i denna rapport är förenligt med innehållet i den kompletterande rapport som överlämnats till styrelsen.

### Revisionens omfattning

Vi har utfört en revision av bokslutet för Viking Line Abp (fo-nummer 0144983-8) för räkenskapsperioden 1.1.–31.12.2025. Bokslutet omfattar

- koncernens balansräkning, resultaträkning, rapport över totalresultat, rapport över förändringarna i eget kapital, kassaflödesanalys och noter till bokslutet inklusive väsentlig information om redovisningsprinciper och annan förklarande information
- moderbolagets balansräkning, resultaträkning, kassaflödesanalys och noter till bokslutet.

## Grund för uttalandet

Vi har utfört vår revision i enlighet med god revisionsssed i Finland. Vårt ansvar enligt god revisionsssed beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar för revisionen av bokslutet.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

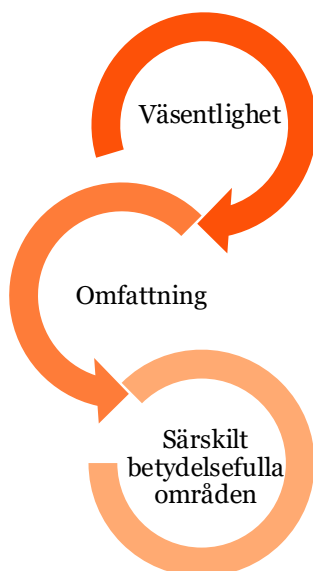
## Oberoende

Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernföretagen enligt de etiska kraven i Finland som gäller den av oss utförda revisionen och vi har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa.

Andra tjänster än revisionstjänster som tillhandahållits moderbolaget och koncernbolagen är enligt vår bästa kunskap och övertygelse i enlighet med bestämmelserna för dylika tjänster i Finland och vi har inte tillhandahållit förbjudna tjänster som avses i revisorsförordningens 537/2014 artikel 5.1. De andra tjänster än revisionstjänster som vi tillhandahållit framgår ur not 2.7.1 till koncernbokslutet.

## Vår revisionsansats

### Översikt



---

För koncernbokslutet tillämpad väsentlighet: 3,6 miljoner €, som är 0,75 % av omsättningen.

---

- Vår koncernrevision täcker största delen av koncernens omsättning, tillgångar och skulder
  - Värdering av fartyg
-

Vi utformade vår revision med genom att fastställa väsentlighetsnivå och bedöma risken för väsentligt fel i bokslutet som helhet. Vi beaktade speciellt de områden där ledningen gjort subjektiva bedömningar. Sådana är till exempel betydande redovisningsmässiga uppskattningar som baserar sig på antaganden och prognoser om framtida händelser.

## Väsentlighet

Revisionens omfattning och inriktning baserades på vår bedömning av väsentlighet. Revisionens mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida bokslutet som helhet innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel. Fel anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användarna fattar på basis av bokslutet.

Baserat på vårt professionella omdöme fastställde vi vissa kvantitativa gränsvärden för att bestämma väsentlighetsnivå som tillämpats för koncernbokslutet som helhet. Med hjälp av dessa gränsvärden och kvalitativa överväganden fastställde vi revisionens inriktning och omfattning samt karaktär, tidpunkt och omfattning av våra granskningsåtgärder. Vidare användes väsentlighetsnivån för att bedöma effekten av enskilda och sammantagna felaktigheter på bokslutet som helhet.

<b>Koncernens väsentlighet</b>	3,60 miljoner € (föregående året 2,41 miljoner €)
<b>Hur vi fastställt väsentligheten</b>	0,75 % av koncernens omsättning
<b>Motivering av valet av väsentlighetstal</b>	Vi valde att använda omsättningen som referensvärde vid beräkning av väsentligheten. Enligt vår uppfattning är detta referensvärde en relevant mätare då användare av bokslutet bedömer bolagets finansiella prestation. Omsättningen är ett allmänt godkänt referensvärde och 0,75 % ligger inom de allmänt godkända kvantitativa gränsvärdena i revisionsstandarderna.

## Revisionens inriktning och omfattning

Vi beaktade Viking Line koncernens struktur, bransch och redovisningsprocesser samt interna kontroller då vi utformade revisionens omfattning.

Baserat på de här kriterierna bedömde vi att granskningen av moderbolaget täcker största delen av koncernens omsättning, tillgångar och skulder. Dessutom gjorde vi valda granskningsinsatser och analytisk granskning på koncernnivå för att identifiera oväntade förändringar i dotterbolagen.

## Särskilt betydelsefulla områden för revisionen

Särskilt betydelsefulla områden för revisionen är de områden som enligt vår professionella bedömning var de mest betydelsefulla för räkenskapsperiodens revision. Dessa områden behandlades inom ramen för revisionen av, och i vårt ställningstagande till bokslutet som helhet, men vi ger inga separata uttalanden om dessa områden.

Liksom vid alla revisioner beaktade vi också risken för att ledningen åsidosätter den interna kontrollen, och har bland annat övervägt om det finns belägg för systematiska avvikelser som givit upphov till risk för väsentliga felaktigheter till följd av oegentligheter.

<b>Särskilt betydelsefullt område för koncernbokslutet</b>	<b>Hur vår revision beaktade det särskilt betydelsefulla området</b>
<p><b>Värdering av fartyg</b></p> <p>Se noterna 1.3, 4.2 och 4.3 till koncernbokslutet.</p> <p>Värderingen av fartygen görs på basen av anskaffningsvärdet med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar.</p> <p>Avskrivningarnas storlek baseras på fartygens förväntade nyttjandeperiod samt det uppskattade restvärdet för fartyget i fråga, och reflekterar därmed ledningens bedömning av dessa.</p> <p>Vi bedömer att värdering av fartyg utgör ett särskilt betydelsefullt område för revisionen på grund av att värderingen påverkas av ledningens bedömningar och posten utgör en betydande andel av koncernens tillgångar.</p>	<p>För att säkerställa oss om att fartygen i balansräkningen inte är värderade till ett värde som överstiger deras gängse värde, jämförde vi på fartygsnivå bokföringsvärdet med en värdering utförd av en utomstående expert som bolaget anlitat och skapade en förståelse för deras värderingsmetoder.</p> <p>Granskningen omfattade koncernens samtliga helägda fartyg, dvs. Viking Glory, Viking Grace, Viking XPRS, Gabriella och Viking Cinderella samt fartyget som samägs med extern part, dvs. Birka Gotland.</p>
<p>Vad gäller moderbolagets bokslut finns det inga sådana betydelsefulla områden som kräver rapportering i vår revisionsberättelse.</p>	
<p>Risker för väsentliga felaktigheter som avses i EU förordningens 537/2014 artikel 10.2c har inte identifierats i koncernbokslutet eller moderbolagets bokslut.</p>	

## Styrelsens och verkställande direktörens ansvar för bokslutet

Styrelsen och verkställande direktören ansvarar för upprättandet av bokslutet och för att koncernbokslutet ger en rättvisande bild enligt internationella redovisningsstandarder (IFRS Redovisningsstandarder), så som de antagits av EU och för att bokslutet ger en rättvisande bild i enlighet med i Finland

ikraftvarande bestämmelser gällande upprättande av bokslut samt uppfyller de lagstadgade kraven. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta ett bokslut som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på misstag.

Vid upprättandet av bokslutet ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av moderbolagets 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 man avser att likvidera moderbolaget eller koncernen, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra detta.

## **Revisorns ansvar för revisionen av bokslutet**

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida bokslutet som helhet innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på 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 god revisionssed 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 bokslutet.

Som del av en revision enligt god revisionssed använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- Identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i bokslutet, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risker för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- Skaffar vi oss en förståelse av den del av den interna kontrollen som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen för moderbolagets eller koncernens del.

- Utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i ledningens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- Drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av bokslutet. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om moderbolagets eller koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i bokslutet om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om bokslutet. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett moderbolag eller en koncern inte längre kan fortsätta verksamheten.
- Utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i bokslutet, däribland upplysningarna, och om bokslutet återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.
- Planerar och utför vi koncernrevisionen för att inhämta tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis avseende den finansiella informationen för företag eller affärsenheter inom koncernen som grund för att lämna ett uttalande avseende koncernbokslutet. Vi ansvarar för styrning, övervakning och genomgång av det revisionsarbete som utförts för koncernrevisionens syfte. Vi är ensamt ansvariga för vårt revisionsuttalande.

Vi kommunicerar med dem som har ansvar för bolagets styrning avseende, bland annat, revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den, samt betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat under revisionen.

Vi förser också dem som har ansvar för bolagets styrning med en bekräftelse om att vi har följt relevanta yrkesetiska krav avseende oberoende, och kommunicerar alla relationer och andra förhållanden som rimligen kan påverka vårt oberoende samt i tillämpliga fall tillhörande motåtgärder.

Av de frågor som kommuniceras med dem som har ansvar för bolagets styrning fastställer vi vilka frågor som varit de mest betydelsefulla för räkenskapsperiodens revision och som därför utgör de för revisionen särskilt betydelsefulla områdena. Vi beskriver dessa områden i revisionsberättelsen såvida inte lagar eller

andra författningar förhindrar upplysning om frågan eller när, i ytterst sällsynta fall, vi bedömer att en fråga inte ska kommuniceras i revisionsberättelsen på grund av att de negativa konsekvenserna av att göra det rimligen skulle väntas vara större än allmänintresset av denna kommunikation.

## Övriga rapporteringsskyldigheter

### Uppgifter om revisionsuppdraget

Vi har fungerat som av bolagsstämman vald revisor från och med 11.2.2010 oavbrutet i 16 år. CGR Martin Grandell har fungerat som den av PricewaterhouseCoopers Oy utsedda huvudansvariga revisorn från och med bolagsstämman 27.04.2022.

### Övrig information

Styrelsen och verkställande direktören ansvarar för den övriga informationen. Den övriga informationen omfattar verksamhetsberättelsen och informationen i årsberättelsen men inkluderar inte bokslutet eller vår revisionsberättelse. Vi har fått tillgång till verksamhetsberättelsen före datumet för denna revisionsberättelse och förväntar oss att få tillgång till årsberättelsen efter detta datum.

Vårt uttalande om bokslutet täcker inte övrig information.

Vår skyldighet är att läsa den ovan specificerade övriga informationen i samband med revisionen av bokslutet och i samband med detta göra en bedömning av om det finns väsentliga motstridigheter mellan den övriga informationen och bokslutet eller den uppfattning vi har inhämtat under revisionen eller om den i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter. För verksamhetsberättelsens del är det ytterligare vår skyldighet att bedöma om verksamhetsberättelsen har upprättats enligt de bestämmelser som ska följas vid upprättande av verksamhetsberättelser, med undantag för de uppgifter om hållbarhetsrapporten om vilka det finns bestämmelser i 7 kap. i bokföringslagen och i hållbarhetsrapporteringsstandarderna.

Enligt vår uppfattning är uppgifterna i verksamhetsberättelsen och bokslutet enhetliga och verksamhetsberättelsen har upprättats enligt de bestämmelser som ska följas vid upprättande av verksamhetsberättelser. Vårt uttalande täcker inte de uppgifter om hållbarhetsrapporten om vilka det finns bestämmelser i 7 kap. i bokföringslagen och i hållbarhetsrapporteringsstandarderna.

Om vi utgående från vårt arbete på den övriga informationen som vi fick tillgång till före datumet för denna revisionsberättelse, drar slutsatsen att det förekommer en väsentlig felaktighet i den aktuella övriga informationen, bör vi rapportera detta. Vi har ingenting att rapportera gällande detta.

Helsingfors 12.2.2026

**PricewaterhouseCoopers Oy**

Revisionsammanslutning

Martin Grandell

CGR

# Oberoende revisors rapport gällande ESEF-bokslutet för Viking Line Abp

Till Viking Line Abp:s styrelse

Vi har utfört vårt bestyrkandeuppdrag där uttalandet görs med rimlig säkerhet gällande det bokslutet 743700CUWGW42AGIDN49-2025-12-31-1-sv.xbri för Viking Line Abp (FO-nummer 0144983-8) som har upprättats i enlighet med kommissionens tekniska tillsynsstandard för räkenskapsperioden 1.1.2025–31.12.2025.

## Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Styrelsen och verkställande direktören ansvarar för upprättandet av bolagets verksamhetsberättelse och bokslut (ESEF-bokslut) så att de uppfyller kraven i kommissionens tekniska tillsynsstandard. I detta ansvar ingår att

- upprätta ESEF-bokslutet i XHTML-format i enlighet med artikel 3 i kommissionens tekniska tillsynsstandard
- märka de primära rapporterna, noterna och identifieringsuppgifterna av bolaget i det koncernbokslut som ingår i ESEF-bokslutet med iXBRL i enlighet med artikel 4 i kommissionens tekniska tillsynsstandard och
- säkerställa överensstämmelse mellan ESEF-bokslutet och det reviderade bokslutet.

Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta ett ESEF-bokslut i enlighet med kraven i kommissionens tekniska tillsynsstandard.

## Revisorns oberoende och kvalitetsstyrning

Vi är oberoende av bolaget enligt de etiska krav som tillämpas i Finland och som gäller vårt uppdrag och vi har uppfyllt våra övriga etiska skyldigheter enligt dessa krav.

Revisorn tillämpar den internationella standarden för kvalitetsstyrning ISQM 1, enligt vilken revisionsammanslutningen ska utforma, implementera och upprätthålla ett system för kvalitetsstyrning inklusive riktlinjer eller rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i författningar och föreskrifter.

## **Revisorns skyldigheter**

Vår skyldighet är att i enlighet med 7 kap. 8 § i värdepappersmarknadslagen bestyrka ett bokslut upprättat enligt kommissionens tekniska tillsynsstandard. Vi ger ett uttalande om huruvida det koncernbokslut som ingår i ESEF-bokslutet har till väsentliga delar märkts i enlighet med kraven i artikel 4 i kommissionens tekniska tillsynsstandard.

Vår skyldighet är att i vårt uttalande anmäla i vilken omfattning bestyrkandet har utförts. Vi har utfört ett uppdrag där uttalande görs med rimlig säkerhet i enlighet med den internationella standarden för bestyrkandeuppdrag ISAE 3000 (omarbetad).

Granskningen innefattar åtgärder för inhämtande av bevis gällande

- huruvida de primära rapporterna i det koncernbokslut som ingår i ESEF-bokslutet har till väsentliga delar märkts med iXBRL i enlighet med kraven i artikel 4 i kommissionens tekniska tillsynsstandard och
- huruvida noterna och identifieringsuppgifterna av bolaget i det koncernbokslut som ingår i ESEF-bokslutet till väsentliga delar har märkts med iXBRL i enlighet med kraven i artikel 4 i kommissionens tekniska tillsynsstandard och
- huruvida det finns överensstämmelse mellan ESEF-bokslutet och det reviderade bokslutet.

Karaktären på, tidpunkten för och omfattningen av valda granskningsåtgärder beror på revisorns bedömning. Detta omfattar övervägandet av risken om huruvida det finns en väsentlig avvikelse beroende på oegentligheter eller misstag från kraven i kommissionens tekniska tillsynsstandard.

Vi anser att vi inhämtat tillräckliga och ändamålsenliga granskningsbevis som grund för vårt uttalande.

## **Uttalande**

Såsom vårt uttalande enligt 7 kap. 8 § i värdepappersmarknadslagen anser vi att de primära rapporterna och noterna och identifieringsuppgifterna av bolaget i det koncernbokslut som ingår i ESEF-bokslutet för Viking Line Abp 743700CUWGW42AGIDN49-2025-12-31-1-sv.xbri för räkenskapsperioden 1.1.2025–

31.12.2025 till väsentliga delar har märkts i enlighet med kraven i kommissionens tekniska tillsynsstandard.

Vårt uttalande om revisionen av koncernbokslutet för Viking Line Abp för räkenskapsperioden 1.1.2025–31.12.2025 har getts i vår revisionsberättelse daterad den 12.2.2026. Med denna rapport ger vi inte ett uttalande om revisionen av koncernbokslutet och drar inte någon annan slutsats.

Helsingfors 20.03.2026

**PricewaterhouseCoopers Oy**

Revisionsammanslutning

Martin Grandell

CGR

# Hållbarhets- granskningsberättelse

# Hållbarhetsgranskningsberättelse

Till Viking Line Abp:s bolagsstämma

Vi har utfört vårt bestyrkandeuppdrag där uttalandet lämnas med begränsad säkerhet gällande den i bokföringslagens 7 kap. avsedda koncernhållbarhetsrapport för Viking Line Abp (FO-nummer 0144983-8) som ingår i verksamhetsberättelsen för rapporteringsperioden 1.1.2025–31.12.2025.

## Uttalande

Baserat på de åtgärder vi utfört och de bevis vi inhämtat har vi inte fått kännedom om ett förhållande som får oss att tro att det i koncernhållbarhetsrapporten inte i alla väsentliga avseenden har följts

- 1) de krav som föreskrivs i 7 kap. i bokföringslagen och standarderna för hållbarhetsrapportering (ESRS), samt
- 2) de krav som föreskrivs i artikel 8 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/852 om inrättande av en ram för att underlätta hållbara investeringar och om ändring av förordning (EU) 2019/2088 (EU:s taxonomi).

Punkt 1 ovan omfattar även processen där Viking Line Abp har identifierat informationen för rapporteringen i enlighet med standarderna för hållbarhetsrapportering (dubbel väsentlighetsanalys).

Vårt uttalande täcker inte märkningen av koncernhållbarhetsrapporten med digital XBRL-hållbarhetsidentifiering i enlighet med 7 kap. 22 § 1 mom. 2 punkten i bokföringslagen, eftersom hållbarhetsrapporterande företag inte har haft möjligheten att följa detta krav på grund av avsaknaden av krav på märkningen av hållbarhetsinformation i ESEF-förordningen eller någon annan EU-lagstiftning.

## Grund för uttalandet

Vi har utfört koncernhållbarhetsgranskningen som ett uppdrag där uttalandet lämnas med begränsad säkerhet med iakttagande av god gransknings sed i Finland och av den internationella standarden för

bestyrkandeuppdrag ISAE 3000 (omarbetad) ”Andra bestyrkandeuppdrag än revisioner och översiktliga granskningar av historisk finansiell information”.

Vårt ansvar enligt denna standard beskrivs närmare i avsnittet Koncernhållbarhetsrevisorns ansvar.

Vi anser att vi inhämtat tillräckliga och ändamålsenliga bevis som grund för vårt uttalande.

## **Koncernhållbarhetsrevisorns oberoende och kvalitetsstyrning**

Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernföretagen enligt de etiska kraven i Finland som gäller uppdraget vi utfört och vi har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa.

Koncernhållbarhetsrevisorn tillämpar den internationella standarden för kvalitetsstyrning ISQM 1, enligt vilken hållbarhetsrevisionssammanslutningen ska utforma, implementera och upprätthålla ett system för kvalitetsstyrning inklusive riktlinjer eller rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i författningar och föreskrifter.

## **Styrelsens och verkställande direktörens ansvar**

Styrelsen och verkställande direktören för Viking Line Abp ansvarar för

- koncernhållbarhetsrapporten och för upprättandet och framläggandet av koncernhållbarhetsrapporten i enlighet med vad som föreskrivs i 7 kap. i bokföringslagen, inklusive den process som har definierats i standarderna för hållbarhetsrapportering och där informationen för rapporteringen i enlighet med standarderna för hållbarhetsrapportering har identifierats,
- att de krav som föreskrivs i artikel 8 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/852 om inrättande av en ram för att underlätta hållbara investeringar och om ändring av förordning (EU) 2019/2088 har följts i koncernhållbarhetsrapporten, samt för
- en sådan intern kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer är nödvändig för att upprätta en koncernhållbarhetsrapport som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på misstag.

## **Inneboende begränsningar vid upprättandet av hållbarhetsrapporten**

Vid rapportering av framtidsinriktad information i enlighet med ESRS är ledningen för företaget skyldig att utarbeta framtidsinriktad information baserat på de antaganden som beskrivits i hållbarhetsrapporten om händelser som kan inträffa i framtiden samt möjliga framtida åtgärder

av koncernen. De faktiska resultaten kommer sannolikt att skilja sig åt eftersom förväntade händelser ofta inte inträffar som förväntat.

## **Koncernhållbarhetsrevisorns ansvar**

Vår skyldighet är att utföra ett bestyrkandeuppdrag för att uppnå en begränsad säkerhet om att koncernhållbarhetsrapporten inte innehåller väsentliga felaktigheter beroende på oegentligheter eller misstag samt att lämna en sådan granskningsberättelse som innehåller vårt uttalande och där uttalandet lämnas med begränsad säkerhet. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de beslut som användare fattar med grund i koncernhållbarhetsrapporten.

Att följa den internationella standarden för bestyrkandeuppdrag ISAE 3000 (omarbetad) innebär att vi använder professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela uppdraget.

Dessutom:

- Identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i koncernhållbarhetsrapporten, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på misstag, och skaffar vi oss en förståelse av den del av den interna kontrollen som har betydelse för vårt uppdrag för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen för moderbolagets eller koncernens del.
- Utformar och utför vi granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker för att inhämta bevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.

## **Beskrivning av de utförda åtgärderna**

De åtgärder som utförs i ett uppdrag där uttalandet lämnas med begränsad säkerhet varierar i fråga om karaktär och tidpunkt, och är mindre i omfattning än för ett uppdrag där uttalandet lämnas med rimlig säkerhet. Karaktären på, tidpunkten för och omfattningen av de valda granskningsåtgärderna är en fråga om professionellt omdöme, inklusive bedömningen av risken för väsentliga felaktigheter beroende på oegentligheter eller misstag. Följden är att graden av säkerhet som uppnås i ett uppdrag där uttalandet lämnas med begränsad säkerhet är betydligt lägre än den säkerhet som skulle uppnås om ett uppdrag där uttalandet lämnas med rimlig säkerhet hade utförts.

Våra åtgärder omfattade bl.a. följande:

- Vi intervjuade företagets ledning och de personer som ansvarade för att samla in och rapportera informationen som ingår i hållbarhetsrapporten på koncernnivå, samt på olika nivåer inom organisationen och olika affärsområden för att bilda en uppfattning av hållbarhetsrapporteringsprocessen samt de interna kontrollerna och informationssystemen som hänför sig till dem.
- Vi bekantade oss med bolagets bakgrundsmaterial och dokument i tillämpliga delar, och bedömde huruvida de stödde informationen som inkluderats i koncernhållbarhetsrapporten.
- Vi besökte bolagets huvudkontor på Åland.
- Vi utvärderade företagets bedömningsprocess för implementeringen av dubbelväsentlighetsprincipen i förhållande till kraven i ESRS-standarderna, och om de uppgifter som givits i hållbarhetsrapporten om denna process är i enlighet med ESRS-standarderna
- Vi utvärderade huruvida hållbarhetsinformationen som inkluderats i koncernhållbarhetsrapporten är i enlighet med ESRS-standarderna
- För EU-taxonomidata erhöll vi en förståelse för processen genom vilken företaget definierat koncernens taxonomiomfattande och taxonomiförenliga ekonomiska aktiviteter, och utvärderade förenligheten med regelverk av den information som lämnats om dessa.

Helsingfors 12.2.2026

**PricewaterhouseCoopers Oy**

Hållbarhetsrevisionssammanslutning

Martin Grandell

HBR

# **Bolagsstyrnings- rapport**

# Bolagsstyrningsrapport

Bolagsstyrningsrapporten har godkänts av styrelsen för Viking Line Abp den 12 februari 2026. Bolagsstyrningsrapporten och styrelsens verksamhetsberättelse för verksamhetsåret 2025 publiceras som separata rapporter.

Moderbolaget Viking Line Abp är noterat på Nasdaq Helsingfors. Till koncernen hör de helägda dotterbolagen Viking Line Skandinavien AB jämte dotterbolag, Viking Rederi AB, OÜ Viking Line Eesti, Viking Line Finnlandverkehr GmbH och Viking Line Buss Ab.

Viking Line tillämpar "Finsk kod för bolagsstyrning", som godkänts av Värdepappersmarknadsföreningen och finns tillgänglig på Cgfinland.fi. Viking Line följer koden i dess helhet. Viking Lines bolagsstyrningsrapport och övrig information om Viking Lines bolagsstyrning finns även tillgänglig på Vikingline.com.

## Bolagsstämma

Viking Line Abp är ett publikt aktiebolag med hemort i Finland, som lyder under den finska aktiebolagslagen och företags bolagsordning. Enligt aktiebolagslagen är bolagsstämman företagets högsta beslutande organ, där ägarna utövar sitt inflytande.

Samtliga Viking Line Abp:s aktier utgör en serie där alla aktier är likvärdiga och varje aktie motsvarar en röst vid omröstning och val. Ingen aktieägare får dock rösta för mer än 1/4 av de vid stämman företrädda aktierna. Den 31 december 2025 hade Viking Line Abp 5 402 (5 389) aktieägare.

Den ordinarie bolagsstämman beslutar bland annat om fastställande av bokslutet för föregående räkenskapsår, disposition av bolagets vinst eller förlust och om ansvarsfrihet för styrelsen och verkställande direktören. Stämman utser också styrelsens ordförande, övriga styrelseledamöter och revisorer och beslutar om deras arvoden i enlighet med bolagets ersättningspolicy. Ersättningspolicyn beskriver Viking Lines huvudprinciper för ersättning till styrelse, verkställande direktör (VD) och VD:s ersättare. Förslag till ersättningspolicy ska läggas fram för den ordinarie bolagsstämman minst vart fjärde år. Bolagsstämman beslutade att bifalla styrelsens förslag till gällande ersättningspolicy den 23 april 2024. Stämman beslutar om styrelsearvoden i enlighet med ersättningspolicyn.

Det är också bolagsstämman som fattar beslut som rör bolagets aktier och aktiekapital samt ändringar i bolagsordningen. Viking Line Abp har ett minimiaktiekapital på 720 000 euro och ett maximiaktiekapital på 4 800 000 euro, inom vilka gränser aktiekapitalet kan ökas eller nedsättas utan ändring av bolagsordningen.

Extra bolagsstämma ska hållas om styrelsen eller bolagsstämman så beslutat, eller om en revisor eller ägare till minst en tiondel av samtliga aktier skriftligen kräver det för behandling av ett visst ärende.

I enlighet med bolagsordningen hålls ordinarie bolagsstämma i Mariehamn före utgången av juni månad. Senaste ordinarie bolagsstämma ägde rum den 24 april 2025. Nästa ordinarie bolagsstämma hålls den 21 april 2026.

Kallelse till bolagsstämman sker genom kungörelse som införs i någon på bolagets hemort utkommande tidning. Kallelsen publiceras även på Vikingline.com. Kallelsen ska ske tidigast tre månader före bolagsstämmans avstämningsdag och senast tre veckor före bolagsstämman.

Förutom uppgift om de ärenden som ska behandlas på stämman ska kallelsen innehålla förslag till styrelse och deras ersättningar i enlighet med ersättningspolicyn samt förslag till revisor. I kallelsen ska även ingå ovanstående förslag som inlämnats av aktieägare företrädande minst 10 % av aktierna, under förutsättning att eventuella kandidater har gett sitt samtycke och beslutsförslaget har tillställts bolaget på ett sätt som gör att det kan inkluderas i kallelsen. Motsvarande förslag som inlämnats efter offentliggörandet av kallelsen ska offentliggöras separat.

På bolagsstämman har varje aktieägare rätt att ställa frågor och lägga fram förslag till beslut om de ärenden som finns på bolagsstämmans dagordning. En aktieägare har rätt att få ett ärende upptaget till behandling på bolagsstämman om denne begär detta skriftligen senast det datum som bolaget anger på Vikingline.com.

VD, styrelsens ordförande, övriga styrelsemedlemmar samt eventuella personer som kandiderar till styrelsemedlemmar ska vara närvarande på bolagsstämman. Revisorn ska närvara vid ordinarie bolagsstämma.

## Bolagsstyrning

### Styrelse

Bolagets ledning består av styrelsen och verkställande direktören. Verkställande direktören har en ersättare och arbetar med en ledningsgrupp utsedd av styrelsen.

Styrelsen består av ordförande och sex ledamöter samt tre suppleanter. Ordförande, ledamöter och suppleanter väljs vid ordinarie bolagsstämma för tiden intill utgången av nästa ordinarie bolagsstämma. Vid förfall för styrelsens ordförande eller styrelseledamot äger, i första hand, denne att nominera den suppleant som ska kallas. I bolagsordningen har man inte fastställt någon särskild ordning för tillsättande av styrelseledamöter. Styrelsen har inte tillsatt några kommittéer.

Styrelsen har inte utsett någon revisionskommitté, utan samtliga uppgifter i anslutning till revision behandlas direkt av styrelsen.

En person som väljs till styrelsemedlem ska ha tillräcklig kompetens och tillräckligt med tid för uppdraget. Styrelsemedlem och -kandidat ska ge styrelsen tillräckliga uppgifter för att bedöma dennes kompetens och oberoende samt uppgifter förändringar i dessa uppgifter och presentera sin egen bedömning av sitt oberoende.

Styrelsemedlemmarna representerar samtliga aktieägare, inte enbart de aktieägare som nominerat dem. Antalet ledamöter och styrelsens sammansättning ska möjliggöra en effektiv skötsel av styrelsens uppdrag.

Styrelsesammansättningens mångfald stöder bolaget i att uppnå strategiska mål och säkerställer att styrelsen fullgör sina förpliktelser. Målsättningen är att styrelsen omfattar medlemmar med kunskap och erfarenhet från olika näringsgrenar och uppgifter. Det är viktigt att båda könen är representerade i styrelsesammansättningen.

Styrelsen bedömer årligen ledamöternas oberoende. Majoriteten av styrelseledamöterna ska vara oberoende av bolaget. Minst två styrelseledamöter som är oberoende av bolaget ska även vara oberoende av bolagets betydande aktieägare. Majoriteten av styrelseledamöterna är oberoende av bolaget och fyra av styrelseledamöterna som är oberoende av bolaget är också oberoende av bolagets betydande aktieägare.

Styrelsen har inte utsett någon nomineringskommitté, utan bereder själva förslaget till styrelsens sammansättning med beaktande av ovanstående principer.

Styrelsen handhar förvaltningen av bolagets angelägenheter. Den leder och övervakar bolagets operativa ledning, tillsätter och entledigar verkställande direktören och ledningsgruppens medlemmar, godkänner bolagets strategiska mål och riskhanteringsprinciper och tillsätter att ledningssystemen fungerar. Styrelsen fastställer bolagets vision och värderingar som ska iakttas i verksamheten.

Styrelsens ordförande utses av den ordinarie bolagsstämman. Ordföranden svarar för organiseringen av styrelsens arbete och ser till att styrelsen sammanträder vid behov. Som styrelsens sekreterare fungerar koncernens bolagsjurist.

Vid sitt konstituerande möte efter ordinarie bolagsstämma fastställer styrelsen en arbetsordning för verksamhetsåret. Arbetsordningen ska innehålla uppgift om och riktgivande tidpunkt för:

- behandling av vision och strategi,
- behandling av bokslut, halvårsrapport och verksamhetsöversikt för första och tredje kvartalet,
- behandling av revisionsrapporter,
- behandling av koncernens affärsplan,
- behandling av koncernens väsentlighetsanalys för hållbarhetsrapporteringen,
- tillsättande av eventuella styrelsekommittéer och
- utvärdering av styrelsens arbete.

Därutöver handlägger styrelsen då sådant aktualiseras:

- övriga ärenden som enligt aktiebolagslagen, bolagsordningen och andra regelverk ankommer på styrelsen,
- betydande investeringar och avyttringar samt
- andra ärenden som anhängiggörs av den operativa ledningen eller av enskilda styrelsemedlemmar.

Bolaget ska se till att alla styrelsemedlemmar får tillräcklig information om bolagets verksamhet, verksamhetsomgivning och finansiella ställning samt att nya styrelseledamöter blir insatta i bolagets verksamhet. Vid varje styrelsemöte informerar VD om den operativa verksamheten. Därtill erhåller styrelsen kontinuerligt information i form av bland annat regelbundna rapporter och ledningsgruppens mötesprotokoll.

## Bolagsstyrning

Styrelsen följer upp och bedömer bolagets transaktioner med närstående parter, vilka definieras i enlighet med Aktiebolagslagen. Bolaget för bok över de personer och juridiska personer som hör till bolagets närståendekrets för att identifiera transaktioner med närstående parter samt bedömer affärstransaktioners karaktär och villkor. Sådana transaktioner med närstående parter som inte hör till bolagets sedvanliga verksamhet eller görs med avvikelse från normala marknadsvillkor förutsätter styrelsens beslut. I sitt beslutsfattande ska styrelsen beakta bestämmelser om jäv eftersom en styrelsemedlem inte får delta i beslutsfattandet i ett ärende som gäller sig själv.

Styrelsen som valdes vid bolagsstämman den 24 april 2025 består av ordförande Jakob Johansson samt medlemmarna Christina Dahlblom, Ulrica Danielsson, Jan Hanses, Stefan Lundqvist, Andreas Remmer och Gert Sviberg. Styrelsens suppleanter är Tomas Lindholm, Casper Lundqvist och Fredrik Vojbacke. Det totala antalet styrelseledamöter är sju stycken. Förhållandet mellan antal kvinnor och män var 2:5 i styrelsen .

Under verksamhetsåret 2025 hölls totalt 14 styrelsemöten, varav 9 styrelsemöten efter bolagsstämman. Notera att vid bolagsstämman valdes en ny medlem in i styrelsen

Namn	Ställning	Styrelsemöten	Deltagarprocent
Jakob Johansson	Ordförande	14/14	100 %
Christina Dahlblom	Medlem	14/14	100 %
Ulrica Danielsson	Medlem	14/14	100 %
Jan Hanses	Medlem from 24.4.2025	8/9	89 %
Stefan Lundqvist	Medlem	14/14	100 %
Andreas Remmer	Medlem	13/14	93 %
Gert Sviberg	Medlem	14/14	100 %
Peter Wiklöf	Medlem tom 24.4.2025	5/5	100 %
<b>Genomsnittlig deltagarprocent</b>			<b>98 %</b>

## Styrelsens medlemmar



### Jakob Johansson

Född 1981. Styrelsemedlem sedan 2020 och styrelseordförande sedan 2023. Oberoende av bolaget. Inte oberoende av betydande aktieägare. Jakob Johansson är verkställande direktör i Maelir AB som äger mer än tjugo procent av samtliga aktier i Viking Line Abp.

#### Utbildning och huvudsyssla

Master of Laws. Verkställande direktör, Maelir AB.

#### Aktieinnehav 31.12.2025\*

3 774 993 aktier



### Christina Dahlblom

Född 1978. Styrelsemedlem sedan 2021. Oberoende av bolaget. Oberoende av betydande aktieägare.

#### Utbildning och huvudsyssla

Ekonomie doktor. Professor of Practice, Hanken Svenska Handelshögskolan. Företagare och ledarskapscoach, Flo Co.

#### Aktieinnehav 31.12.2025\*

2 000 aktier



### Ulrica Danielsson

Född 1965. Styrelsesuppleant sedan 2013 och medlem sedan 2023. Oberoende av bolaget. Oberoende av betydande aktieägare.

#### Utbildning och huvudsyssla

Ekon.mag. Företagare.

#### Aktieinnehav 31.12.2025\*

500 aktier



### Jan Hanses

Född 1961. Styrelsemedlem sedan 2025. Beroende i förhållande till bolaget och beroende av betydande aktieägare. Anställd i Viking Line (Senior Advisor t.o.m. april 2026) samt innehar bestämmanderätt i en betydande aktieägare, Ångfartygsaktiebolaget Alfa som äger mer än tio procent av samtliga aktier i Viking Line Abp.

#### Utbildning och huvudsyssla

Jur.kand. Vicehäradshövding. Tidigare verkställande direktör Viking Line Abp.

#### Aktieinnehav 31.12.2025\*

7 005 aktier



### Stefan Lundqvist

Född 1971. Styrelsesuppleant sedan 2001 och medlem sedan 2020. Oberoende av bolaget. Inte oberoende av betydande aktieägare. Stefan Lundqvist är anställd av Ångfartygs Ab Alfa och Rederi Ab Hildegaard som vardera äger mer än tio procent av samtliga aktier i Viking Line Abp.

#### Utbildning och huvudsyssla

Ekon.mag. Manager Ship Operations & HR, Ångfartygs Ab Alfa, Rederi Ab Hildegaard

#### Aktieinnehav 31.12.2025\*

181 520 aktier

**Andreas Remmer**

Född 1974. Styrelsemedlem sedan 2023. Oberoende av bolaget. Oberoende av betydande aktieägare.

**Utbildning och huvudsyssla**

Master of Laws och Shipping Law. Entreprenör.

**Aktieinnehav 31.12.2025\***

0 aktier

**Gert Sviberg**

Född 1967. Styrelsesuppleant sedan 2021 och medlem sedan 2023. Oberoende av bolaget. Oberoende av betydande aktieägare.

**Utbildning och huvudsyssla**

Teknikerexamen (övermaskinmästare). Företagare.

**Aktieinnehav 31.12.2025\***

99 441 aktier

**Tomas Lindholm**

Född 1990. Styrelsesuppleant sedan 2023. Oberoende av bolaget. Inte oberoende av betydande aktieägare. Tomas Lindholm är anställd av Ångfartygs Ab Alfa och Rederi Ab Hildegaard som vardera äger mer än tio procent av samtliga aktier i Viking Line Abp.

**Utbildning och huvudsyssla**

Master of Science in Civil Architectural Engineering, Bachelor of Science in Business and Economic. Teknisk inspektör, Ångfartygs Ab Alfa och Rederi Ab Hildegaard.

**Aktieinnehav 31.12.2025\***

4 049 aktier

**Casper Lundqvist**

Född 1982. Styrelsesuppleant sedan 2020. Oberoende av bolaget. Inte oberoende av betydande aktieägare. Casper Lundqvist är anställd av Ångfartygs Ab Alfa och Rederi Ab Hildegaard som vardera äger mer än tio procent av samtliga aktier i Viking Line Abp.

**Utbildning och huvudsyssla**

Redovisningsmerkonom, universitetsstudier inom ekonomi. Redovisningschef, Ångfartygs Ab Alfa och Rederi Ab Hildegaard.

**Aktieinnehav 31.12.2025\***

55 500 aktier

**Fredrik Vojbacke**

Född 1973. Styrelsesuppleant sedan 2023. Oberoende av bolaget. Oberoende av betydande aktieägare.

**Utbildning och huvudsyssla**

Bachelor Degree Program & Master of Business Administration Program, Bachelor Degree Program, University of Macao (China). Verkställande direktör, Transferator AB.

**Aktieinnehav 31.12.2025\***

1 000 aktier

\* Aktier i Viking Line Abp som per 31.12.2025 innehades av styrelsemedlemmen och/eller av bolag där denne utövar bestämmande inflytande.

## Bolagsstyrning

### Verkställande direktör

Verkställande direktören sköter bolagets löpande förvaltning i enlighet med styrelsens anvisningar och föreskrifter och ansvarar för att styrelsens beslut verkställs. I enlighet med aktiebolagslagen svarar även VD för att bolagets bokföring är lagenlig och att medelsförvaltningen är ordnad på ett betryggande sätt.

Verkställande direktören tillsätts och entledigas av styrelsen. Villkoren för befattningsförhållandet inkluderande ersättningar och förmåner fastställs i ett skriftligt avtal som godkänns av styrelsen i enlighet med ersättningspolicyn. Verkställande direktören kan väljas till medlem av styrelsen, men inte till dess ordförande.

Bolagets verkställande direktör är sedan 3 november 2025 Marcus Risberg. Verkställande direktörens ersättare är Peter Hellgren. Viking Lines tidigare VD Jan Hanses arbetar som senior advisor fram till pensioneringen i april 2026.

### Koncernledning

Förutom verkställande direktören utnämner styrelsen även verkställande direktörens ersättare och övriga medlemmar i koncernens ledningsgrupp. Ledningsgruppen ansvarar under ledning av verkställande direktören för styrning av affärsverksamheten samt strategisk och ekonomisk planering. Ledningsgruppen sammanträder regelbundet.

Koncernens ledningsgrupp består av Marcus Risberg, Peter Hellgren, Johanna Boijer-Svahnström, Mats Engblom, Henrik Grönvik, Ulf Hagström och Wilhelm Hård af Segerstad.

## Ledningsgruppens medlemmar



**Marcus Risberg**

Född 1975. Anställd sedan 2025. Juristlinjen vid Stockholms Universitet.

**Ansvarsområde**

Verkställande direktör sedan november 2025.

**Aktieinnehav 31.12.2025\***

0 aktier



**Peter Hellgren**

Född 1967. Anställd sedan 1994. Universitetsstudier i kommunikationsvetenskap, DIHR.

**Ansvarsområde**

Vice verkställande direktör sedan 2014. Verkställande direktörens ersättare sedan 2018. Försäljning och marknadsföring.

**Aktieinnehav 31.12.2025\***

2 125 aktier



**Johanna Boijer-Svahnström**

Född 1965. Anställd sedan 1990. Ekon.mag. Kommunikationsstudier.

**Ansvarsområde**

Informationsdirektör sedan 2015. Samhällsrelationer och extern kommunikation, landpersonal samt hållbarhet.

**Aktieinnehav 31.12.2025\***

2 244 aktier



**Mats Engblom**

Född 1977. Anställd sedan 2011. Civilekonom.

**Ansvarsområde**

Ekonomidirektör sedan 2018. Ekonomi och finans.

**Aktieinnehav 31.12.2025\***

3 927 aktier



**Henrik Grönvik**

Född 1963. Anställd sedan 1997. Sjökapten.

**Ansvarsområde**

Fartygschef sedan 2018. Befälhavare.

**Aktieinnehav 31.12.2025\***

525 aktier



**Ulf Hagström**

Född 1969. Anställd sedan 2015, tidigare anställning 1996-2012.  
Ingenjör maskin- och energiteknik.

**Ansvarsområde**

Direktör sedan 2015. Marine Operations & Newbuildings.

**Aktieinnehav 31.12.2025\***

3 000 aktier



**Wilhelm Hård af Segerstad**

Född 1964. Anställd sedan 1984.

**Ansvarsområde**

Operativ direktör sedan 2014. Kommersiell ombordverksamhet och sjöpersonal.

**Aktieinnehav 31.12.2025\***

1 675 aktier

\* Aktier i Viking Line Abp som per 31.12.2025 innehades av personen och/eller av bolag där denne utövar bestämmande inflytande.

## Bolagsstyrning

### Revisorer

Bolaget har en ordinarie revisor som väljs på ordinarie bolagsstämma för tiden intill utgången av nästa ordinarie bolagsstämma. Revisorn granskar bolagets bokföring och bokslut. Efter utförd granskning erhåller styrelsen en granskningsrapport och bolagsstämman tillställs en revisionsberättelse.

Bolagets ordinarie revisor är:

Revisionssamfundet PricewaterhouseCoopers Oy med CGR Martin Grandell som huvudansvarig revisor.

Revisorns arvode fastställs av bolagsstämman. Enligt gällande beslut utgår arvode enligt löpande räkning. Koncernens kostnader för revision uppgick till 161 665,69 euro under 2025 (153 713,82 euro under 2024), varav 120 350,00 euro (119 596,00 euro under 2024) avsåg moderbolaget. Kostnaderna för övriga tjänster till koncernens revisorer samt deras revisionssamfund var 124 782,08 euro under 2025 (154 048,96 euro under 2024).

Styrelsen sköter revisionskommitténs uppgifter.

### Intern kontroll och riskhantering

Målet för den interna övervakningen som styrelsen och den operativa ledningen ansvarar för är att säkerställa effektiv och resultatbringande verksamhet, tillförlitlig information samt iakttagande av bestämmelser och verksamhetsprinciper. Riskhanteringen är en integrerad del av koncernens verksamhetskontroll och övervakning.

Styrelsen följer kontinuerligt upp koncernens resultatutveckling och finansiella ställning genom det interna rapporteringssystemet. Det interna kontrollsystemet består av en detaljerad intern bokföring som avstäms mot affärsbokföringen. Koncernens ekonomiavdelning ansvarar för den externa redovisningen och har ett nära samarbete med avdelningen för Business Control, som sköter den interna rapporteringen innefattande ekonomisk uppföljning, analys och affärsplanering.

Koncernen har en Treasury Policy som fastställts av styrelsen. Policyn behandlar bland annat principer för koncernens likviditet och finansiering samt hantering av finansiella risker. Det operativa ansvaret för detta ligger på koncernens Treasury-avdelning. Koncernens Group Treasurer sammanställer regelbundet en Treasury-rapport till styrelsen, verkställande direktören och koncernens ekonomidirektör. Rapportens omfattning och rapporteringsintervall specificeras i policydokumentet och innefattar bland annat uppföljning av koncernens likviditet, finansiering och riskexponering.

Bolaget har ingen separat internrevisionsfunktion. De uppgifter som normalt utförs av internrevisionen hanteras i stället genom koncernens etablerade internkontrollmiljö och Business Control funktion. Dessa ansvarar för löpande uppföljning av risker, processer och kontroller samt lämnar regelbunden rapportering till ledningen och styrelsen. Arrangemanget ger en tillräcklig och ändamålsenlig säkerhet i enlighet med principerna om att internrevision kan ersättas med andra strukturer förutsatt att bolaget beskriver hur funktionen organiserats.

Styrelsen har bedömt att verksamhetens storlek, struktur och riskprofil inte motiverar en särskild internrevisionsfunktion. De befintliga funktionerna inom Business Control och intern kontroll anses ge tillräcklig oberoende uppföljning, analys och transparens i koncernens kontroll- och rapporteringsprocesser. Styrelsen följer kontrollmiljön kontinuerligt och om verksamhetens omfattning eller riskprofil förändras kommer behovet av att inrätta en formell internrevisionsfunktion att omprövas.

I notuppgifterna till koncernens bokslut redogörs för hanteringen av finansiella risker. Ett avsnitt om riskerna i affärsverksamheten återfinns i styrelsens verksamhetsberättelse.

## Bolagsstyrning

### Insiderförvaltning

Viking Line förvaltar insiderinformation och insiders enligt kraven i marknadsmissbruksförordningen (Market Abuse Regulation, MAR), värdepappersmarknadslagen, Nasdaq Helsingfors insiderbestämmelser, Europeiska värdepappers- och marknadsmyndighetens och Finansinspektionens föreskrifter och anvisningar samt Viking Lines insiderinstruktioner.

Viking Lines insiderförvaltning omfattar bland annat:

- intern informationsgivning om insiderfrågor,
- intern skolning i insiderfrågor,
- behandling av insideranmälningar,
- upprättande och upprätthållande av insiderförteckningar,
- övervakning av insiderfrågor samt
- upprätthållande av information som offentliggörs på Internet.

Den information som erhållits på basen av ledningens anmälningsskyldighet och de transaktioner avseende bolagets finansiella instrument som genomförts av ledningen granskas fortlöpande. Därutöver görs en övergripande granskning en gång per år och ett personligt förteckningsutdrag skickas årligen för granskning till var och en i ledningen.

Koncernens verkställande direktör är insideransvarig i bolaget. De praktiska uppgifterna avseende insiderförvaltningen sköts av personer utsedda av verkställande direktören.

Insiderinformation offentliggörs så snabbt som möjligt och detta sker genom ett börsmeddelande. För en person som förfogar över insiderinformation är det alltid förbjudet att genomföra transaktioner avseende bolagets finansiella instrument. Utöver denna allmänna handelsbegränsning är ledningen och de personer som tillhör bolagets finansiella rapporteringsgrupp förbjudna att handla med bolagets finansiella instrument under en stängd period på trettio dagar före offentliggörandet av koncernens finansiella rapporter samt under dagen för offentliggörandet.

Enligt bestämmelserna i MAR publicerar Viking Line information om transaktioner avseende bolagets finansiella instrument som genomförts av ledningen och deras närstående. Detta sker genom ett börsmeddelande och en anmälan till Finansinspektionen senast inom tre affärsdagar från det aktuella transaktionsdatumet. Som Viking Lines ledning räknas i detta hänseende bolagets styrelsemedlemmar och -suppleanter samt verkställande direktören.

Vid beredning av betydande projekt upprättas en projektspecifik insiderförteckning. De personer som antecknas i förteckningen underrättas om detta och erhåller information om de skyldigheter som följer därav.

# Ersättningsrapport

# Ersättningsrapport 2025

## Inledning

Viking Line Abp:s högsta beslutande organ är bolagsstämman. Bolaget ska ha en ersättningspolicy som beskriver Viking Lines huvudprinciper för ersättning till styrelse, verkställande direktör (VD) och VD:s ersättare. Ersättningspolicyn ska läggas fram för den ordinarie bolagsstämman minst vart fjärde år. Ersättningspolicyn har godkänts av Viking Lines ordinarie bolagsstämma den 23 april 2024. Således tillämpas denna ersättningspolicy fram till ordinarie bolagsstämma 2028 såvida ändringar inte påkallats dessförinnan.

## Styrelsens ersättningar

Som ersättning för styrelsearbetet utgår arvoden, som fastställs av bolagsstämman. Skäliga resekostnader ersätts mot faktura. Styrelsens ersättningar betalas ut i pengar. Styrelsen har inte tillsatt några kommittéer utan samtliga uppgifter behandlas direkt av styrelsen. Följande arvoden utbetalas till styrelsen i enlighet med stämmobeslut:

<b>Euro</b>	<b>2025</b>
Årsarvode, styrelsens ordförande	30 000
Årsarvode, övriga ordinarie styrelsemedlemmar	25 000
Årsarvode, styrelsesuppleanter	5 000
Mötesarvode per bevisat sammanträde, styrelse och suppleanter	1 000

För verksamhetsåret 2025 utbetalades sammanlagt 303 500 euro (292 000 euro 2024) i styrelsearvoden. Det har inte förekommit några avvikelser från ersättningspolicyn tillämpats under vare sig 2025 eller 2024.

<b>Euro</b>	<b>Årsarvoden</b>	<b>Mötesarvoden</b>	<b>Totalt</b>
Jacob Johansson, styrelsens ordförande	30 000	14 000	44 000
Christina Dahlblom, medlem	25 000	14 000	39 000
Ulrica Danielsson, medlem	25 000	14 000	39 000
Jan Hanses, medlem fr.o.m. 24.4.2025	25 000	8 000	33 000
Stefan Lundqvist, medlem	25 000	14 000	39 000
Andreas Remmer, medlem	25 000	13 000	38 000
Gert Sviberg, medlem	25 000	14 000	39 000
Peter Wiklöf, medlem t.o.m. 24.4.2025	12 500	5 000	17 500
Tomas Lindholm, suppleant	5 000		5 000
Casper Lundqvist, suppleant	5 000		5 000
Fredrik Vojbacke, suppleant	5 000		5 000
<b>Totalt</b>	<b>207 500</b>	<b>96 000</b>	<b>303 500</b>

## Bolagsstyrning

### Ersättning till VD och VD:s ersättare

Styrelsen fastställer ersättningar och förmåner för VD och VD:s ersättare. VD och VD:s ersättare erhåller månadslön, som årligen behandlas av styrelsen. VD Marcus Risberg erhåller en månadslön om 29 498 euro och därutöver följande naturaförmåner: telefonförmån och grupplivförsäkring inkluderande sjukkostnadsförsäkring.

Koncernen har endast avgiftsbestämda pensionsplaner. För VD och VD:s ersättare gäller de allmänna pensionsvillkoren och den vid varje tidpunkt lägsta lagstadgade pensionsåldern.

Marcus Risberg tillträdde som VD den 3 november 2025. VD erhåller 8 månaders lön vid en eventuell uppsägning från bolagets sida. Tidigare VD Jan Hanses arbetar därefter som senior advisor fram till pensioneringen i april 2026. VD:s ersättare erhåller 6 månaders lön vid en eventuell uppsägning från bolagets sida. Utöver detta har inga andra individuella avtal avseende ersättningar på grund av uppsägning uppgjorts.

Ersättningar till VD och VD:s ersättare 2025, euro	Fast lön	Ersättning totalt 2025
Verkställande direktör	387 215	387 215
VD:s ersättare	193 046	193 046
Totalt	580 262	580 262

### Jämförelseuppgifter

Koncernen	2021	2022	2023	2024	2025
Styrelsens ersättningar, Meur	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Ersättningar till VD, Meur	0,5	0,3	0,4	0,4	0,4
Ersättningar till VD:s ersättare, Meur	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Löner, Meur	75,9	110,5	114,2	129,1	132,5
Personal under året (medeltal)	1 536	2 203	2 227	2 403	2 441
Rörelseresultat, Meur	32,1	38,3	55,0	26,7	21,1

Ytterligare information om ersättningar till koncernens nyckelpersoner i ledande ställning återfinns på [Vikingline.com](https://www.vikingline.com) samt i koncernens bokslut, not 6.1.4.