20220622206872

FASTSTÄLLELSEINTYG

Undertecknad styrelseledamot i Nordisk Transport Rail AB intygar, dels att denna kopia av årsredovisningen och revisionsberättelsen överensstämmer med originalen och dels att resultaträkningen och balansräkningen fastställts på årsstämma den 27 april 2022.

Årsstämman beslöt att årets resultat skulle disponeras enligt styrelsens förslag.

Solna 2022-06-20

Ted Söderholm
Nordisk Transport Rail AB

Nordisk Transport Rail AB
Org.nr. 556336-9270

20220622206865

Årsredovisning 2021

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Document ID:
9BB3B30024040729C0A4A791D6AFE54

20220622206866

ÅRSREDOVISNING 2021
Styrelsen för Nordisk Transport Rail AB får härmed avge följande årsredovisning för verksamhetsåret 2021.

Förvaltningsberättelse
Nordisk Transport Rail AB, med säte i Malmö, är ett helägt dotterbolag till Green Cargo AB (org.nr 556119-6436 med säte i Solna).

Allmänt om verksamheten
Nordisk Transport Rail AB (i fortsättningen förkortat till NTR) erbjuder, skapar och administrerar logistiklösningar och internationella speditionstjänster. Det innebär att NTR agerar som ett kontrolltorn/utrikes kundservice för logistiktjänster mellan Sverige och övriga Europa.
För att tillhandahålla sina kunder ett komplett produkterbjudande upphandlar NTR flera tjänster och verksamheten drivs därför i ett tätt samarbete med moderbolaget Green Cargo, utländska järnvägsoperatörer, vagnbolag, och andra externa logistikleverantörer.

En väsentlig del av bolagets affärsportfölj är att driva egna direktlinjer mellan Sverige och olika destinationer på kontinenten. Direktlinjerna körs med en fast tidtabell och hanterar såväl hela vagnslaster som lösa lastbärare i den intermodala trafiken.

För att tillvarata synergieffekter och skalfördelar inom koncernen köper NTR AB alla tjänster avseende försäljning, kundservice, IT och administration av moderbolaget. Modellen innebär en ökad effektivitet då verksamheten i stor utsträckning kan koordineras med motsvarande funktioner i moderbolaget.

NTR har följande utländska, helägda dotterföretag:
Nordisk Transport Rail GmbH, bolaget är under likvidering. Berlin Tyskland

Väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer
Affärsmodellen i NTR baseras i huvudsak på att bolaget inte har några egna produktionsresurser eller andra stora fasta kostnadsåtaganden. Affärsrisken i den löpande verksamheten är därmed låg då merparten av kostnaderna är rörliga mot volymutvecklingen och intäkterna.
En stor del av kunderna utgörs av den svenska basindustrin med den riskexponering det innebär.
En väsentlig del av intäkterna faktureras i EUR och intäktsutvecklingen påverkas därmed av valutakursen SEK/EUR. Till viss del kompenseras valutaexponeringen av intäkterna mot inköp i EUR.

Väsentliga händelser under räkenskapsåret
Inga händelser som fått väsentlig påverkan på verksamheten eller företagets finansiella ställning har inträffat under räkenskapsåret.

Hållbarhetsupplysningar
Bolagets verksamhet styrs dels av relevanta gemensamma koncernmål, men också av specifika måltal i direktlinjerna såsom fyllnadsgraden i tågen och vagnsutnyttjandet. För mer information hänvisas till Green Cargo-gruppens Års-och Hållbarhetsredovisning som finns tillgänglig på www.greencargo.com.

Finansiell utveckling de senaste fem åren (MSEK)

	2021	2020	2019	2018	2017
Omsättning	463	464	514	553	506
Resultat efter finansiella poster	7	2	3	-5	-4

Nedgången i omsättning 2018-2020 beror på nedläggning av linjer.
Under 2021 har fokus varit en fortsätt utveckling och förbättring av marknadserbjudandet i de olika direktlinjerna.

Förväntad framtida utveckling
Verksamheten kommer att fortsätta utveckla sina tjänster i rollen som ett internationellt kontrolltorn.

Förslag till vinstdisposition
Till årsstämmansförfogande står (SEK):

Balanserade vinstmedel	15 738 169
Årets resultat	7 205 035
	22 943 204

Styrelsen föreslår att disponibla vinstmedel balanseras i ny räkning.
Beträffande bolagets resultat för räkenskapsåret 2021, samt ställningen per 2021-12-31 hänvisas till följande resultat- och balansräkning jämte till dessa hörande noter.
Samtliga belopp anges i KSEK där ej annat anges.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Document ID:
9BB3B30024404072 9C0A4A791D6AFE54

RESULTATRÄKNING

		2021	2020
Nettoomsättning		463 325	464 031
Övriga intäkter			362
RÖRELSENS INTÄKTER	Not 1	**463 325**	**464 393**
Rörelsens kostnader			
Fraktkostnader	Not 1	-443 960	-449 484
Övriga externa kostnader		-11 879	-12 923
RÖRELSERESULTAT		**7 486**	**1 986**
Resultat från finansiella poster			
Ränteintäkter och liknande resultatposter	Not 3	0	42
Räntekostnader och liknande resultatposter	Not 4	-281	-57
RESULTAT EFTER FINANSIELLA POSTER		**7 205**	**1 971**
Skatt på årets resultat	Not 5	**0**	**0**
ÅRETS RESULTAT		**7 205**	**1 971**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Document ID:
9BB3B30024040729C0A4A791D6AFE54

20220622068867

BALANSRÄKNING

		2021-12-31	2020-12-31
TILLGÅNGAR			
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	Not 9	230	230
Summa finansiella anläggningstillgångar		**230**	**230**
SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		**230**	**230**
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Kundfordringar		68 501	50 558
Fordringar hos koncernföretag		0	441
Övriga fordringar		100	993
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	Not 10	1 405	3 436
Summa kortfristiga fordringar		**70 006**	**55 428**
Kassa och bank	Not 14	0	0
SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR		**70 006**	**55 428**
SUMMA TILLGÅNGAR		**70 236**	**55 658**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Document ID:
9BB3B30024404072 9C0A4A791D6AFE54

BALANSRÄKNING

		2021-12-31	2020-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
EGET KAPITAL			
Bundet eget kapital	Not 6		
Aktiekapital		10 000	10 000
Reservfond		2 000	2 000
Summa bundet eget kapital		**12 000**	**12 000**
Fritt eget kapital			
Balanserad vinst	Not 8	15 738	13 767
Årets resultat		7 205	1 971
Summa fritt eget kapital		**22 943**	**15 738**
SUMMA EGET KAPITAL		**34 943**	**27 738**
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		7 129	7 241
Skulder till koncernföretag		12 538	11 084
Upplupna kostnader	Not 11	15 626	9 595
Summa kortfristiga skulder		**35 293**	**27 920**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**70 236**	**55 658**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Document ID:
9BB3B30024404072 9C0A4A791D6AFE54

20220622206858

Förändringar i eget kapital

KSEK	Aktiekapital	Reservfond	Balanserade vinstmedel	Årets resultat	Summa
Ingående balans per 2020-01-01	**10 000**	**2 000**	**11 198**	2 569	**25 767**
Disposition av föregående års resultat			2 569	**-2 569**	**0**
Årets resultat				1 971	**1 971**
Utgående balans per 2020-12-31	**10 000**	**2 000**	**13 767**	**1 971**	**27 738**
Ingående balans per 2021-01-01	**10 000**	**2 000**	**13 767**	**1 971**	**27 738**
Disposition av föregående års resultat			1 971	-1 971	**0**
Årets resultat				7 205	**7 205**
Utgående balans per 2021-12-31	**10 000**	**2 000**	**15 738**	**7 205**	**34 943**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Document ID:
9BB3B300244040729C0A4A791D6AFE54

KASSAFLÖDESANALYS

	2021	2020
RÖRELSERESULTAT		
Resultat efter finansiella poster	**7 205**	**1 971**
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet	0	0
Kassaflöden från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapitalet	**7 205**	**1 971**
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital		
Förändringar i kortfristiga fordringar	-14 862	28 381
Förändringar i kortfristiga skulder	7 657	-30 352
Kassaflöde från den löpande verksamheten	**0**	**0**
ÅRETS KASSAFLÖDE	**0**	**0**
LIKVIDA MEDEL VID ÅRETS BÖRJAN	**0**	**0**
LIKVIDA MEDEL VID ÅRETS SLUT	**0**	**0**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Document ID:
9BB3B30024404072 9C0A4A791D6AFE54

20220622068 69

BOKSLUTSKOMMENTARER - NOTER

Redovisningsprinciper

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012:1 (K3).

Intäktsredovisning
NTR bedriver speditionsverksamhet. Bolaget köper och säljer transportkapacitet avseende internationella järnvägstransporter. Intäkt redovisas i den period som transporten startas. Reservering för beräknade kvarstående kostnader avseende återstående arbete på fakturerade tjänster redovisas som upplupna kostnader.

Skatter
Periodens skattekostnad eller skatteintäkt består av aktuell och uppskjuten skatt. Aktuell skatt är den skatt som beräknas på det skattepliktiga resultatet för en period. Uppskjuten skatt beräknas utifrån den s.k. balansansatsen, vilket innebär att en jämförelse görs mellan redovisade och skattemässiga värden på bolagets tillgångar respektive skulder. Skillnaden mellan dessa värden multipliceras med aktuell skattesats, vilket ger beloppet för den uppskjutna skattefordringen/-skulden. Uppskjutna skattefordringar redovisas i balansräkningen i den omfattning det är sannolikt att beloppen kan utnyttjas mot framtida skattepliktiga resultat.

Fordringar
Finansiella tillgångar och skulder redovisas i enlighet med kapitel 11 (Finansiella instrument värderade utifrån anskaffningsvärdet) i BFNAR 2012:1. Finansiella tillgångar värderas vid första redovisningstillfället till anskaffningsvärde. Efter första redovisningstillfället värderas kundfordringar och övriga kortfristiga fordringar individuellt till det belopp som beräknas inflyta. Finansiella anläggningstillgångar värderas efter det första redovisningstillfället till anskaffningsvärde med avdrag för eventuella nedskrivningar och med tillägg för eventuella uppskrivningar. Finansiella skulder värderas till upplupet anskaffningsvärde.

Fordringar och skulder i utländsk valuta
Fordringar och skulder i utländsk valuta har värderats till balansdagens kurs och orealiserade kursvinster och kursförluster ingår i resultatet.

Kassaflödesanalys
Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod. Det redovisade kassaflödet omfattar endast transaktioner som medför in- eller utbetalningar.

Koncernuppgifter
Nordisk Transport Rail AB är helägt dotterbolag till Green Cargo AB, org nr 556119-6436, med säte i Solna.
Det är Green Cargo AB som upprättar koncernredovisningen. Nordisk Transport Rail AB upprättar ingen koncernredovisning med hänvisning till ÅRL 7 kapitlet 2§.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Document ID:
9BB3B30024404072 9C0A4A791D6AFE54

Not 1 Inköp och försäljning mellan koncernföretag

Av bolagets totala inköp och försäljning mätt i kronor avser 93,8% (76,8%) av inköpen och 1,1% (0,9%) av försäljningen andra företag inom hela den företagsgrupp som bolaget tillhör.

Not 2 Ersättning till revisor

	2021	2020
PwC		
Revisionsuppdrag	0	0
Totalt	**0**	**0**

Med revisionsuppdrag avses granskning av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning, övriga arbetsuppgifter som det ankommer på bolagets revisor att utföra samt rådgivning eller annat biträde som föranleds av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförandet av sådana övriga arbetsuppgifter. Allt annat är övriga tjänster.
Revisionsarvode betalas av Green Cargo AB.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Document ID:
9BB3B30024404072 9C0A4A791D6AFE54

20220622068870

Not 3 Ränteintäkter och liknande resultatposter

	2021	2020
Ränteintäkter, övriga	0	42
Totalt	**0**	**42**

Not 4 Räntekostnader och liknande poster

Räntekostnader, övriga	-281	-57
Totalt	**-281**	**-57**

Not 5 Skatt

Sambandet mellan årets skattekostnad och redovisat resultat före skatt

	2021	2020
Redovisat resultat efter finansiella poster	7 205	1 971
Skatt enligt gällande skattesats 20,6%(21,4%)	-1 484	-422
Skatteeffekt av ej avdragsgilla kostnader		
Skatteeffekt av underskott för vilka ingen uppskjuten skattefordran redovisats	0	0
Utnyttjande av tidigare års ej aktiverade underskottsavdrag	1484	422
Summa	**0**	**0**

Not 6 Aktiekapital

Aktiekapital SEK	Varav A-aktier	Varav B-aktier	Summa antal aktier
10 000 000			
	50 000	50 000	100 000
Kvotvärde	50	50	

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Document ID:
9BB3B300244040729C0A4A791D6AFE54

Not 7 Immateriella anläggningstillgångar

Balanserade utvecklingsutgifter

	2021	2020
Anskaffningsvärde vid årets början	**5 188**	**5 188**
Nyanskaffningar	0	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**5 188**	**5 188**
Ackumulerad nedskrivning vid årets början	**-5 188**	**-5 188**
Årets avskrivningar enl plan	0	0
Utgående ackumulerade nedskrivningar	**-5 188**	**-5 188**
Bokfört värde	**0**	**0**

Not 8 Förslag till vinstdisposition

Till årsstämmans förfogande står (SEK):

Balanserade vinstmedel	15 738 168
Årets resultat	7 205 035
Summa disponibla vinstmedel	**22 943 203**

Styrelsen föreslår att disponibla vinstmedel balanseras i ny räkning.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Document ID:
9BB3B300244040729C0A4A791D6AFE54

20220622206871

Not 9 Andelar i koncernföretag

Moderbolagets innehav:			
Dotterföretag, org nr	**Säte**	**2021**	**2020**
Nordisk Transport Rail GmbH	**Berlin, Tyskland**		
Innehav, %		100	100
Anskaffningsvärde vid årets början		**230**	**230**
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden		**230**	**230**
Ackumulerad nedskrivning vid årets början		0	0
Utgående ackumulerade nedskrivningar		0	0
Bokfört värde		**230**	**230**

Not 10 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	2021	**2020**
Övriga förskottsbetalda kostnader	436	279
Upplupna fraktintäkter	969	3 157
Totalt	**1 405**	**3 436**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Document ID:
9BB3B30024404072 9C0A4A791D6AFE54

Not 11 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2021	2020
Fraktkostnader	15 626	9 595
Totalt	**15 626**	**9 595**

Not 12 Ställda säkerheter och eventualförpliktelser

	2021	2020
Ställda säkerheter	Inga	Inga
Eventualförpliktelser	Inga	Inga

Not 13 Personal

Bolaget har inga anställda, alla tjänster köps av moderbolaget.

Antal medlemmar i styrelse	2021	2020
Män	2	2
Kvinnor	-	-
Totalt	**2**	**2**

Not 14 Kassa och bank

NTR ingår i en Cash pool hos moderbolaget Green Cargo AB. Detta innebär att moderbolaget ensamt är juridisk motpart mot externa banker för dess dotterbolags likviditet med några få undantag. Green Cargo är därmed NTR:s motpart avseende likviditetshantering.
De sålunda uppkomna mellanhavandena mellan Green Cargo AB och NTR redovisas i balansräkningen som interna mellanhavanden.

Not 15 Förväntad framtida utveckling och händelser efter balansdagen

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

Stockholm den dag som framgår av min elektroniska underskrift

Ted Söderholm
Styrelsens ordförande

Richard Kirchner
Ledamot

Vår revisionsberättelse har lämnats den dag som framgår av min elektroniska underskrift
PricewaterhouseCoopers AB

Linda Corneliusson
Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Erik Hansson Widegren
Auktoriserad revisor

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Document ID:
9BB3B30024404072 9C0A4A791D6AFE54

List of Signatures

NTR ÅR2021.pdf

Name	Method	Signed at
ERIK HANSSON WIDEGREN	BANKID	2022-03-31 10:59 GMT+02
Linda Henrietta Corneliusson	BANKID	2022-03-31 10:59 GMT+02
RICHARD KIRCHNER	BANKID	2022-03-31 10:17 GMT+02
TED SÖDERHOLM	BANKID	2022-03-31 09:26 GMT+02

This file is sealed with a digital signature. The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

External reference: 9BB3B300244040729C0A4A791D6AFE54

20220622206873

Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Nordisk Transport Rail AB, org.nr 556336-9270

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Nordisk Transport Rail AB för år 2021.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Nordisk Transport Rail ABs finansiella ställning per den 31 december 2021 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för Nordisk Transport Rail AB.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Nordisk Transport Rail AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

Styrelsens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av årsredovisningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens förvaltning för Nordisk Transport Rail AB för år 2021 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Nordisk Transport Rail AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

Styrelsens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation, och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av förvaltningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

Stockholm den dag som framgår av vår elektroniska underskrift.

PricewaterhouseCoopers AB

Linda Corneliusson
Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Erik Hansson Widegren
Auktoriserad revisor

20220622068774

Deltagare

PRICEWATERHOUSECOOPERS AB 556067-4276 Sverige

Signerat med Svenskt BankID — *2022-03-31 09:00:20 UTC*

Namn returnerat från Svenskt BankID: Linda Henrietta Corneliusson — Datum

Linda Corneliusson

Leveranskanal: E-post

Signerat med Svenskt BankID — *2022-03-31 09:00:49 UTC*

Namn returnerat från Svenskt BankID: ERIK HANSSON WIDEGREN — Datum

Erik Hansson Widegren

Leveranskanal: E-post

green cargo

ÅRS- OCH HÅLLBARHETSREDOVISNING

2021



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Document ID:
D3FA8C3E7A0040182D7EE87CA4522B4F3

Innehållsförteckning

Green Cargo i korthet 4
VD-ord 8
Ordförande-ord 10
Green Cargo 20 år 12
Omvärld 14
Strategi 16
Digitalisering 18
Intressentdialog 20
Väsentlighetsanalys 21
Affärsmodell 22
Nätverket 26
Marknad 28
Kundcase Stora Enso 30
God affärsetik 32
Styrning 35
Målområde Säkerhet 36
Målområde Medarbetare 38
Målområde Miljö 40
Målområde Kund & Kvalitet 42
Målområde Finans 44
Om hållbarhetsredovisningen 45
Revisorns rapport och yttrande 46
Femårsöversikt 47

ÅRSREDOVISNING
Förvaltningsberättelse inklusive
bolagsstyrningsrapport 48
Resultaträkning koncernen 62
Rapport över totalresultatet koncernen 62
Balansräkning koncernen 63
Förändringar i eget kapital koncernen 65
Kassaflödesanalys koncernen 67
Resultaträkning moderbolaget 68
Rapport över totalresultatet moderbolaget 68
Balansräkning moderbolaget 68
Förändringar i eget kapital moderbolaget 70
Kassaflödesanalys moderbolaget 71
Noter 72
Underskrifter 95
Revisionberättelse 96

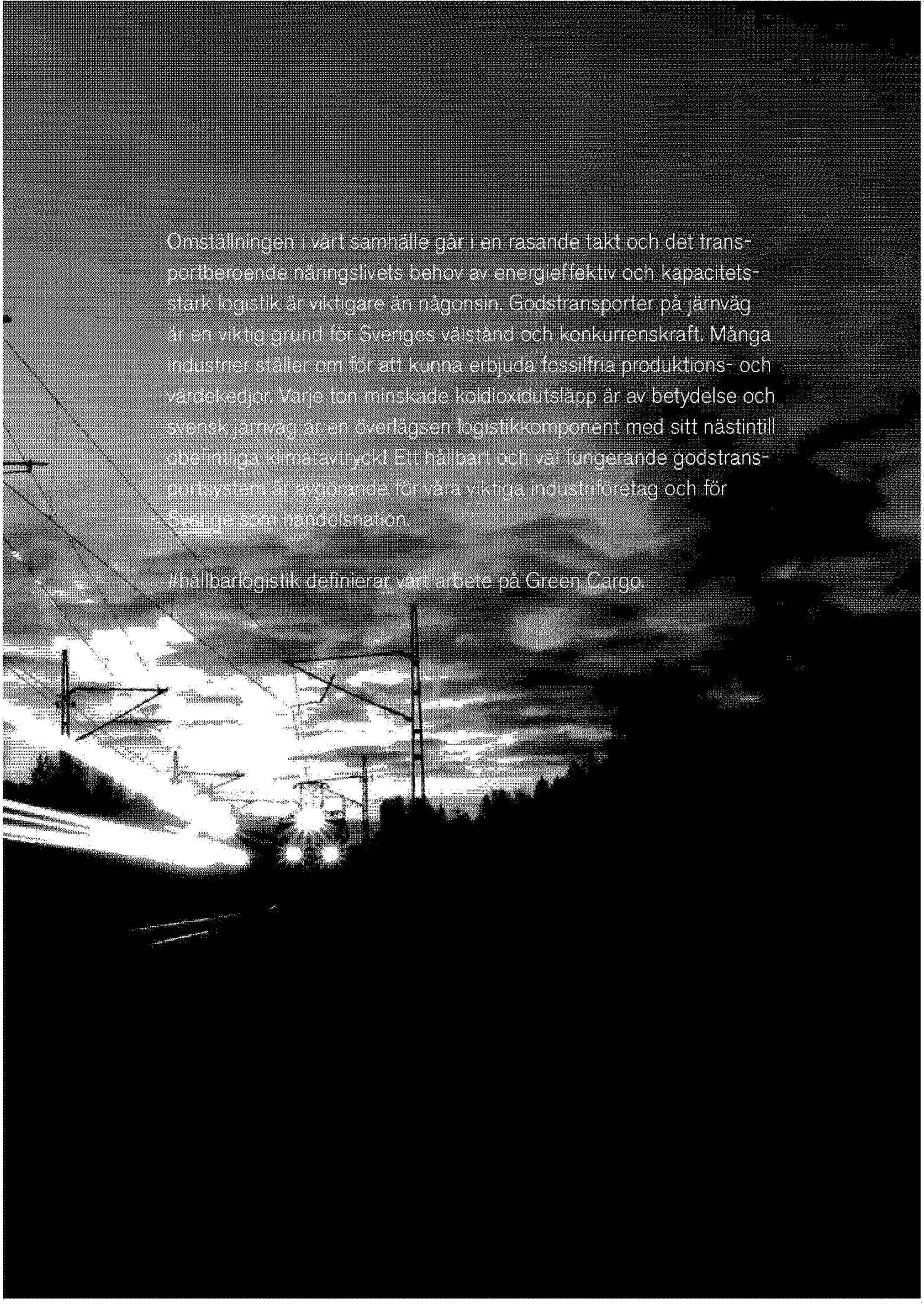
Styrelse 98
Ledningsgrupp 99
GRI Index 100
Ordlista 110

Hållbarhetsredovisningen återfinns på sidorna 16–29, 32–44, 51–53 samt 100–108 i Års- och hållbarhetsredovisningen 2021 och är bolagets lagstadgade hållbarhetsrapport enligt Årsredovisningslagen.

Finansiell kalender 2022

Årsstämma	27 april 2022
Preliminära datum för publicering	
Q1-rapport	28 april 2022
Q2-rapport	12 augusti 2022
Q3-rapport	27 oktober 2022
Q4-rapport	14 februari 2023

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7840401697EE87CA4522646A



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7B4C4D1E97EE87CA45C264FA

Detta är Green Cargo

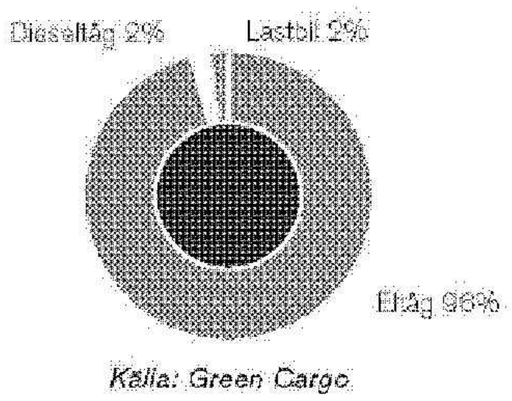
Green Cargo är en hållbar logistikpartner. Dygnet runt transporterar våra godståg råvaror från skogar och gruvor till processindustrins anläggningar och konsumentvaror till detaljhandeln. Bolaget är en viktig del av skandinaviskt näringsliv och logistiksystemet lägger grunden för Sveriges välstånd och konsumtion.

Varje dygn kör vi 400 godståg och ersätter därmed dagligen runt 9 000 lastbilstransporter i vägnätet. I vårt nätverk trafikerar vi närmare 300 platser i Sverige, Norge och Danmark och med våra partners når vi hela Europa. Vårt transportarbete 2021 uppgick till 11,2 miljarder nettotonkm.

Av de totala koldioxidutsläppen i Sverige står transportsektorn för cirka 30 procent. Av dessa står järnvägstransporter för knappt 0,3 procent. Våra transporter drivs med låg energiförbrukning och förnybar energi och vi levererar storskaliga fossilfria transporter. 96 procent av Green Cargos transportarbete sker med eltåg och klimatpåverkan per transporterad godsvikt är mycket nära noll. Vår insats handlar inte bara om en omfattande reducering av koldioxidutsläpp utan även om yteffektivitet och tryggare vägar.

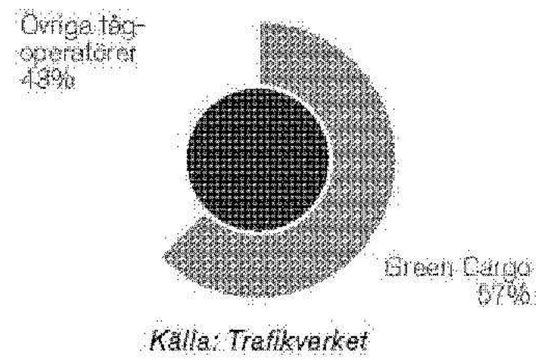
Green Cargo ägs till 100 procent av svenska staten och förvaltas av Näringsdepartementet.

Fördelning mellan transportslagen, Green Cargos transportarbete 2021



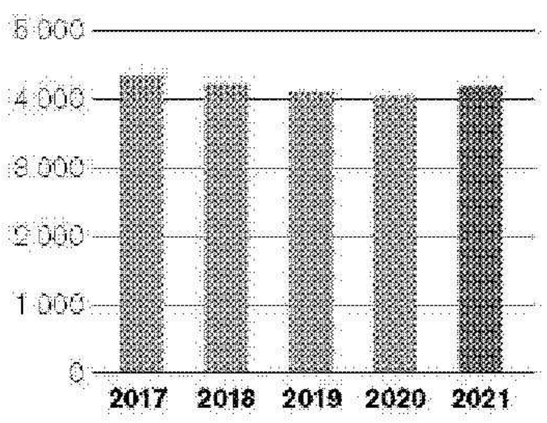
Källa: Green Cargo

Andelar av godstransporter på järnväg i Sverige 2021 *(tågkilometer)*

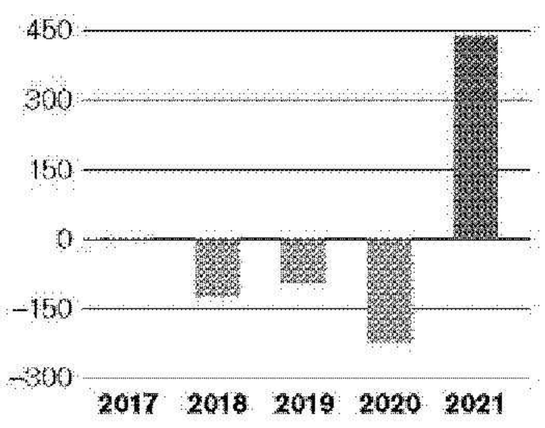


Källa: Trafikverket

Nettoomsättning, MSEK



Rörelseresultat, MSEK



Transportvolym 2021

11,2

miljarder nettotonkm

FINANSIELL ÖVERSIKT

Green Cargo koncernen	2021	2020	2019	2018	2017
Nettoomsättning, MSEK	4 175	4 040	4 096	4 208	4 337
Rörelseresultat, MSEK	440	–222	–93	–122	1
Rörelsemarginal, %	9,1	–5,5	–2,2	–2,9	0
Årets resultat, MSEK	400	–229	–129	–179	–105
Kassaflöde från den löpande verksamheten, MSEK	492	283	422	33	216
Avkastning på operativt kapital, %	20,7	neg	neg	neg	neg
Soliditet, %	19	8	16	22	25
Nettoskuldsättningsgrad, ggr	2,5	7,3	3,5	2,1	1,9
Medelantal anställda	1 912	1 836	1 771	1 800	1 897

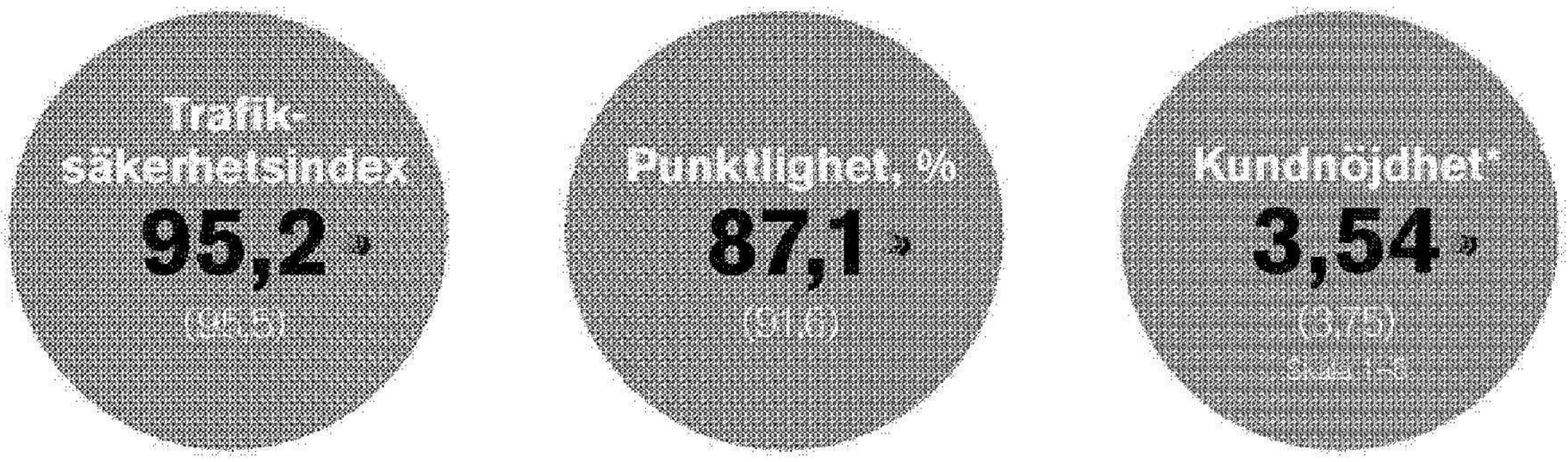
This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA8C3E78A04016B7EE87CA45226AFA



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA8C3E7640401E07EF87CA4522E4F3

Stabila leveranser under nya förutsättningar

Även 2021 har till stor del präglats av den globala pandemin. Flera länder öppnade successivt upp under andra och tredje kvartalet, för att under årets sista kvartal återigen införa restriktioner. Händelseförloppet inom vårt eget bolag var inget undantag. Utöver pandemin har bolaget påverkats av externa faktorer som exempelvis besvärliga väderförhållanden och brister i infrastruktur. Men året innehöll också mycket annat där flera nya kundavtal slöts och investeringar i it-infrastruktur genomfördes parallellt med fortsatt fokus på säkerhet, punktlighet och lönsamhet.



Läs mer om våra måltal på sidan 35.
*Utfallen är inte jämförbara med varandra pga förfinad mätmetod.

Green Cargo lanserar Green Cargo Connect
Green Cargo har investerat i en rad digitala tjänster som ska öka nyttan för våra kunder. Green Cargo Connect är en del av bolagets digitaliseringsresa och har som mål att erbjuda enklare och snabbare kundkommunikation. Med hjälp av de nya tjänsterna ska våra kunder kunna boka transporter, fylla i fraktsedlar och följa sina transporter på ett enkelt och snabbt sätt.

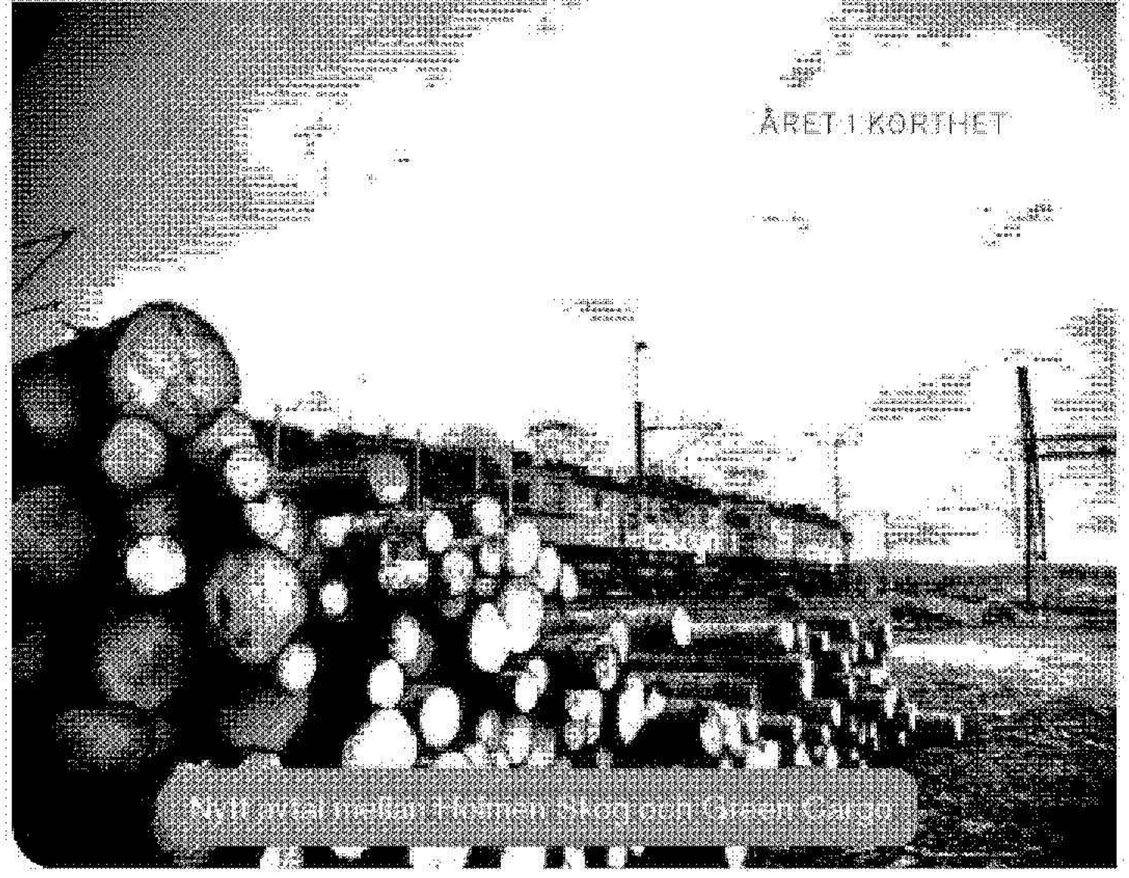
Green Cargo och ScandFibre Logistics i nytt logistikupplägg
ScandFibre Logistics (SFL) och Green Cargo förnyade sitt samarbete gällande ett omfattande logistikupplägg för järnvägstransporter i Skandinavien. Green Cargo vann upphandlingen tack vare ett konkurrenskraftigt erbjudande i form av en hållbar och volymflexibel transportlösning med möjlighet till fler direkttåg och snabbare ledtider. Transportvolymerna beräknas uppgå till två miljoner ton per år.

Green Cargo och SSAB i förnyat treårsavtal
SSAB och Green Cargo tecknade avtal om fortsatt samarbete gällande transporter om cirka 700 000 ton färdigvaror från SSAB:s anläggningar i Borlänge och Oxelösund till kunder i Sverige och Danmark. Logistikupplägget, som omfattar stålrullar och formatplåt, transporteras i Green Cargos vagnslastnätverk.

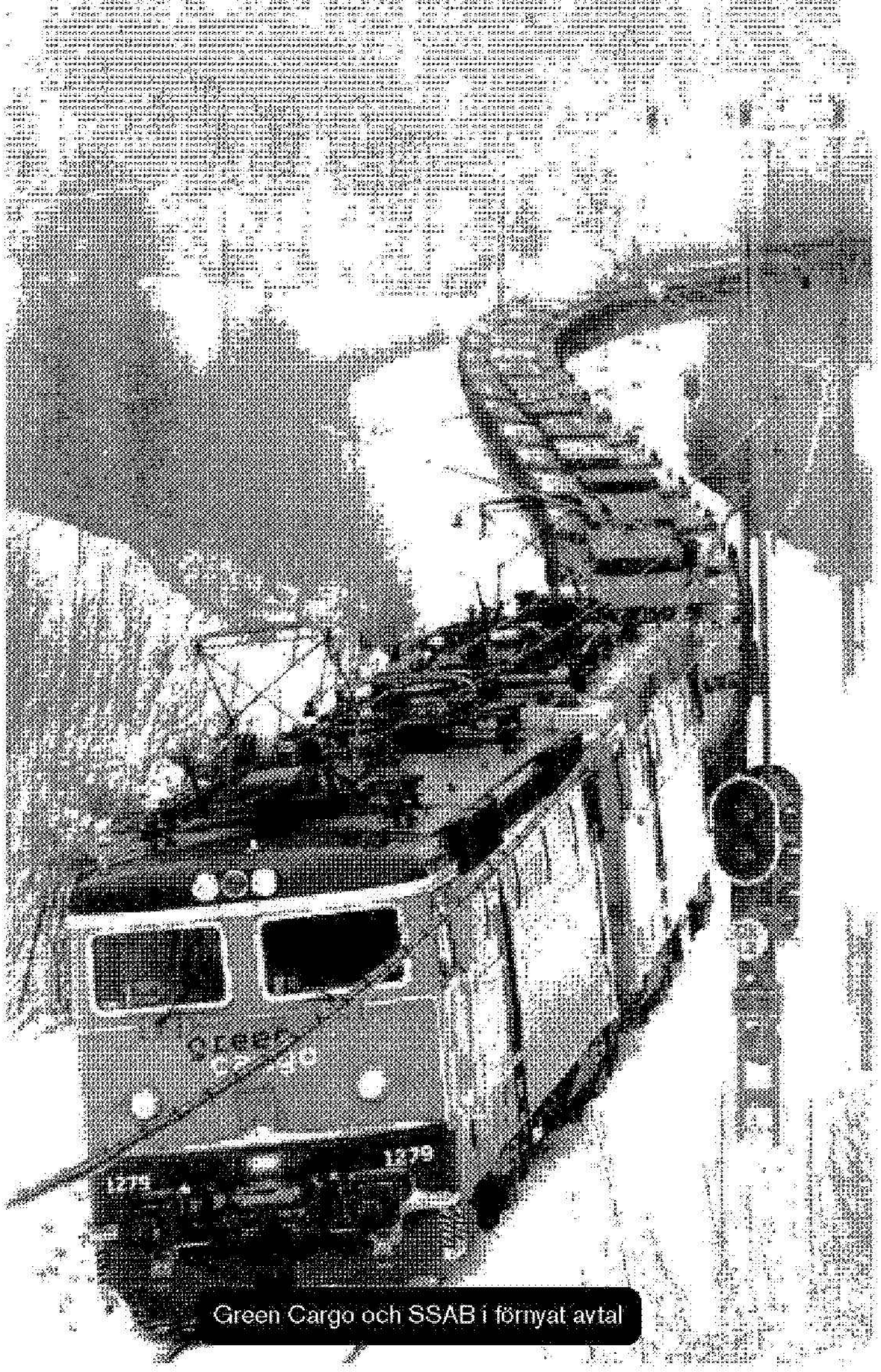
Nytt avtal mellan AFAB och Green Cargo
Efter ett långt och lyckat samarbete under 15 år mellan A Flygbränslehantering (AFAB) och Green Cargo skrev parterna ett nytt avtal på ytterligare fem år. God kommunikation, flexibilitet och hög punktlighet vägde tungt i det hållbara logistikupplägget när en ny avtalsperiod skulle förhandlas fram.

Ted Söderholm till CER:s styrelse
Den 20 september valdes Ted Söderholm, vd Green Cargo, in i styrelsen för CER, Community of European Railway and Infrastructure Companies, för perioden 2022-2023.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7A0C4016D7EE87CA4522E4FA



Nytt avtal mellan Holmen Skog och Green Cargo



Green Cargo och SSAB i förnyat avtal



Tidigare Trafikverkschef till CER i Bryssel

Nytt avtal mellan Holmen Skog och Green Cargo
Ett nytt flerårsavtal slöts med Holmen Skog vilket innebär att Green Cargo investerar i en helt ny timmervagn. Det blir den största och mest effektiva järnvägsvagnen på marknaden för rundvirke och är resultatet av ett utvecklingssamarbete med ExTe i Ljusdal samt några utvalda kunder. Holmen Skog blir den första kunden i Sverige att använda den modernaste transportlösningen för rundvirkestransporter.

Kapitaltillskottsprocessen avbröts
Riksdagen beslutade den 16 december 2020 att bemyndiga regeringen att under budgetåret 2021 utge ett kapitaltillskott till Green Cargo AB om maximalt 1 400 MSEK för att bolaget skulle ha möjlighet att genomföra nödvändiga investeringar. Efter ägarens dialog med EU-kommissionen avbröts processen och istället lyftes branschstärkande insatser fram som alternativ. Även om Green Cargos finansiella situation har förbättrats under året kvarstår investeringsbehoven.

Pandemistöd till järnvägsoperatörer
Regeringen avsatte medel för att minska pandemins konsekvenser på järnvägsoperatörernas ekonomi. Regeringen har som skäl framhållit att åtgärden bidrar till operatörernas lönsamhet och minskar den negativa effekten på operatörernas investeringsförmåga, och därmed stärker eller i vart fall stabiliserar övergången från väg till järnväg och bibehåller konkurrenskraften gentemot mindre miljövänliga transportslag.

Stora produktionsstörningar i Sävenäs
I slutet av året startade Trafikverket upp rangerbangården i Sävenäs efter en sju veckor lång avstängning för banarbete och driftsättning av ett nytt signalställverk. Efter inkopplingen upptäcktes tekniska problem i anläggningen vilket medförde kraftiga förseningar i vårt nätverk i form av reducerad kapacitet och flexibilitet, men även längre ledtider.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7A0C4016D7EE87CA4522E4FA

Många framsteg trots fortsatt pandemi och utmaningar från väder och infrastruktur

Året som har gått kan summeras som ännu ett händelserikt år med tydlig extern påverkan. Fortsatt pandemi med tillhörande restriktioner under större delen av året, ett politiskt händelserikt landskap där en ny nationell infrastrukturplan presenterats av Trafikverket, en besvärlig vädermässig inledning på året som tydliggjorde bristerna i infrastrukturen, en fortsatt stark återhämtning i svensk basindustri och en europeisk satsning från EU som uttalat 2021 till Year of Rail är några exempel på händelser under året.

Jag kan konstatera att det är under ständigt föränderliga förutsättningar som Green Cargos egen förbättring måste genomföras men att vi i hög grad har lyckats med att hålla kursen. Vårt interna transformationsprogram Förändringsresan, med fokus på ökad säkerhet och punktlighet har fortgått hela året parallellt med ett tydligt lönsamhetsfokus. Vi har sett en stark och tydlig positiv trend i vår organiska resultatutveckling där en god kostnadskontroll och tydliga processer är viktiga komponenter för vår utveckling. Det ger en tydlig indikation på att våra prioriteringar är rätt och att vi levererar på vår transformationsplan.

Både årets inledande och sista månader präglades av kraftiga snöoväder. Det tillsammans med omfattande produktionsstörningar samt en markant ökning av sjukfrånvaron under sista kvartalet medförde att måluppfyllnaden på helåret stördes i termer av resultatleverans för flertalet av våra icke-finansiella nyckeltal. Det rullande värdet för Trafiksäkerhetsindex är dock på historiskt höga nivåer även om vi inte lyckades att leverera över mål ett tredje år i rad. Punktligheten har varit låg under 2021. Väderrelaterade och infrastrukturella störningar har påverkat utfallet kraftigt negativt samtidigt som vår egen kontrollerbara del visserligen varit konstant jämfört med föregående år men behöver minska ytterligare för att vi ska kunna leverera i linje med vårt kundlöfte.

Effektivisering genom digitalisering

Under året har vi åstadkommit en rad framsteg, såväl i samverkan med våra kunder och inom branschen som internt, och vi har fortsatt stärkt vår förmåga och vårt kund- och produkterbjudande. Vi vet att digitalisering är en av nycklarna till både ökad lönsamhet, framförallt genom ökad kostnadseffektivitet, och högre innovationsgrad. I början av året lanserade vi Green Cargo Connect, ett digitalt kundgränssnitt, där vi har investerat i en rad digitala tjänster som ökar nyttan för våra kunder då de enkelt och snabbt ska kunna boka transporter, fylla i fraktsedlar och följa sina transporter. Ett annat exempel på digitalisering är den så kallade Vagnsappen som är under utrullning. Appen är ett modernt arbetsverktyg för våra medarbetare som underlättar, moderniserar och effektiviserar hela produktionsprocessen. Ansatsen är att en enkel och snabb rapportering i appen bland annat ska möjliggöra för våra kunder att på minuten kunna se när deras vagnar är levererade. Den fortsatta resan med ökad digitalisering och automatisering är helt nödvändig för att vi fortsatt ska kunna bidra till att stärka svenskt näringsliv och erbjuda mer klimatsmarta transporter.

Framstegen syns i resultatet

Under devisen "ordning & reda" har avtal, inköpsarbete, processer och gränssnitt setts över och standardiserats och det är positivt att vi efter flera år med negativt resultat nu ser en resultatförbättring i vår verksamhet som effekt. Som exempel förbättrades det underliggande rörelseresultatet under det andra halvåret 2021 med 61 MSEK jämfört med motsvarande period 2020. För perioden januari–december uppgick rörelseresultatet till 440 MSEK, vilket kan jämföras med –222 föregående år. Nettoomsättningen ökade med drygt 3 procent och uppgick till 4 175 (4 040) MSEK. Jämfört med helårsresultatet 2020, påverkas rörelseresultatet 2021 positivt av såväl pandemistödet om 389 MSEK som av högre miljökompensation i Sverige och Norge om sammanlagt 208 MSEK. Det är dock av yttersta vikt att aldrig slå sig till ro. Det kommer att krävas fortsatt hårt och fokuserat arbete samt fortsatta investeringar i hård- och mjukvara (lok, vagnar och it), som bland annat möjliggörs av pandemistöd och miljökompensation, för att bibehålla den positiva resultatutvecklingen och bygga ett Green Cargo som står rustat för framtiden.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E76A0401E07EE87CA452264FA



> Vi förbereder oss för att ta nästa steg och växa inom det intermodala segmentet.

Under året har vi haft ett antal stora omförhandlingar där vi slutit nya och konkurrenskraftiga avtal med bland andra Scand-Fibre Logistics (SFL), SSAB, A Flygbränslehantering (AFAB) samt Holmen skog. Jag är stolt och glad över att vi under 2021 tecknade nya transportavtal till ett totalt kontraktsvärde om 949 (534) MSEK och att vi ser en fortsatt stark efterfrågan inom våra branschsegment. Vi vet att punktlighet, regularitet och förutsägbarhet är de i särklass viktigaste parametrarna för våra kunder. När det gäller punktlighet har vi fortsatt mycket kvar att göra innan vi är nöjda – både internt och gemensamt inom branschen. Den enskilt viktigaste parametern för att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem är att återställa skicket på den svenska järnvägen och bygga bort alla de flaskhalsar som finns. I slutet av november presenterade Trafikverket den nya nationella infrastrukturplanen. Även om förslaget innehåller stora järnvägssatsningar ser vi med oro på det faktum att många, för godstrafiken, helt nödvändiga investeringar antingen lyser med sin frånvaro eller ligger alldeles för sent i planperioden. Vi har tagit tillfället i akt och skickat in ett remissvar där vi beskriver vikten av att få på plats såväl trimningsåtgärder som nyinvesteringar i banavsnitt vilka är helt avgörande för svensk basindustri och för svensk konkurrenskraft.

Omställningen kräver järnvägstransporter

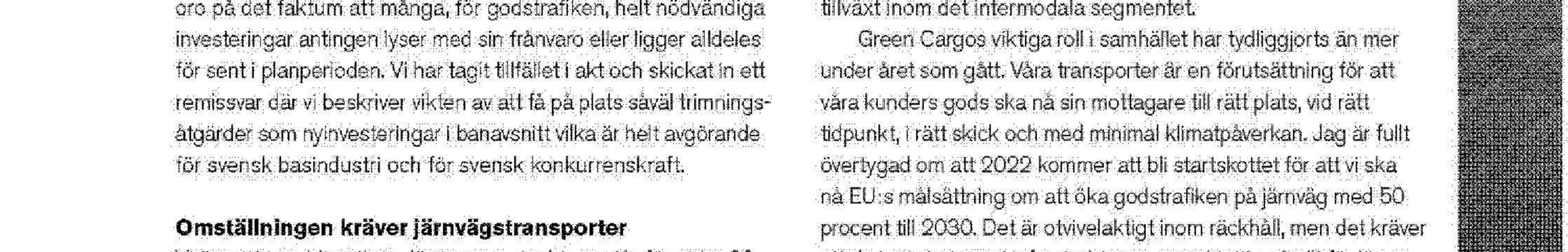
Vi är mitt i en klimatkris där transportsektorn står för cirka 30 procent av de totala koldioxidutsläppen i Sverige. Varje ton minskade koldioxidutsläpp från de tunga godstransporterna är av betydelse och många industrier har dessutom börjat ställa om för att kunna erbjuda fossilfria produktions- och värdekedjor. Omställningen till ett klimatsmart samhälle går i en rasande takt och det transportberoende näringslivets behov av energieffektiv och kapacitetsstark logistik är större än någonsin. Långa, tunga och energieffektiva tåg med minimala utsläpp är en förutsättning för koldioxidneutrala värdekedjor när våra kunders gods ska transporteras nationellt och internationellt.

Det pågår en förändring av transportsektorn. På järnvägssidan sker en teknikutveckling inom en rad områden som kommer stärka möjligheterna för fler varugrupper och för en ökad andel intermodala transporter under de närmsta åren. Inte minst i kombination med sjöfart via hamnarna. Det skapar i sin tur en växande marknad för kortare lastbilstransporter till och från intermodala terminaler. Järnvägstransporternas andel av godstransportarbetet ligger runt 25 procent. Vi vill självklart bidra till att öka denna andel genom att utveckla vårt befintliga erbjudande och samtidigt skapa nya affärer. Med ordning och reda internt ska vi förbereda oss under det kommande året för att ta nästa steg och skapa lönsamhet, och vi ser goda möjligheter till tillväxt inom det intermodala segmentet.

Green Cargos viktiga roll i samhället har tydliggjorts än mer under året som gått. Våra transporter är en förutsättning för att våra kunders gods ska nå sin mottagare till rätt plats, vid rätt tidpunkt, i rätt skick och med minimal klimatpåverkan. Jag är fullt övertygad om att 2022 kommer att bli startskottet för att vi ska nå EU:s målsättning om att öka godstrafiken på järnväg med 50 procent till 2030. Det är otvivelaktigt inom räckhåll, men det kräver att de investeringar i infrastrukturen som skjutits på allt för länge genomförs skyndsamt och att Green Cargo fortsätter att leverera förbättrade resultat inom kritiska områden. Framtiden är grön!

Solna i mars 2022

Ted Söderholm, Vd Green Cargo



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E78404016D7EE87CA4522E4FA

Tillbaka till framtiden

Trots ett uteblivet kapitaltillskott ser vi ljust på framtiden. Arbetet i bolaget är framgångsrikt, vi lägger ett bättre underliggande resultat bakom oss än vad vi har gjort på flera år och trenden är positiv. Med fortsatt hårt arbete på inslagen väg har Green Cargo goda förutsättningar att åter bli det framgångsrika företag det en gång var.

Vid årets slut kunde vi konstatera att det av riksdagen beslutade kapitaltillskottet uteblev med hänsyn till EU-kommissionens regelverk för statsstöd. Rekommendationen var i stället att använda branschstöd som verktyg för att stötta näringar. Där står vi idag. Branschen har under en tid fått en miljökompensation som förlängdes för åren 2021 - 2025 och regeringen utbetalade även ett pandemistöd till branschen innan årsskiftet.

Behovet av en välutvecklad bransch och ett välutvecklat Green Cargo kräver dock mer arbete. Det finns ett stort investeringsbehov, såväl nationellt som internationellt, när det gäller både infrastruktur och inom respektive bolag. Det är av samhällsekonomisk vikt att omhänderta detta mot bakgrund av hur viktig roll järnvägen spelar i omställningen till ett fossilfritt samhälle med ett hållbart transportsystem. Det bästa sättet att göra det är att gå den väg som EU-kommissionen pekar på, nämligen branschstöd som ligger inom ramen för EU:s regelverk och det finns all anledning att vara positiv till den lösningen. Det skyndar på processen i och med att den redan är etablerad och accepterad.

Även om resultatet 2021 stärkts av såväl miljökompensation som pandemistöd, vill jag framhålla det underliggande resultatet som det riktiga styrkebeskedet. I grunden är det bara det som räknas. Trots att vi är och har varit hårt ansatta så håller vi i vårt hållbarhetsarbete. Vi tar ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt ansvar och det syns genom det underliggande resultatet.

Vi ser också resultat från arbetet med våra tre strategiska horisonter: ordning & reda, lönsamhet samt tillväxt. Att vi börjar röra oss mer och mer in i lönsamhetshorisonten är en glädjande signal till både vår omvärld och vår egen organisation – att Green Cargo är ett företag man kan lita på och att vi levererar ett värde som kunderna är beredda att betala för.

Järnvägens självklara roll i ett fossilfritt samhälle

I strävan mot ett fossilfritt samhälle är det viktigt att inte fångas av att hitta nya lösningar om lösningarna redan finns tillgängliga. I de diskussioner som förs idag glöms det lätt bort att uppemot 25 procent av det godstransportarbete som sker redan är fossilfritt tack vare den elektrifierade järnvägen. Menar vi allvar med att vi ska ställa om till ett fossilfritt samhälle med fossilfria transporter behöver mer gods transporteras den långa sträckan på järnväg. Utan ett fungerande järnvägssystem kan vi aldrig uppnå vare sig EU:s eller Sveriges högt ställda, men fullt rimliga klimatmål.

Under flera år har vi sett ett ökat resande och pendlande på järnväg, och liknande utveckling kommer vi att se även inom godstrafiken. Likväl som att vi idag vill resa klimatsmart och effektivt vill allt fler varuägare att varorna ska transporteras på samma sätt. Godståg är, och har alltid varit, kollektivtrafik för varor.

På motsvarande sätt finns även en politisk vilja att öka andelen godstrafik på järnväg. En vilja som vilar på en solid grund av samförstånd mellan de politiska partierna om att godstrafik på järnväg är viktigt och avgörande för svensk basindustri och Sveriges konkurrenskraft.

Trafikverkets förslag till nationell infrastrukturplan innehåller positiva inslag, men från det transportberoende näringslivets perspektiv finns det fortfarande mycket att önska. Det är viktigt



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7640401697EE87CA4522646A



> Vår roll är att skapa framtiden – vi vet hur den ser ut – vi har varit där förr.

att involvera godskunder och tågoperatörer för att få tydligare och bättre hjälp med att prioritera rätt åtgärder.

Svenskt näringsliv, som i mångt och mycket är en enda stor import- och exportindustri, har en utmaning med sitt geografiska läge. Sverige är en halvö som håller på att öppnas upp och knytas ihop med kontinenten via Fehmarn Bält-förbindelsen om bara 7–8 år. Våra industrisatsningar på omställningen till fossilfria värdekedjor gör att efterfrågan på den typen av varor redan nu är hög. Vi riskerar att snart upptäcka att Öresundsförbindelsen är en trång sektor som gör att vi inte kommer kunna utnyttja möjligheten som Fehmarn Bält innebär. Det är oerhört viktigt för svenskt näringsliv att ytterligare en fast förbindelse, som tål långa och tunga godståg, utreds skyndsamt.

Punktligheten är summan av hela verksamheten

Vi behöver bli alltmer industriella i arbetet med punktlighet i branschen. Det är få branscher som redan i sin planering behöver bestämma sig för att inte hålla kundlöftena. Det går inte. Det kostar pengar och det kostar förtroende. Det är svårt att argumentera för att vara en del av klimatlösningen och framtiden om vi inte tillsammans i branschen klarar av att öka punktligheten och tillförlitligheten. Får vi allt att fungera – både internt inom Green Cargo och tillsammans med övriga järnvägsaktörer – kommer också punktligheten att vara god. På samma sätt som organisationen genomsyras av en säkerhetskultur måste den också genomsyras av en punktlighetskultur. Unga människor söker sig ofta till framtidsbranscher och jag vill påstå att Green Cargo är ett framtidsbolag i en sådan bransch. Genom vår framgångsrika och uppmärksammade digitalisering konkurrerar vi nu om arbetskraft med tech-bolag. Min bild är att många av våra medarbetare gärna stannar kvar hos oss, även om vi har gått igenom svårigheter, därför att de tror på hållbarhet och att det här är en framtidsbransch.

Vår roll är att skapa framtiden – vi vet hur den ser ut – vi har varit där förr. Det har aldrig funnits ett bättre läge för att driva godstrafik på järnväg. Både på europeisk och svensk nivå finns ambitionerna att ge järnvägen bättre förutsättningar genom teknikutveckling, effektivisering och konkurrensutjämnande åtgärder. Samtidigt som vi på Green Cargo utvecklar oss för att förtjäna det förtroende som krävs för att transportköparna ska välja oss. Våra kunder förväntar sig att vi agerar här och nu, vilket ska balanseras mot bolagets långsiktiga planeringshorisont. Det är därför viktigt att bolagets styrelse och ledning vågar vara otåliga och driva på, men med ett uthålligt perspektiv.

Det här blir mitt sista ordförandeord och jag känner mig lugn och trygg i att Green Cargo återigen visar styrka och framgång. Jag ser fram emot att följa bolaget från sidan av spåret. Det här bolaget vet hur man gör – det finns hundratals människor ute i organisationen som har gjort det förr och de gör det gärna en gång till!

Solna i mars 2022

Jan Sundling, Styrelseordförande



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA8C3E7640401697EF87CA4522645A

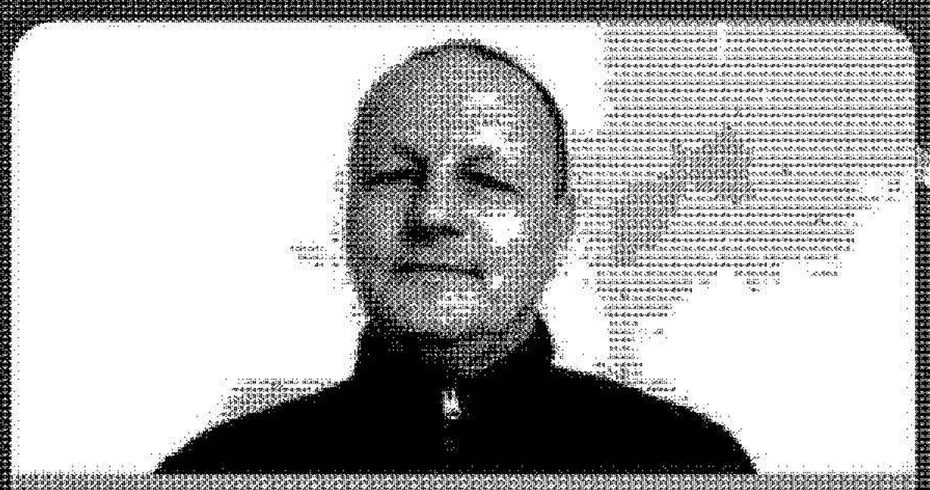
Green Cargo 20 år

Tänk att det gått 20 år sedan vi blev Green Cargo! Vårt bolag bildades för två decennier sedan med syfte att stärka Sveriges konkurrenskraft som en attraktiv godsoperatör på järnväg. Det är så klart väl värt att uppmärksammas genom våra medarbetares ögon och erfarenheter.

Här är några av våra medarbetare som flera av dem varit med hela vägen. Tillsammans med alla andra 1 900 medarbetare har de genom sina yrkesroller haft förmånen att bidra och skapa ett hållbart och väl fungerande godstransportsystem. Nu ser vi fram emot att fortsätta att vara en viktig partner till våra kunder och en attraktiv arbetsgivare med fokus på hållbarhet. Vi kommer fortsätta att driva frågorna kring centrala infrastruktursatsningar för hållbara godstransporter och stärka konkurrenskraften för näringslivet också de kommande 20-åren.

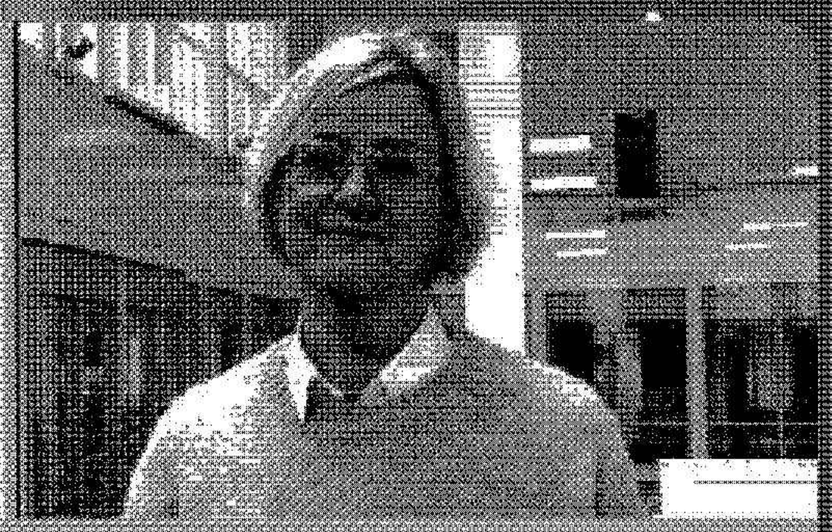


Emil Hellström, teamleader management it
Inom min släkt är jag den femte generationens järnvägare. Med tanke på alla de förändringar som jag har varit med om sedan 2001 och fram tills nu, kommer jag nog vara den som har varit med om flest förändringar inom järnvägen i min släkt. Allt från hur företagskulturen har utvecklats, hur järnvägen bedrivs till den snabba it-utveckling som sker nu.



Benny Bernitsson, lokförare
Det absolut största förändringen är utan tvekan säkerheten. När jag började i början på 1970-talet var det tvunget att ha en andre lokförare med för att kunna utföra arbetet. Så är det inte längre. Det är mycket bättre arbetsmiljö för lokförarna idag.





Ingela Roos af Hjelmsäter, strategisk säljare
Mina år här har varit väldigt lärorika och utvecklande. Inom företaget har det varit många utmaningar och förändringsresor. Trots att det har varit många perioder (vilket jag tycker finns en optimism och en tydlig vinning att vi ska jobba tillsammans för att nå ett lönsamt Green Cargo.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA8C3E7A0040162F6EF87CA4522E4F3



Björn Norén, säljare
Förr om åren fick tillverkaren vår nya kranbil. Då åkte den till Vi hängde på släp in till Ö... Så var det bilen som fått åka för att hämta. Det var också det som gällde när Green Cargo var ny. Den kanske vanligaste frågan var vilken...





Thomas Andersson, ansvarig för internationell spedition
Jag har många fantastiska minnen från min tid på Green Cargo och det är svårt att välja ut bara ett. Men jag tänker ofta på när jag fick ansvaret för att driva Green Cargo Express, ett koncept som vi lanserade för att kunna erbjuda snabba och pålitliga transporter till kunder i hela Europa. Det kändes stort att få ansvara för...



Jan Sundling, styrelseordförande
Vi har våra prioriteringar: säkerhet, punktlighet och lönsamhet. Vi har ramverket: people, planet, profit det vill säga att vi tar socialt, miljömässigt och finansiellt ansvar. Det är precis som förra gången när vi gjorde det här bolaget lönsamt. Vi måste vara noga med allt vi gör.



Thomas Davidsson, operativ chef
Från den gången jag såg anläggningen – bränningen och jag sökte och fick tjänsten har varje dag varit en spännande resa. Det är ett stimulerande arbete. Varje dag när jag går på ett nytt pass vet jag inte i förväg vad som kommer att hända – det är en utmaning. Vi vet inte vilka problem vi står inför och det är stimulerande med problemlösning. Ingen dag är den andra lik.



Ted Söderholm, vd
Det kommer att en spännande resa de kommande åren. Green Cargo spelar en stor roll i framtidens transport- och logistiksystem i Sverige och Skandinavien men även i Europa. Vi kommer ligga i framkant och driva på utvecklingen mot ökad digitalisering och automatisering i järnvägsbranschen. 2060 kommer Green Cargo betraktas som ett tryggt lag på räls.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7840401E07EE87CA4522E4FA

2021 är året då omställningen tog fart på riktigt

En av de kanske viktigaste händelserna i vår omvärld under året var EU:s förslagspaket Fit for 55. Förslagspaketet innebär att EU ska minska koldioxidutsläppen med 55 procent och godstrafiken på järnväg ska öka med 50 procent till 2030. För att nå de målen har EU-kommissionen presenterat en mängd förslag på åtgärder inom ramen för EU:s tillväxtstrategi.

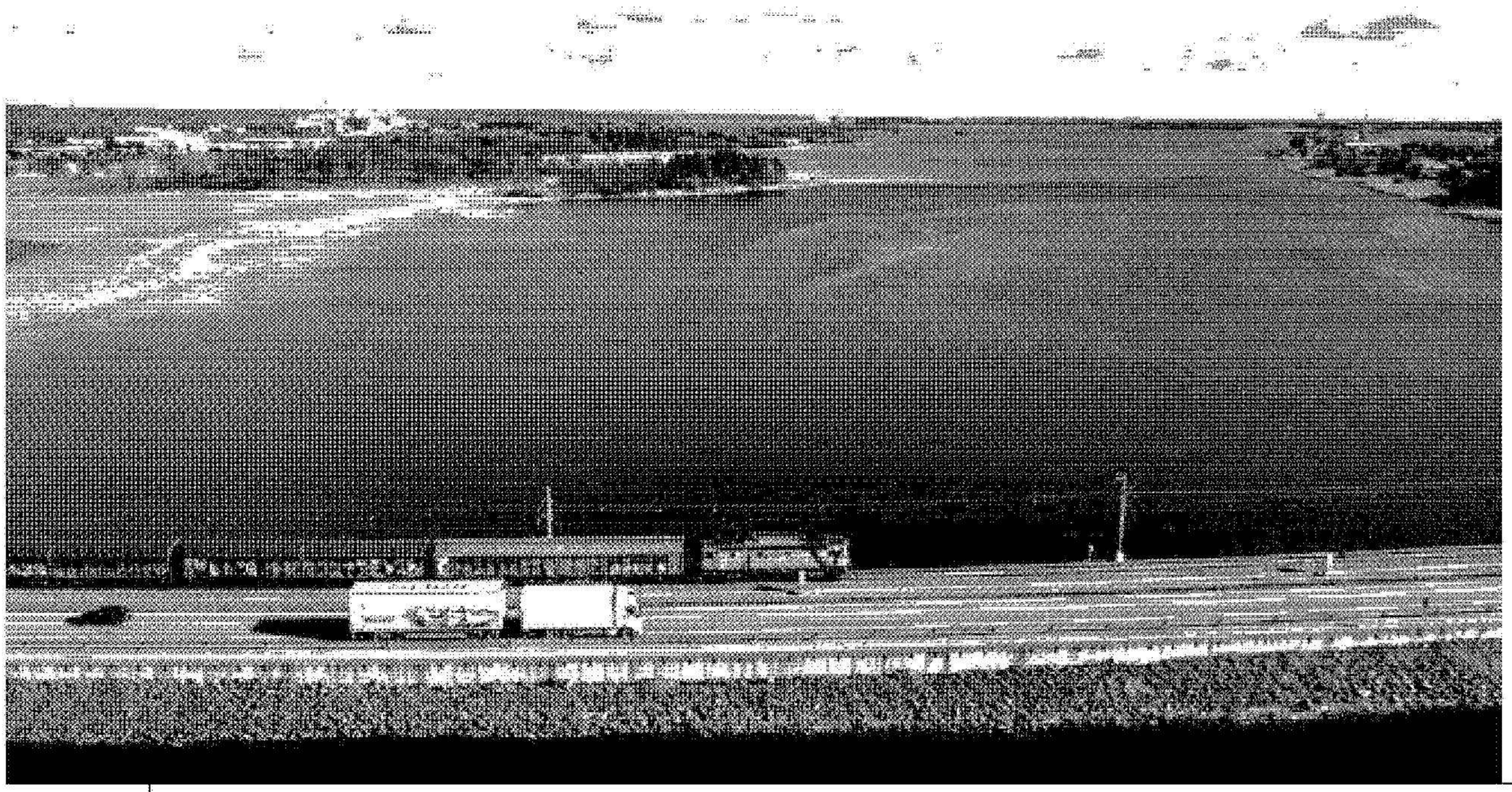
Om 2021 var det europeiska järnvägsåret så talar allt för att 2020-talet är det europeiska järnvägsårtiondet. För över hundra år sedan elektrifierades järnvägen och nu är det dags för en "techifiering". Med digitalisering, teknikutveckling, investeringar i infrastruktur och politiska beslut på både nationell och EU-nivå frigörs den potential som finns på Europas elektrifierade järnvägsnät.

Även om samhället i mångt och mycket öppnades upp pågår pandemin alltjämt. En påtaglig konsekvens som märkts globalt under året är störningarna i distributionskedjorna. Andra stora händelser är naturligtvis de extremväder med värmeböljor och enorma skyfall som förekommit både i Europa och runt om i världen. Värmerekorden och rekordnederbörden har avlöst varandra. Enligt IPCC:s klimatrapport behöver utsläppen minska till nära noll år 2050 på en global nivå om vi ska klara att nå 1,5-gradersmålet. COP26 i Glasgow innebar några steg i rätt riktning, om än långt ifrån tillräckligt enligt de flesta bedömare. Viktiga budskap från inte minst svensk stålindustri var krav på global prissättning av koldioxidutsläpp.

Europaåret för järnvägen 2021

EU har ett av världens tätaste järnvägsnät, men de nationella järnvägssystemen varierar inom EU. Under 1990-talet började man arbeta för att förbättra kompatibiliteten mellan medlemsländernas nationella järnvägssystem. Målet är att utveckla ett effektivt och konkurrenskraftigt järnvägsnät för hela EU – det gemensamma europeiska järnvägsområdet. Att öka andelen järnvägstransporter i EU är ett viktigt mål för utfasningen av fossila bränslen i ekonomin och för att uppnå EU:s klimatmål.

På initiativ från EU-kommissionen utsågs 2021 till Europaåret för järnvägen. Det omfattade evenemang och kampanjer i hela Europa i syfte att främja järnvägstransporterna som en hållbar, innovativ och säker lösning för rörlighet. Connecting Europe Express, ett av årets flaggskeppsinitiativ, rullade genom Europa och besökte 26 länder och 100 städer mellan den 2 september och den 7 oktober 2021. Under tågets Stockholmsbesök i oktober anordnade Tågföretagen, Byggföretagen och Botniska korridoren ett seminarium där behov av infrastruktursatsningar och konkurrensutjämnande åtgärder för järnvägsmarknaden lyftes.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E78A04016975EE87CA45C264FA

Förlängd ScanMed-korridor
Ett centralt inslag i EU:s transportpolitik är inrättandet av nio stomnätskorridorer genom EU. Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) syftar till att avlägsna flaskhalsar samt bygga, återställa och uppgradera infrastrukturlänkar mellan medlemsstaterna, samt underlätta person- och godstransport över gränserna. Sverige berörs i första hand genom ScanMed-korridoren, som 2021 beslutades förlängas hela vägen till Narvik. Därmed inbegrips hela godsstråket genom Bergslagen, Ostkustbanan, Botniabanan, Norrbotniabanan och Malmbanan i korridoren. Förlängningen innebär ökade möjligheter till medfinansiering från EU för järnvägsbyggen i Sverige.

EU:s mobilitetsstrategi och Fit for 55
Som en del av den europeiska gröna given lade EU-kommissionen fram sin strategi för hållbar och smart rörlighet i december 2020. EU:s mål för transportsektorn de kommande tio åren är att den ska vara miljövänlig, smart och bidra till motståndskraftig mobilitet. Enligt strategin ska godstransporterna på järnväg öka med 50 procent till 2030 och fördubblas till 2050. Under 2021 enades EU om ett skärpt utsläppsmål där utsläppen ska sänkas med 55 procent till 2030. Det är en kraftfull skärpning från det befintliga målet på 40 procent och som en följd av detta revideras nu i stort sett all energi- och klimatpolitik med en mängd förslag på nya åtgärder. Bland de större förändringarna som föreslås är införandet av ett separat utsläppshandelssystem för transporter. Det innebär i sin tur att konkurrenskraften stärks för den energieffektiva, elektrifierade och klimatsmarta järnvägen.

Nationell plan 2022–2033
Under året presenterade Trafikverket den nya nationella infrastrukturplanen. Förslaget innehåller stora järnvägssatsningar men vi ser med oro på det faktum att många, för godstrafiken, helt nödvändiga investeringar antingen lyser med sin frånvaro eller ligger alltför sent i planperioden. Våra kunder består av Sveriges transportberoende näringsliv och våra transporter bidrar varje dag till ökad tillväxt, välfärd och arbetstillfällen. För detta krävs en fungerande infrastruktur och därför trycker vi extra hårt på ett utvidgat näringspolitiskt fokus när det gäller den nya nationella infrastrukturplanen. Svensk basindustri investerar och växer och givetvis måste det matchas med en välfungerande infrastruktur som medger fossilfria transporter. Som ett exempel kan nämnas Stora Ensos investering på drygt åtta miljarder i Skoghall. När investeringen är genomförd förväntas behovet av järnvägstransporter fördubblas men då måste infrastrukturen både i Värmland och runt Göteborgs hamn hänga med. På motsvarande sätt ser vi den stora industrisatsningen i norr med H2GreenSteel, Northvolt, Boliden, SSAB/LKAB/Vattenfall, SCA med flera. Det är fantastiskt att det satsas på tung basindustri i Sverige, med alla de arbetstillfällen och stärkt konkurrenskraft som det ger. Men det förutsätter att infrastrukturpolitiken och investeringar i ny infrastruktur inom såväl väg, järnväg och sjöfart går i takt.

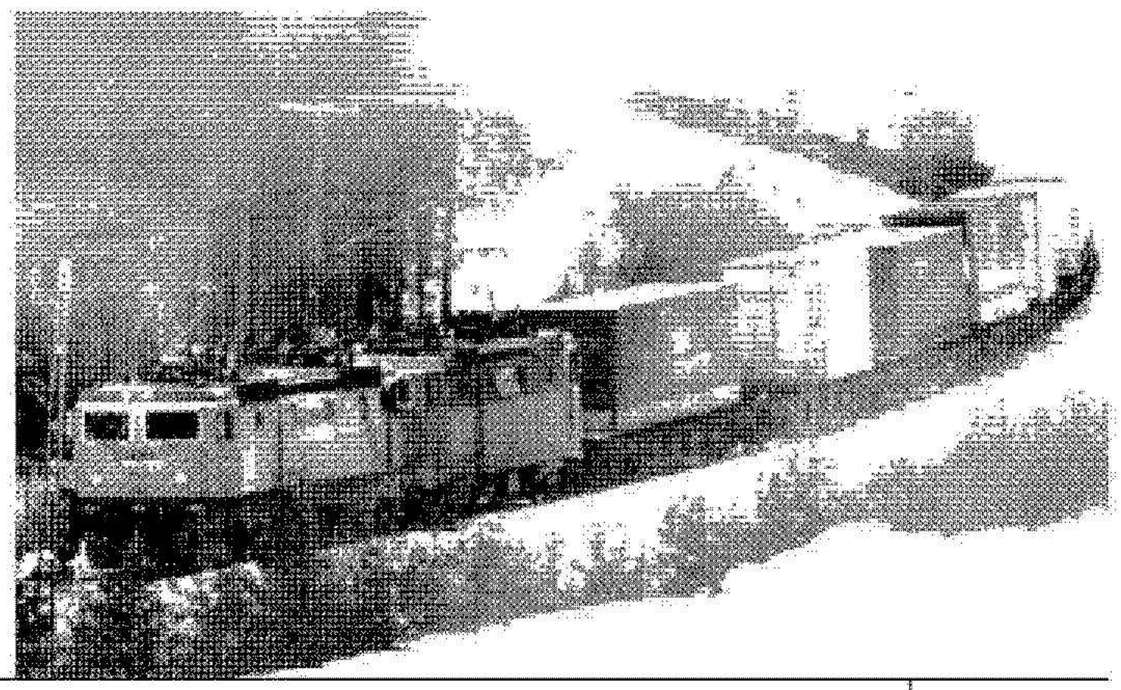
Trendspaning

Vi ser en utveckling framför oss som innebär att varje transportslag i större utsträckning används där de gör mest nytta och där vår samverkan stärker varandra. Konkurrensförhållandena mellan långväga lastbilstransporter och järnväg håller på att jämnas ut och det kan förklaras med två av varandra oberoende trender.

Den ena trenden handlar om att järnvägsföretagens konkurrenskraft stärks genom stora och helt nödvändiga tekniska samt digitala framsteg som gör det enklare och billigare att välja godståg. Den utvecklingen drivs av ett antal samverkande faktorer: marknadsförändringar, politiska beslut, teknisk utveckling, investeringar i digitalisering och infrastruktur som tillsammans ska fördubbla godstransporterna på järnväg till 2050. Men redan till 2030 ska EU sänka utsläppen med 55 procent och godstrafiken på järnväg ska öka med 50 procent.

Den andra trenden är att den långväga lastbilstrafiken tappar i konkurrenskraft. Det råder en flerårig och utbredd förarbrist i Europa, vilket driver upp löner med tvåsiffriga procentsnivåer. Hårdare arbetstidsregler, tuffare gränsöverskridande transportregler och skärpt efterlevnad av tillåtet cabotage är ytterligare några kostnadsdrivande faktorer. Men lastbilstransporter blir också dyrare i form av stigande bränslepriser och vägavgifter. Vägtrafiken väntas omfattas av EU:s handel med utsläppsrätter, en marknad med hög efterfrågan och minskande utbud, vilket i sin tur kommer synas i prisutvecklingen. För svensk del öppnar det upp för en konstruktiv samverkan mellan transportslagen.

Med bättre kapacitet och bättre prioritering för intermodala transporter kan järnvägen både avlasta och stärka åkerinäringen genom att det långväga godset i större utsträckning transporteras på räls och på så sätt bidra till fler korta lastbilstransporter. Det finns en stor marknad för intermodala transporter på järnväg vilket innebär att det i sin tur finns en lika stor marknad för lastbilstransporter till och från järnvägsterminaler och hamnar. Detta eftersom lastbilen är oumbärlig i både början och slutet av de flesta transportkedjor.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E78A04016D7EE87CA4522E4FA

Vi rustar för robust långsiktig lönsamhet

Green Cargos strategiska mål är att vara en av Europas mest effektiva och lönsamma godstågoperatör. Det ska vi uppnå i nära samverkan med våra kunder, partners och leverantörer. Vår strategiska inriktning rustar oss för att möta de utmaningar vår verksamhet står inför, men också för att skapa och bidra till nya innovativa kundlösningar för en attraktiv och ökad hållbar logistik. Vi vill utveckla vårt befintliga erbjudande och samtidigt skapa nya affärer genom att tillvarata den potential som tyngre och längre tåg samt ökad digitalisering och automatisering ger.

Långsiktig fordonsstrategi

Vår långsiktiga fordonsstrategi bygger på starkare lok, mer långdeffektiva vagnar, optimerat och proaktivt fordonsunderhåll samt en högre innovationsgrad för bättre arbetsmiljö och ökad effektivisering. Hittills har vi investerat i 18 nya, sexaxliga Transmontana-lok och under vintern 2020/21 genomförde vi bland annat ett antal tester med automatkoppel, nya kylvagnar och införande av skivbromsteknik, allt för en säkrare, mer effektiv och ännu mer klimatvänlig logistiklösning.

Varför: Kapacitetsbristen i delar av järnvägssystemet är stor, men om vi ska nå Sveriges klimat- och transportmål behöver mer gods transporteras på järnväg. Möjligheten att köra tyngre och längre tåg är en viktig pusselbit för att kunna öka kapaciteten i befintligt järnvägsnät och möjliggöra än mer effektiva och attraktiva logistiklösningar med järnvägen som bas.

Digitalisering

Vi behöver ett it-landskap som över tid stödjer och bidrar till förbättrad säkerhet, punktlighet och lönsamhet. Det gör vi bland annat genom att underbygga och optimera datadrivna processer. Vår it-transformation handlar både om ökad digitalisering i kundgränssnittet och om förbättrade digitala verktyg till våra medarbetare. Detektorer, tippkörplade lok och vagnar samt en ny kundportal är exempel på hur vi får en effektivare styrning som skapar ett mer prediktivt underhåll och en proaktiv kunddialog. Vi satsar först och främst på det som skapar störst nytta – att göra det enklare för våra medarbetare och kunder. Under 2021 lanserades Green Cargos nya kundportal i ett första steg till kunder inom inrikes vagnslast samt intermodalt. Vagnsappen är en annan lansering som underlättar arbetsvardagen för våra medarbetare i produktionen samt moderniserar och effektiviserar hela produktionsprocessen.

Varför: Väl fungerande transporter är nödvändiga om varor ska transporteras effektivt, säkert och helst med så låg klimatpåverkan som möjligt. Ett modernt och väl fungerande it-stöd är en grundförutsättning. Det ska vara enkelt att vara kund, och roligt att vara medarbetare, hos Green Cargo.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7640401E07EE87CA4522E4FA

Kundorienterad verksamhetsutveckling

Genom ökad kontroll och stabilitet internt ska vi uppnå förbättrad säkerhet, punktlighet och lönsamhet. Vi ser en potential i att förbättra struktur och samordning både inom och mellan avdelningar. Vi väljer arbets- och förbättringsområden där vi ser att vi får en bra balans mellan snabb respektive långsiktig effekt och där vi kan möta våra intressenters behov. Vi gör det inom ramen för vårt transformationsprogram. På sikt kommer det vara en del av vårt löpande arbete.

Varför: Vi har under en längre period haft ett ansträngt ekonomiskt läge och våra kunder påverkas i för stor utsträckning av kvalitetsbrister. Fokus ligger främst på att skapa robusta processer som gynnar våra kunder, medarbetare och bolagets lönsamhet samt stärker vår förbättringskultur.

Internationell strategi

Marknadstillväxten i den gränsöverskridande trafiken tillsammans med en förändrad och förbättrad infrastruktur kommer att möjliggöra en ökad verksamhet och volym. Green Cargo vill vara en självklar logistikpartner internationellt såväl som nationellt. Infrastrukturförbättringar tillsammans med investeringar i förnoch, teknik och digitalisering möjliggör tyngre och längre tåg. Det är viktiga förutsättningar för att kunna erbjuda konkurrenskraftiga transporter till och från Sverige.

Varför: Industrins omställning till klimatsmarta värdekedjor går i en rasande takt och det transportberoende näringslivets behov av energieffektiv och kapacitetsstark logistik är större än någonsin. En fungerande järnväg hjälper Sverige att nå klimatmålen samtidigt som näringslivets konkurrenskraft stärks.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7A04016D7EE87CA452264FA

Ökad lönsamhet genom digitalisering

Green Cargos arbete med digitalisering är omfattande och möjliggör en harmonisering med bolagets befintliga systemlandskap. Med hjälp av digitaliseringen ökar vi tillgängligheten till rätt information vid rätt tillfälle och kan därigenom skapa enklare och mer robusta affärsprocesser samt snabba upp produktcykler. Digitaliseringen är dessutom en av nycklarna till lägre kostnader, vilket i sin tur ger ökat kundfokus, bättre lönsamhet och en ökad innovationsgrad.

”Med duktiga medarbetare och nära samarbeten med partners har vi lyckats över förväntan.



Ingo Paas, CIO

Väl fungerande transporter är nödvändiga om varor ska transporteras på ett effektivt, säkert och så klimatsmart sätt som möjligt. Ett modernt och fungerande it-landskap som över tid stödjer och bidrar till förbättrad säkerhet, punktlighet och lönsamhet är dessutom av största vikt. Med hjälp av digitaliseringen kommer vi att kunna utöka kapaciteten i vårt nätverk, erbjuda köp av järnvägstransporter till nya kunder och därmed bidra till att mer transporter flyttas från lastbil till järnväg.

Green Cargo har sedan länge en teknikskuld men nu uppdaterar vi våra underliggande system och kommer vid behov att investera i att byta ut utvalda system. Den utveckling som skett med digitaliseringen har redan visat en positiv inverkan på både effektiviteten internt, förbättrade kundgränssnitt och på minskade kostnader.

Green Cargos stordatorsystem och affärssystem är affärskritiska och nära integrerade. Ett eventuellt byte måste ske samtidigt, ett stort arbete som inte bara är svårt utan även tar mycket tid, resurser och investeringar. Tid och resurser som företaget istället vill använda till att driva en stegvis utveckling av våra äldre it-system.

Istället för att byta våra it-system har bolaget därför under de senaste två åren fokuserat på att modernisera och digitalisera för att minska den tekniska skulden. Green Cargos plattformsstrategi omfattar flera digitala plattformar och är bolagets bas för att effektivt kunna driva digitaliseringen av våra kärnprocesser och kundgränssnittet. Det sker med fem fundamentala byggstenar:

- En helt ny API-driven integrationsplattform.
- En lowcode-plattform, vilken möjliggör effektiv och agil applikationsutveckling utan behov av komplicerande kodning.
- En molnbaserad lösning för att kunna skapa datarapporter och ha en datadriven verksamhet.
- Office 365 för arbetsplatsen och behörigheter i kundportalen.
- En automationsplattform för att automatisera repetitiva processer.

Digitala plattformar är det som ska få utvecklingen av bolaget att snurra men till det kommer ett antal grundläggande digitaliseringsprinciper som arbetet bygger på. Baserat på denna arkitektur har Green Cargo integrerat sina plattformar i molnet med underliggande system för att kunna utveckla hybrida applikationer.

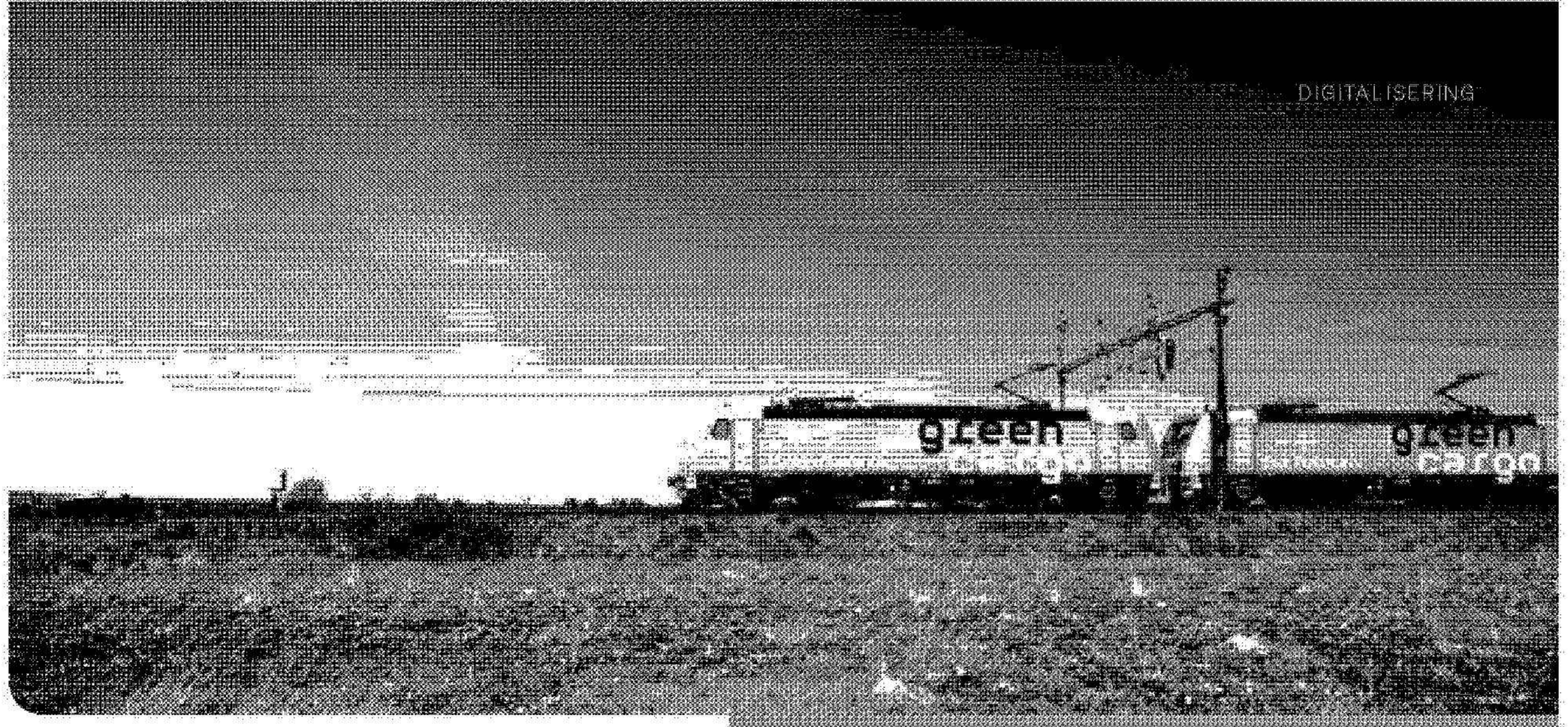
– Det handlar framför allt om återanvändbarhet, skalbarhet och enkelhet för att kunna tillämpa agil utveckling i molnet. Fokus ska vara att snabbt kunna hämta hem effekterna. Om vi bygger applikationer i lowcode ska de underliggande mikrotjänsterna kunna återanvändas för framtida applikationer och skalas upp utan problem. Vi kommer även se stora fördelar i att själva kunna vidareutveckla samt förvalta nya produkter på ett mycket effektivt sätt, säger Ingo Paas, CIO på Green Cargo.

En annan viktig princip är att minimera kodningen med mer än 90 procent med hjälp av lowcode. Skälet till att bolaget skaffat en lowcode-plattform är för att kunna utveckla hybrida företagsapplikationer i molnet som kan interagera med underliggande system, även i realtid om detta krävs.

– Nu sitter vi på en egen app-fabrik som kan bygga och förvalta hybrida appar snabbare, billigare och bättre än någon annan skulle kunna göra åt oss. Vi kan själva dirigera all data vi har, men också de mikrotjänster vi bygger i lowcode. Det är en enorm förflyttning som hela it-organisationen har varit engagerad i, säger Ingo Paas.

Genom att våra egna applikationer är utvecklade i lowcode finns de tillgängliga i mobilen och snurrar i molnet. Detta möjliggör att viktig information synkas i realtid mellan stordatorn och molnapp-

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7A0C4016D7EE87CA4522E4FA



likationerna. De nya plattformarna och verktygen som kommit på plats kan också användas för att bygga om eller minska komplexitet i våra gamla it-system.

– Vi har sett att vi nu kan bygga bort delar med hjälp av lowcode och successivt minska komplexiteten i vår stordatormiljö. Sedan vi började jobba agilt i vår stordatormiljö har vi kommit upp i 16 releaser per vecka, jämfört med ett fåtal releaser per år tidigare. Det är riktigt coolt, säger Ingo Paas.

Genom olika appar stärker vi våra säkerhetsrutiner och vidareutvecklar samtidigt våra arbetsprocesser till mer kostnadseffektiva lösningar. På sikt kommer olika appar ge oss ännu mer data för att kunna optimera nätverket och stödja respektive beslutsfattare. Via olika algoritmer kommer vi i slutändan att optimera Green Cargos nätverksprestanda.

Men vägen till ett it-landskap som stöttar bolagets strategier fullt ut är inte spikrak. Vi ska använda våra nya förmågor att möjliggöra bolagets största satsningar i att vidareutveckla affärsmodellen och kundgränssnittet. Syftet är att kunna möta behovet genom att digitalisera och samtidigt kunna hantera våra utmaningar i att anpassa eller ersätta befintliga system när detta behövs.

– När man gör många förändringar är det svårt att göra rätt i alla led. Men med duktiga medarbetare och nära samarbeten med partners har vi lyckats över förväntan och jag ser fram emot att fortsatt minska både vårt beroende av, och komplexiteten i, stordatorn, säger Ingo Paas.

Ny modern kundportal

En egenutvecklad kundportal ska göra det lättare för kunderna att göra affärer utan att behöva ha specifik kompetens inom järnvägsområdet. Kundportalen har testats av ett fåtal kunder under året men utrullningen är på gång och Green Cargo är en av de första godstågoperatörerna i Europa som kan erbjuda ett digitalt gränssnitt med en utvecklingsportal och väldigt många API:er.

Ökad beredskap och responsförmåga inom informationssäkerhet

I en allt mer komplex och snabbföränderlig värld ökar omvärldskraven på bolags förmåga att skydda verksamheten mot cyberhot och upprätthålla en hög integritet i det digitala informationsutbytet. I linje med digitala satsningar som Green Cargo genomför, bedriver bolaget sedan ett antal år systematiskt och ansvarsfullt säkerhetsarbete för att positionera oss som en ansvarsfull partner och arbetsgivare.

Under 2021 har Green Cargo aktivt fokuserat på att öka vår beredskap och responsförmåga genom it-säkerhet som möjliggör en ökad grad av proaktivitet för att hantera kritiska sårbarheter. Mottagna till hemarbete under pandemin har präglat vårt förbättringsarbete inom informationssäkerhet för att stärka motståndskraften mot säkerhetshot inom informationen och it-system, bland annat genom förbättrade avtalsvillkor, medarbetarutbildningar och ökad medvetenhet inom informationssäkerhet samt satsningar på våra operativa cybersäkerhetsförmåga som utgör grunden för Green Cargos övergripande motståndskraft.

2021 inledde även ett flertal nationella förändringar och ökade krav inom informationssäkerhetsområdet. Green Cargo har internt och genom branschsamverkan kartlagt och analyserat hur dessa påverkar Green Cargo, branschen och våra kunder med målet att möta upp omvärldens förväntningar.

Rätt vagn till rätt kund i rätt tid

Den utveckling som sker på Green Cargo handlar om att digitalisera våra produktionsprocesser, och skapa kontrollerad och standardiserad informationsspridning genom att tillämpa applikationer som alltid finns med i den mobila enheten. Idag kan vi exempelvis lösintera om att byta en vagn i ett tågsätt via en app (vagnsnapper) på en mobiltelefon. Tidigare var det en manuell hantering som skedde med telefon, papper och penna. Nu är det fullt integrerat med stordatorn och sker nästan i realtid. Vagnsnapper underlättar, snabbar upp och effektiviserar hela arbetskedjan och är en lösning som ökar tillgängligheten och ökar kvaliteten på både indata och rapporter.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E26A04016B7EE87CA452264FA

Värdeskapande dialog med våra intressenter

Green Cargo har en rikstäckande verksamhet med stor påverkan på olika sätt. Vi både vill och förväntas leva upp till högt ställda krav från många av våra intressenter. Kunder, medarbetare och ägare är våra huvudintressenter men fler aktörer är en del av vår vardag. Vi arbetar för att säkerställa en ansvarsfull och hållbar verksamhet genom långsiktigt agerande i interna och externa relationer.

Dialogen med våra intressenter hjälper oss att utveckla och förbättra verksamheten, inte minst ur ett hållbarhetsperspektiv. Green Cargo strävar efter att vara transparenta och att engagera våra intressenter genom nära dialog och samarbetsytor. Att ta intryck av och lyssna på de vi möter och samarbetar med är en viktig del i att utvecklas som företag. Green Cargo för en regelbunden dialog med samtliga av våra intressentgrupper i den dagliga verksamheten. Mer djuplodande dialoger förs minst vart tredje år med de för oss viktigaste grupperna. På grund av pandemin covid-19 har 2021 års intressentdialoger inte kunnat genomföras på det vis vi önskat. Vi har därför kompletterat tidigare års dialoger med andra undersökningar såsom kund- och medarbetarenkäter samt med en hållbarhetsanalys som vår ägare genomförde under året.

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

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA8C3E78A04018B7EE87CAA522E4FA

Samverkan för att utvecklas

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

Under 2021 uppdaterade bolaget sin väsentlighetsanalys för att säkerställa att de frågor som är viktigast för våra intressenter, och som har störst inverkan på en hållbar utveckling, prioriteras. Som grund för bolagets väsentlighetsanalys ligger bland annat resultaten från olika intressentdialoger, men också hur vi arbetar inom ramen för bolagets integrerade ledningssystem, kraven i statens ägarpolicy samt vår egen strategi- och affärsplan.

Analysen har hjälpt oss att urskilja frågor som är viktigast för våra intressenter och som är av betydelse för vår verksamhet. Analysen visar att de prioriterade områdena hänger tätt ihop med de målområden som Green Cargo definierat sedan tidigare för att säkerställa hållbart företagande och som alla är betydande för vår verksamhet. Green Cargo styr och leder bolaget ur ett bredare perspektiv än endast finansiellt i det balanserade styrkortet Måltavlan. Det är därmed relevant att koppla samman resultatet av väsentlighetsanalysen med de målområden som omfattas i Måltavlan för att skapa en bättre förståelse för hur dessa frågor styrs inom verksamheten.

Viktiga väsentliga områden

Bolaget väljer tolv områden som väsentliga att arbeta vidare med. Sju av de tolv väsentliga områdena är oförändrade sedan förra analysen och fem områden har tillkommit. Två av de nya områdena är Medarbetarengagemang samt Hållbara och innovativa leverantörskedjor. Analysen av medarbetarundersökningen visar att aktivt ledarskap och medarbetarnas möjlighet att göra rätt är viktigt för intressentgruppen. Aktuella områden mäts och följs upp årligen inom ramen för måltalen Ledarskapsindex respektive Engagemangsindex. Hållbara och innovativa leverantörskedjor var ett av områdena inom ramen för ägarens hållbarhetsanalys av bolaget. Analysen pekade på behovet att få ytterligare struktur i arbetet på plats. I dagsläget finns inget nyckeltal kopplat till Hållbara och innovativa leverantörskedjor men bolagets arbete med området beskrivs och redovisas på sidan 32–33 i hållbarhetsredovisningen. Det finns inte heller några nyckeltal kopplade till området Digitalisering och teknikutveckling men det är ett för oss strategiskt viktigt område att utvecklas inom och hur vi arbetat med detta beskrivs på sidan 16 samt 18–19.

Ständig utveckling av kunderbjudandet

Vi vill ständigt utveckla vårt befintliga erbjudande och samtidigt skapa nya affärer för att möta näringslivets krav på klimatsmarta och kostnadseffektiva transporter. De tre sista tillkommande områdena är starkt kopplade till vårt erbjudande till kund och hanteras inom ramen för målområde Kund & Kvalitet; Geografisk tillgänglighet och internationell uppkoppling, konkurrenskraftigt pris samt ledtider och transportfrekvens. Mer om bolagets strategiska inriktning återfinns på sidorna 16–17.

I de fall Green Cargo anser att relevanta nyckeltal bör tas fram för de nya områdena kommer dessa att presenteras i kommande årsredovisningar. De väsentliga områdena utvärderas kontinuerligt för att bedömas om något har ändrat sig internt eller i omvärlden som motiverar en ändring av prioriteringarna. Rapportering på de väsentliga områdena finns på sidorna 35–44 samt i GRI index på sidorna 100–108.

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

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E76A04016D7EE87CA452264FA

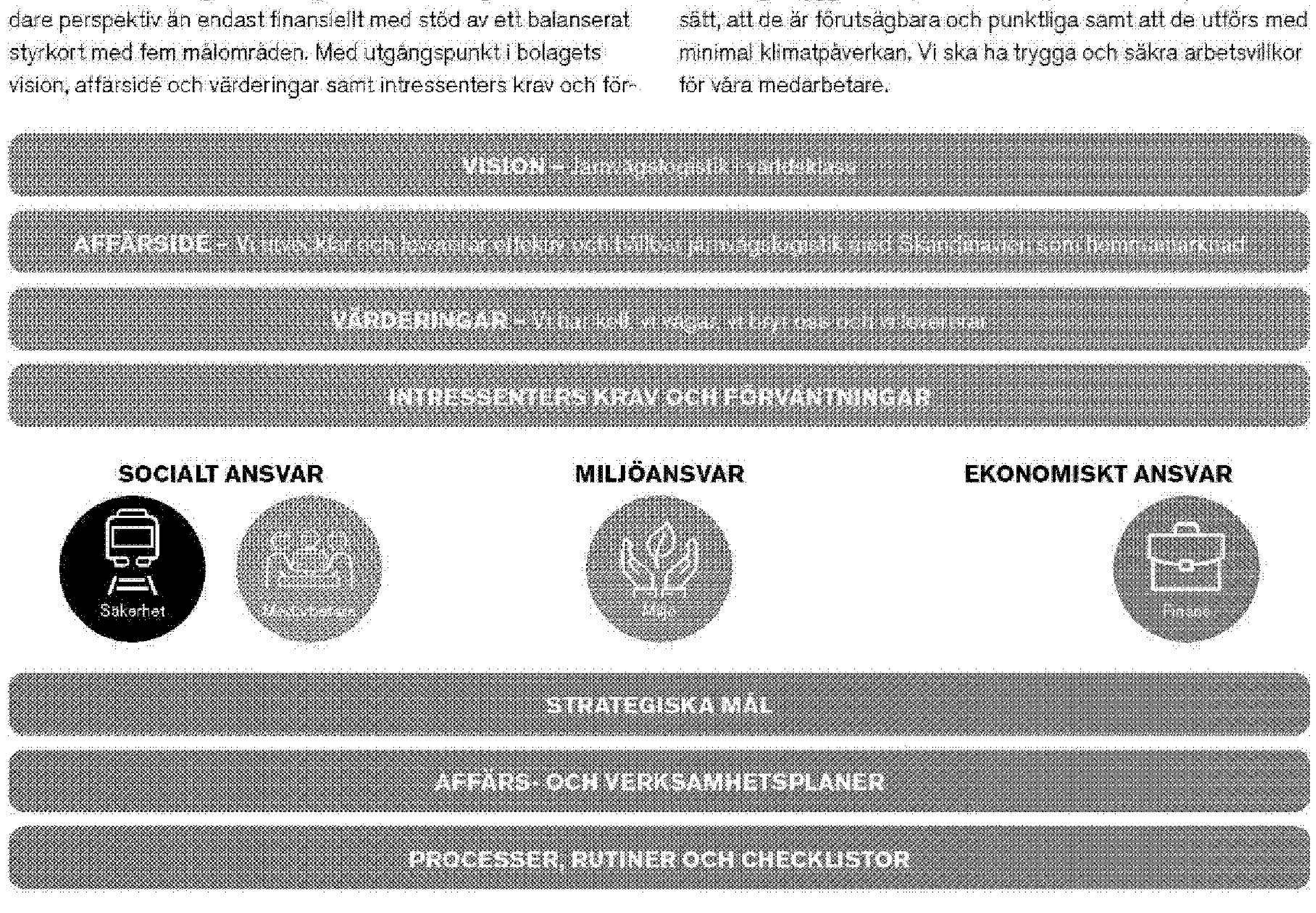
Från vision till konkret hållbart arbete

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

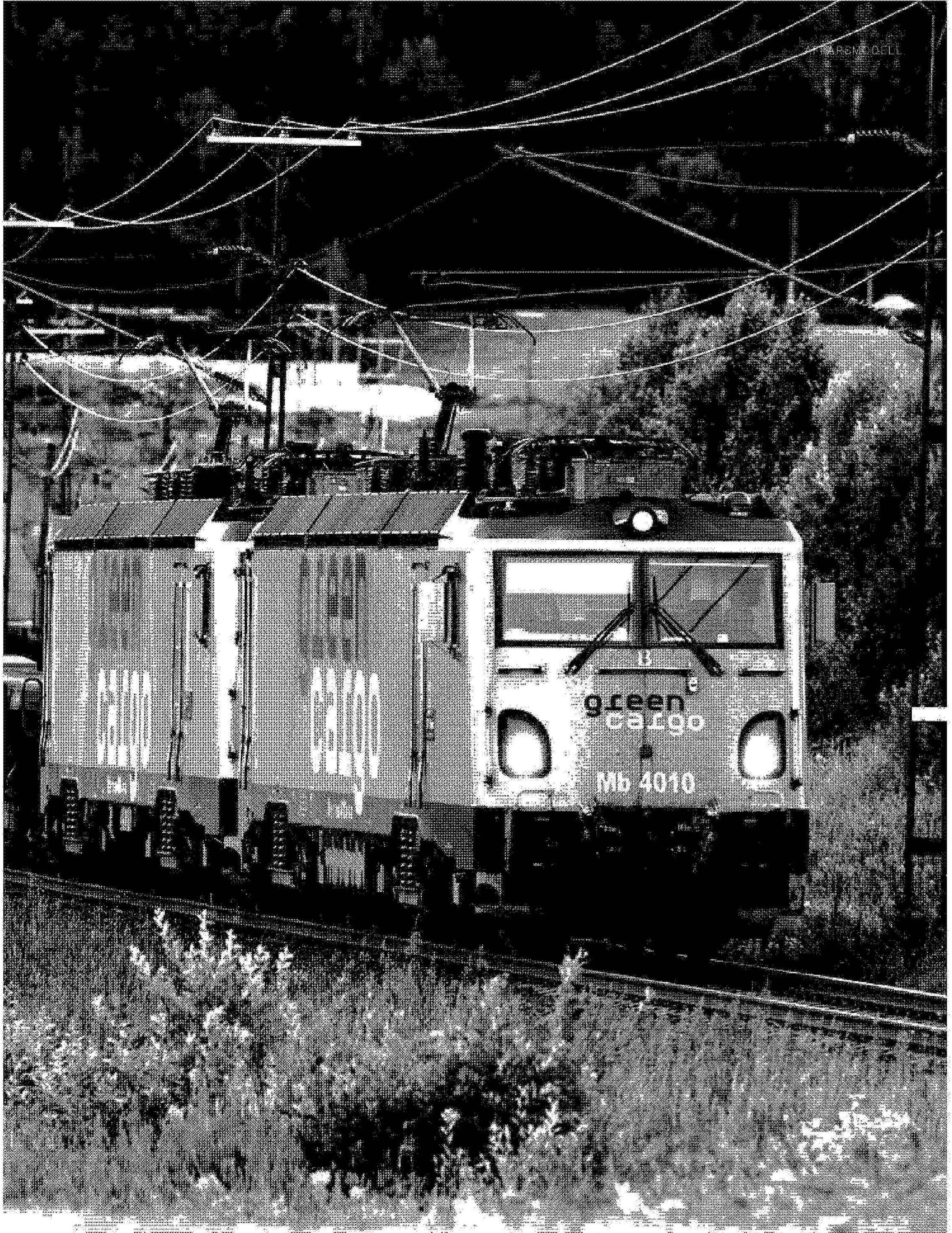
Dygnet runt transporterar våra godståg råvaror från skogar och gruvor till processindustrins anläggningar och konsumentvaror till detaljhandeln. Vårt logistiksystem lägger grunden för Sveriges välstånd och konsumtion och produkterna tar i många fall tåget innan de möter konsumenterna.

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

Green Cargo är en hållbar logistikpartner och vi strävar efter långsiktiga och förtroendefulla relationer. Ett samarbete med oss ska ge trygg vetskap om att transporterna sker på ett säkert sätt, att de är förutsägbara och punktliga samt att de utförs med minimal klimatpåverkan. Vi ska ha trygga och säkra arbetsvillkor för våra medarbetare.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E76A04016B7EF87CA452264FA



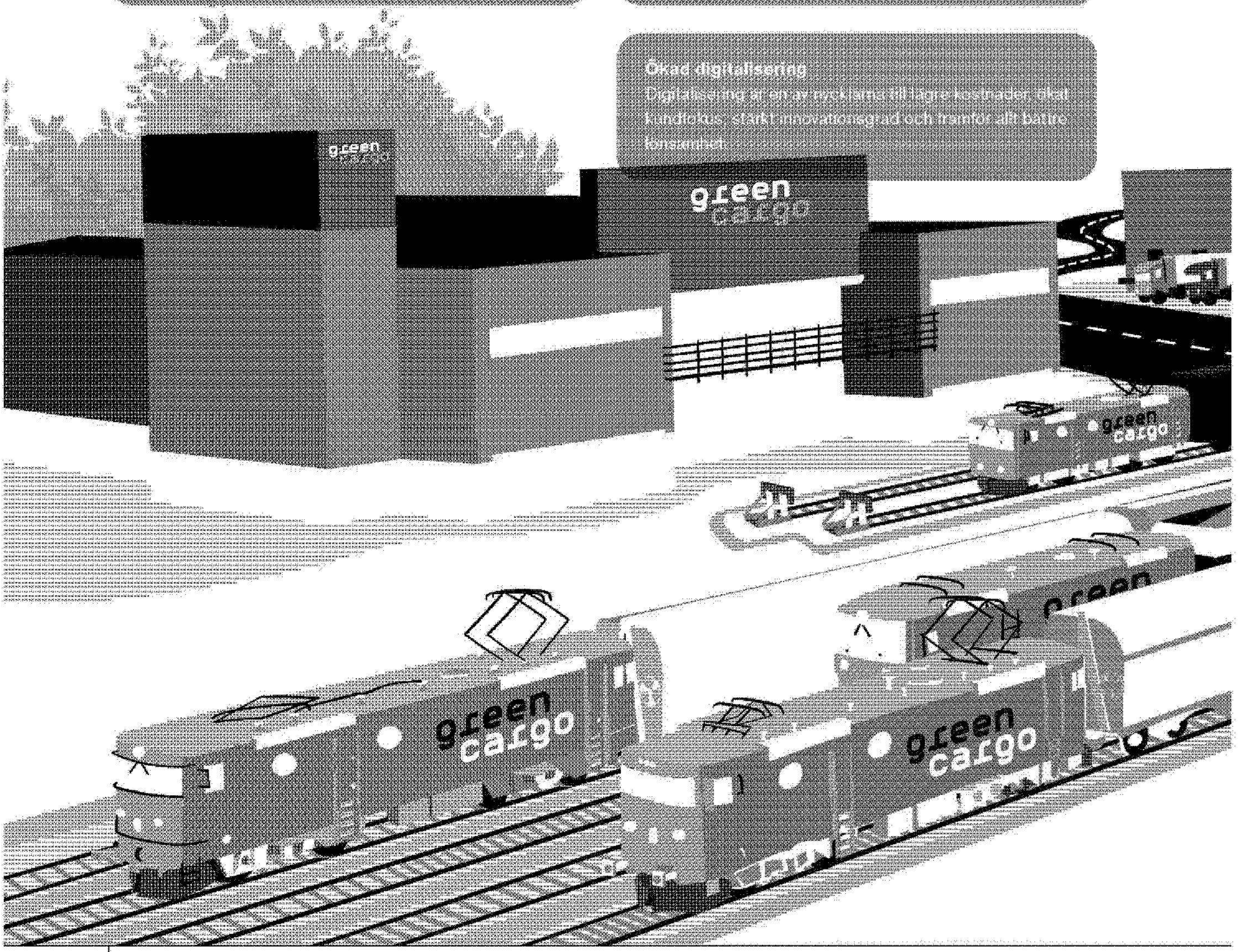
This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA8C3E7A0040162FEF87CA4522645A

Det ska vara enkelt att vara kund hos Green Cargo. Vi utvecklar kommunikations- och logistiklösningar tillsammans med våra kunder och leverantörer. Digitalisering och automatisering ligger högt på agendan. Med hållbar logistik menar vi att transporten, förutom att den är klimateffektiv, också är trafiksäker, punktlig och kostnadseffektiv.

Öppen och ärlig dialog
Vi ska alltid agera med hänsyn till vår omgivning och vi vill bidra till ett väl fungerande samhälle och stranek industri. Vår verksamhet är en säker och attraktiv arbetsplats och vi har en öppen och ärlig dialog med våra intressenter.

Yt- och energieffektiva transporter
Ofta precent av vårt transportarbete sker med tåg där klimatpåverkan är tryckt nära noll. Ett genomsnittligt godståg rangerlast motsvarar mellan 20–25 lastbilar med släp.

Ökad digitalisering
Digitalisering är en av nycklarna till lägre kostnader, ökat kundfokus, stärkt innovationsgrad och framför allt bättre lönsamhet.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E78404018978EE87CA45226AFA

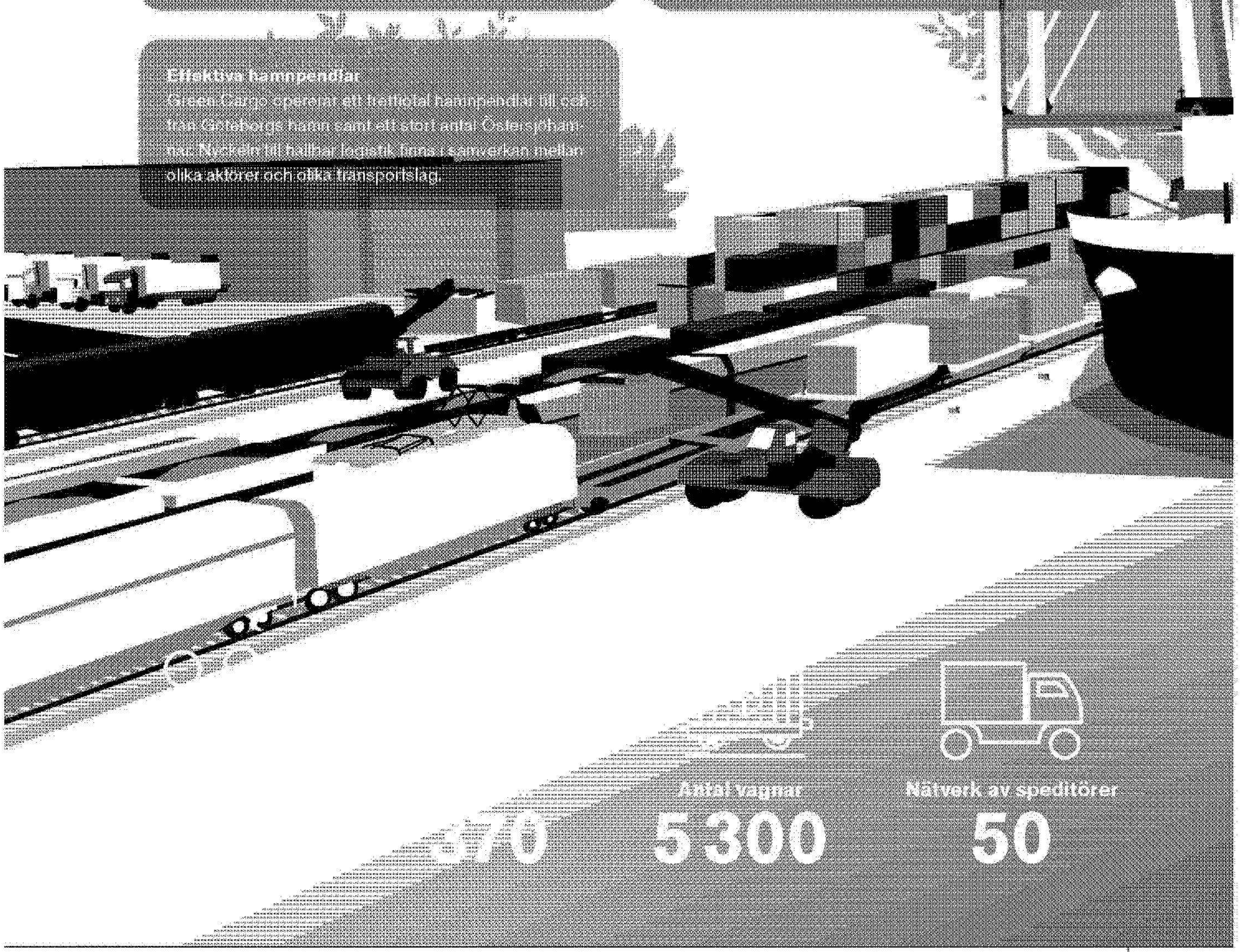
Kundens behov i centrum
En transportlösning med genväg är effektiv, kostnadseffektiverad, säker, pålitlig och miljömässigt bra. Framförallt när gods i stora volymer ska transporteras långt. Vi anpassar produktionssätt, vagnstyp, dragkraft och tidtabell helt utifrån kundens behov av logistiklösning.

Systemtransporter
Systemtransporter utgörs av kundunika systemlösningar för transport av mycket stora volymer mellan fasta destinationer. Lösningen utgår från kundens behov av regelbunden transportkapacitet mellan fasta destinationer och tåg som sedan integreras i kundens produktionsprocess.

Skräddarsydda intermodala transporter
För ökad flexibilitet och för verksamheter som behöver hämt- och lokaltransport med bil, eller med bil i kombination med järnvägstransport, kan vi skräddarsy lösningar för forsling till och från järnvägen, hämt- och lokaltransporter samt distribution.

Unikt vagnslastnät
Vårt unika vagnslastnät är en av våra basprodukter. Vi erbjuder våra kunder att transportera en eller flera tågvagnar med fasta leveranstider i redan befintliga tågvagnslag och vi har vagnstyper som lämpar sig för alla typer av gods.

Effektiva hamnpendlar
Green Cargo opererar ett tiotal hamnpendlar till och från Göteborgs hamn samt ett stort antal Öresundshamnar. Nyckeln till hållbar logistik finns i samverkan mellan olika aktörer och olika transportslag.



Antal vagnar
5300

Nätverk av speditörer
50

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA8C3E78A04Q1697EE87CA4522646A

Green Cargos nätverk

Green Cargo har ett transportnätverk som erbjuder näringslivet hållbara, säkra och punktliga transporter i Skandinavien samt till och från övriga Europa. Vi har en effektiv användning av bangårdar och hög frekvens mellan dem. Vi trafikerar cirka 300 platser i Sverige, Norge och Danmark och vi kör 400 godståg varje dag. Det motsvarar cirka 9 000 lastbilstransporter dagligen.

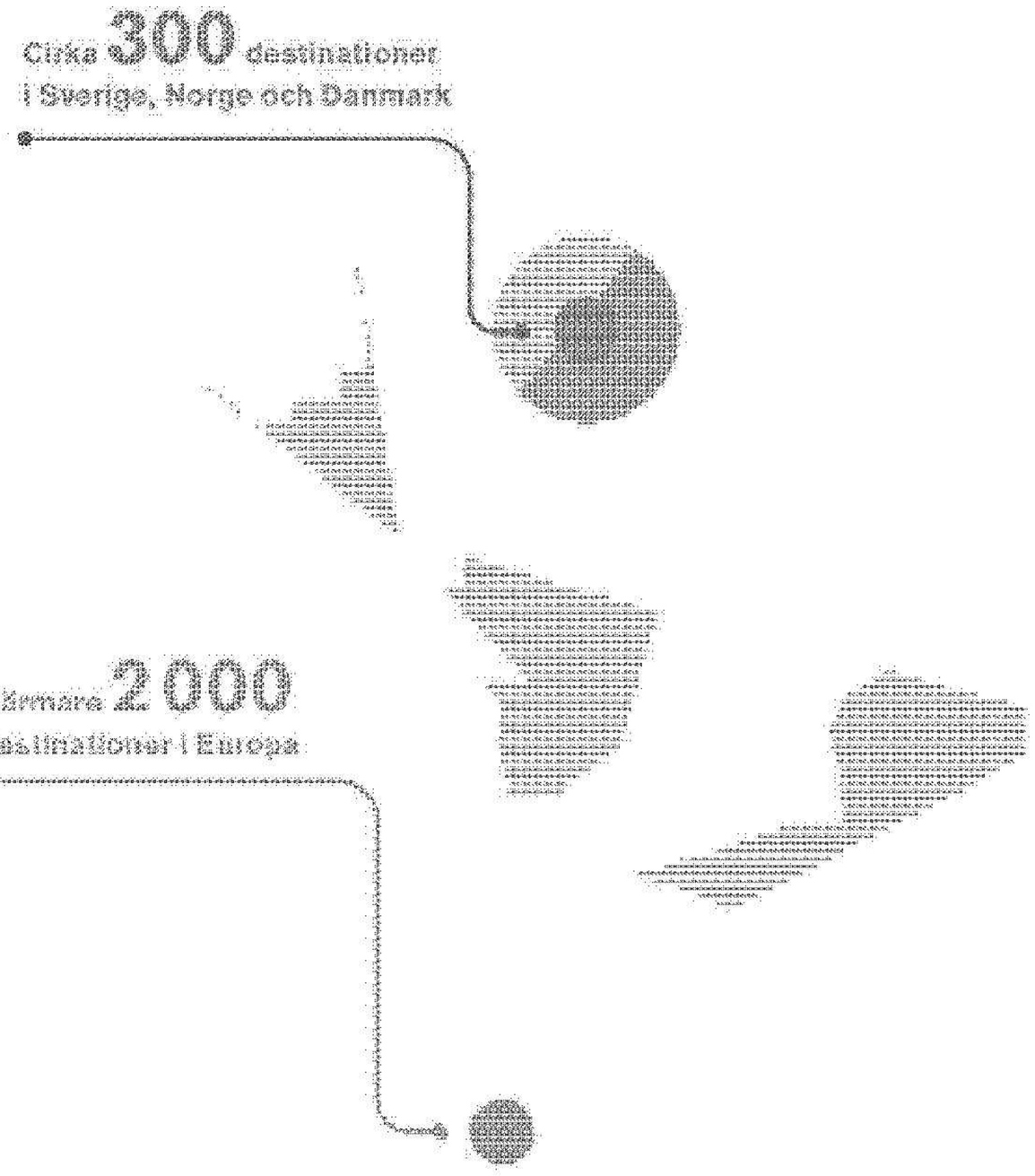
Våra kunders transportbehov varierar från en vagn till hela tågsätt och med cirka 5 300 vagnar, 370 lok och medarbetare i hela Skandinavien möter vi näringslivets krav på säkra, punktliga och hållbara transporter. Med partners når vi tusentals platser i Europa. Speditionsnätverket består av ett 50-tal åkerier i Sverige, som levererar lastbilstransporter till och från taget. Att kombinera järnväg med bil möjliggör för många företag att välja järnvägen, även om de inte är spåranslutna.

Vårt nätverk i Sverige är sammanlänkat med övriga länder i Skandinavien och Europa genom följande förbindelser:

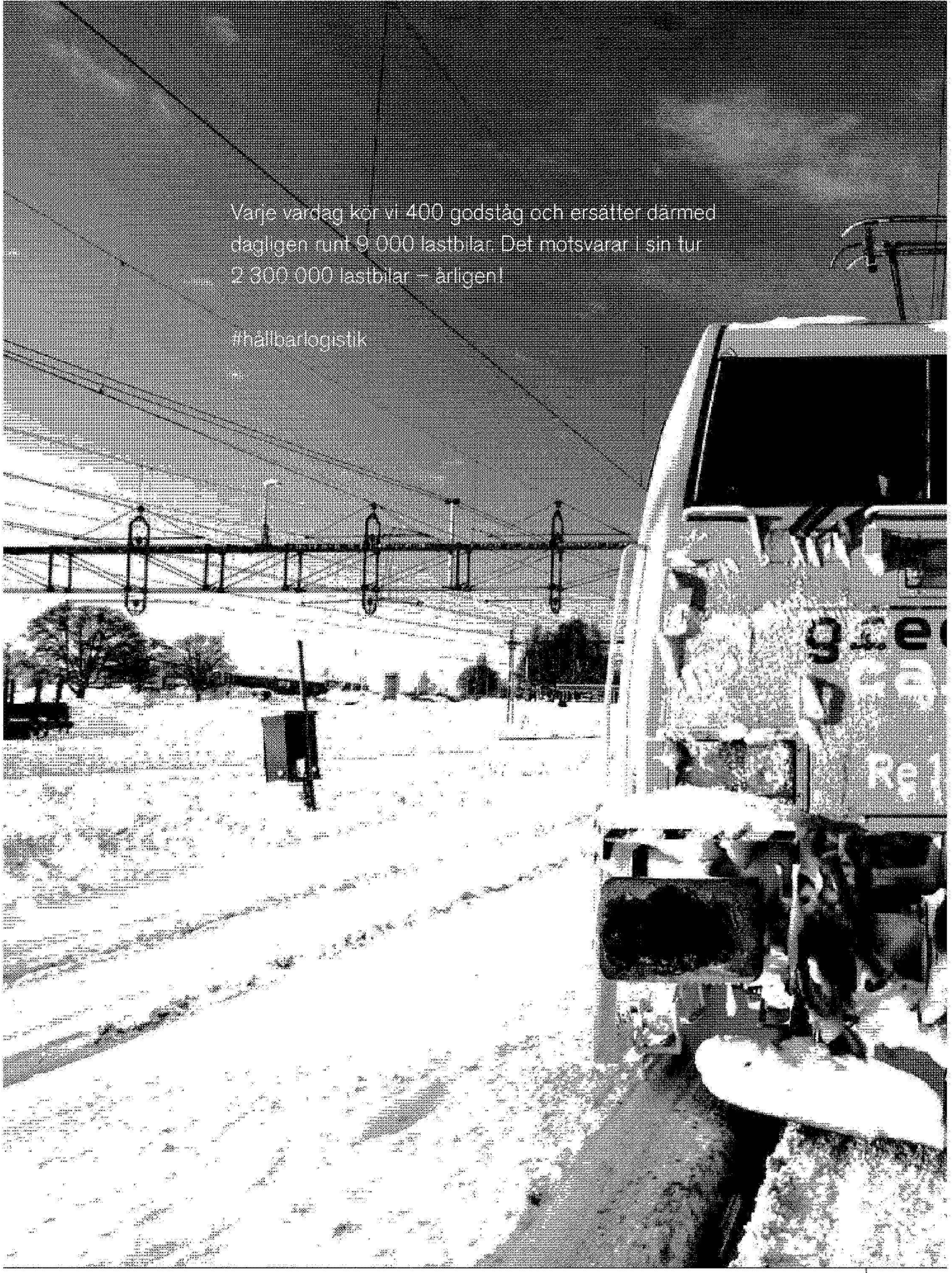
* Direktlinjer (BelgienDirect, ItalyDirect, DenmarkDirect, AustriaDirect)
* Kundunika lösningar mellan destinationer i Skandinavien och destinationer i Europa
* Förbindelser mellan Sverige och Norge via Oslo
* Haparanda – Torneå
* Färjeförbindelse mellan Trelleborg och Travemünde

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

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



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E76A0401E07EE87CA4522E4FA



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E78A04016B7EE87CA452264FA

Klimatsmarta och kostnadseffektiva transporter

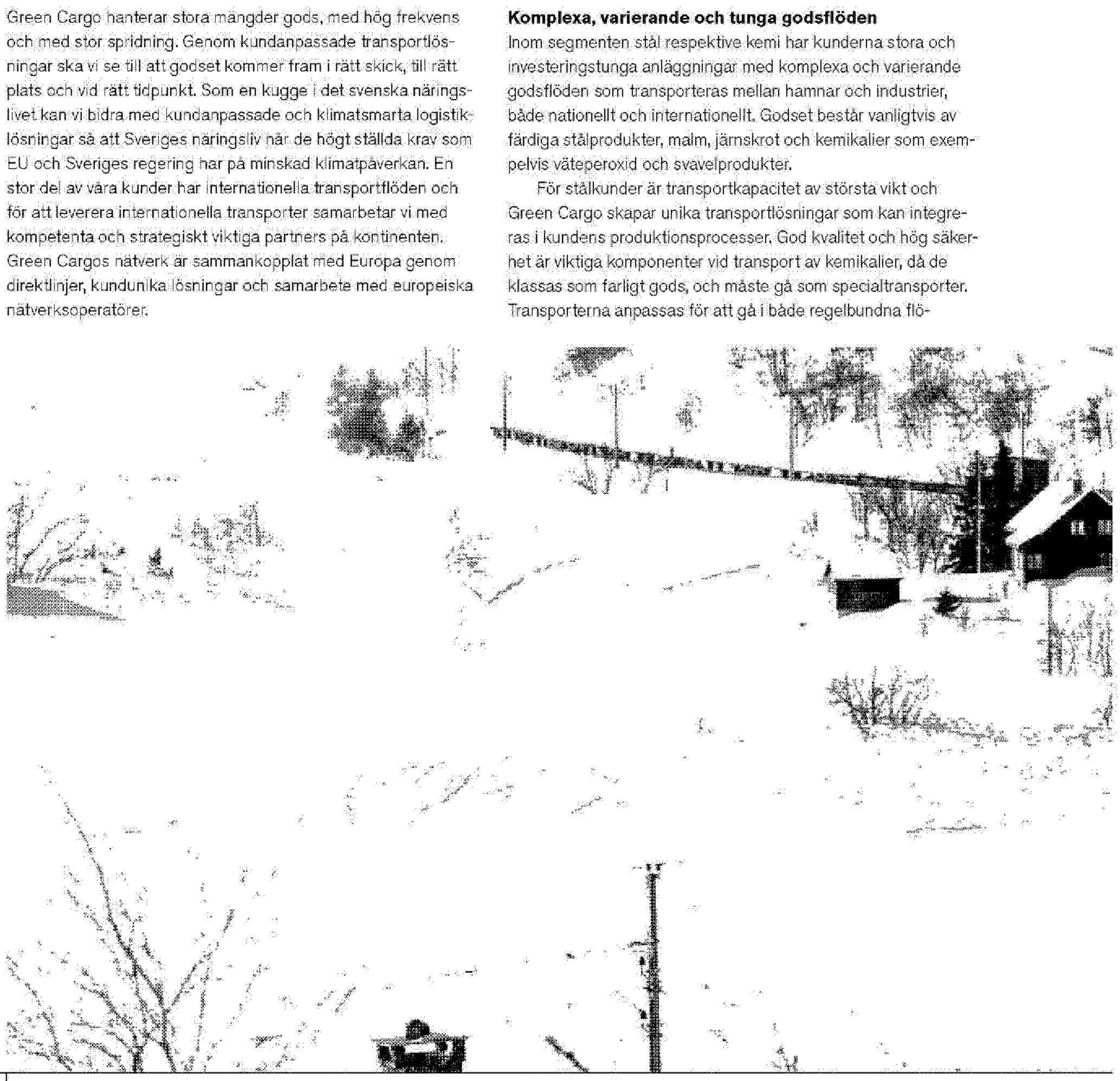
Green Cargo är den största järnvägsoperatören för gods i Sverige. Erfarenheten av godstransporter är bred inom företaget – både när det gäller järnvägslogistik och lastbilstransporter. Bolagets kunder finns inom basindustrin där skog, stål och papper dominerar men även inom branscher som kemi/energi, verkstadsindustri, fordonsindustri och dagligvaruhandel.

Green Cargo hanterar stora mängder gods, med hög frekvens och med stor spridning. Genom kundanpassade transportlösningar ska vi se till att godset kommer fram i rätt skick, till rätt plats och vid rätt tidpunkt. Som en kugge i det svenska näringslivet kan vi bidra med kundanpassade och klimatsmarta logistiklösningar så att Sveriges näringsliv når de högt ställda krav som EU och Sveriges regering har på minskad klimatpåverkan. En stor del av våra kunder har internationella transportflöden och för att leverera internationella transporter samarbetar vi med kompetenta och strategiskt viktiga partners på kontinenten. Green Cargos nätverk är sammankopplat med Europa genom direktlinjer, kundunika lösningar och samarbete med europeiska nätverksoperatörer.

Komplexa, varierande och tunga godsflöden

Inom segmenten stål respektive kemi har kunderna stora och investeringstunga anläggningar med komplexa och varierande godsflöden som transporteras mellan hamnar och industrier, både nationellt och internationellt. Godset består vanligtvis av färdiga stålprodukter, malm, järnskrot och kemikalier som exempelvis väteperoxid och svavelprodukter.

För stålkunder är transportkapacitet av största vikt och Green Cargo skapar unika transportlösningar som kan integreras i kundens produktionsprocesser. God kvalitet och hög säkerhet är viktiga komponenter vid transport av kemikalier, då de klassas som farligt gods, och måste gå som specialtransporter. Transporterna anpassas för att gå i både regelbundna flö-



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA8C3E78A04018B7EF87CAA522646A

den som systemtransporter men kan också gå som enstaka godstransporter i vårt unika vagnslastsystem. Vårt specialtransportteam har god kompetens, spårkännedom och kontakt med Trafikverket gällande tillståndshantering, vilket underlättar i planeringen av specialtransporter tillsammans med kund.

Volym, frekvens och flexibilitet

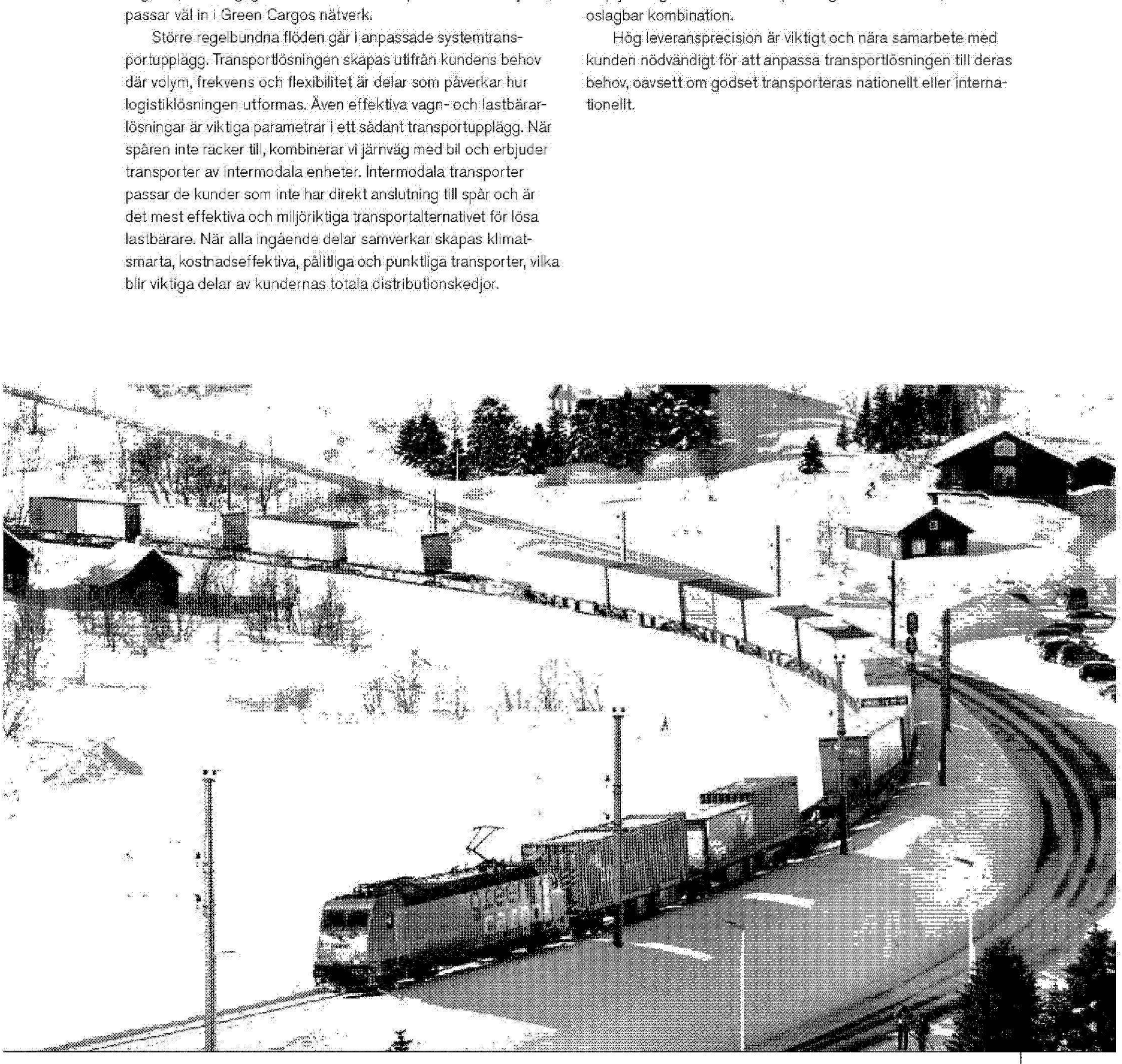
Våra tjänster för skogssegmentet omfattar transporter av skogsprodukter så som timmer/massaved, flis/biobränsle, cellulosa/pappersmassa, papper, returpapper och sågade trävaror. Merparten av färdigvaran går på export till Europa både via våra direktlinjer och via hamnar till övriga världen. Pappersbruk och sågverk, som dagligen har behov att transportera stora volymer, passar väl in i Green Cargos nätverk.

Större regelbundna flöden går i anpassade systemtransportupplägg. Transportlösningen skapas utifrån kundens behov där volym, frekvens och flexibilitet är delar som påverkar hur logistiklösningen utformas. Även effektiva vagn- och lastbärarlösningar är viktiga parametrar i ett sådant transportupplägg. När spåren inte räcker till, kombinerar vi järnväg med bil och erbjuder transporter av intermodala enheter. Intermodala transporter passar de kunder som inte har direkt anslutning till spår och är det mest effektiva och miljöriktiga transportalternativet för lösa lastbärare. När alla ingående delar samverkar skapas klimatsmarta, kostnadseffektiva, pålitliga och punktliga transporter, vilka blir viktiga delar av kundernas totala distributionskedjor.

Samverkan mellan transportslag för hög leveranssprecision

För kunder inom kundsegment som dagligvaruhandeln, bilindustrin, rederier, speditörer och byggsektorn erbjuder vi transporter som anpassas utifrån kundens unika behov. För ökad flexibilitet och för verksamheter som behöver fjärr- och lokaltransport med bil, eller med bil i kombination med järnvägstransport, kan vi erbjuda skräddarsydda lösningar för forsling till och från järnvägen, eller erbjuda fjärr- och lokaltransporter samt distribution. Olika steg i en transportkedja kan kräva olika transportslag och nyckeln till hållbar logistik ligger i samverkan mellan dessa. Järnvägstransporter bör väljas när så är möjligt och att koppla ihop järnväg med andra transportslag när det behövs, är en oslagbar kombination.

Hög leveranssprecision är viktigt och nära samarbete med kunden nödvändigt för att anpassa transportlösningen till deras behov, oavsett om godset transporteras nationellt eller internationellt.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA8C3E76A04D1697EE87CAA522646A

Kapacitet, tillgänglighet och flexibilitet i våra värdekedjor

Green Cargo är en av flera aktörer som har ett nära samarbete med Stora Enso och står för en stor del av deras transporter från Sverige med gemensam kundnytta. Vår partners logistikuppdrag är stort och kräver att vi effektivt transporterar färdig vara genom effektiv lastning av kundanpassade vagnar, stor kapacitet och möjlighet att anpassa efter förändrade behov.



Bild: Stora Enso

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7840401697EE87CA45226AFA

Med en stor tillverkningsvolym är Stora Enso beroende av tillförlitliga järnvägstransporter och god infrastruktur. Deras produkter återfinns såväl inom pappers- och förpackningsindustrin, som i träprodukter och träfiberbaserade biokompositlösningar. Med stort fokus och höga målsättningar är hållbarhet en avgörande del av Stora Ensos affärsstrategi.

– Klimatförändringarna kräver akut uppmärksamhet. Hållbarhet är hela grunden för vårt företag, för vår roll som en ansvarstagande samhällsaktör och vår förmåga att bidra till en grönare värld. Tonvikten ligger på socialt, miljömässigt och ekonomiskt ansvar i vår tillverkning och hela värdekedjan. Värdekedjesamarbete krävs för att minska utsläppen. Vi värdesätter våra leverantörers åtagande att mäta, rapportera och minska deras utsläpp, säger Sara Lannerbro SVP Sustainable Sourcing and Logistics på Stora Enso.

För Stora Enso är det, likt många svenska industrier, viktigt att kunna erbjuda fossilfria produktions- och värdekedjor. Där är svensk järnväg en överlägsen logistikkomponent med sitt nästintill obefintliga klimatavtryck. Bara under 2021 transporterade Green Cargo ungefär 1,5 miljoner ton gods på järnväg för Stora Enso. Genom att välja järnväg istället för lastbilar minskar dessutom Stora Enso sina koldioxidutsläpp med 39 000 ton bara under 2021.

– Stora Enso är djupt engagerade i utvecklingen av produkter och tekniker som bygger på förnybara material. Det är oerhört spännande att arbeta med en kund som ständigt utvecklar sin verksamhet med nya och mer klimatsmarta produkter och som anser att fossilfria transporter är en viktig byggsten i en hållbar affärsstrategi, säger Denis Basic som är kundansvarig på Green Cargo.

> Vi bidrar till helheten i de logistiklösningar som Stora Enso behöver och jag ser fram emot ett fortsatt långt samarbete.
>
> **Denis Basic**, kundansvarig Green Cargo

Tåget är inte bara det mest klimatsmarta alternativet utan även den mest yt- och energieffektiva logistiklösningen. Om Stora Ensos transporter skulle gått på väg skulle det motsvarat totalt 65 000 lastbilar. Järnvägen är också avgörande för näringslivets konkurrenskraft och storstadsregionernas attraktionskraft. Under de senaste 25 åren har regiontågtrafiken ökat med 220 procent och fjärrtågtrafiken med 50 procent nationellt. Med de siffrorna i bagaget är det inte svårt att förstå att utmaningen med järnvägstransporter bland annat ligger i en väl fungerande infrastruktur som ska ha kapacitet att möta både det befintliga och det ökande behovet av järnvägslösningar.

> Vi värdesätter våra leverantörers åtagande att mäta, rapportera och minska deras utsläpp.
>
> **Sara Lannerbro**, SVP Sustainable Sourcing and Logistics Stora Enso

Triangelspår till Skoghallbanan i Karlstad är exempel på ett viktigt område både för Stora Enso som industriföretag och för Green Cargo som godstågsoperatör. Men även för persontrafiken och samhället i stort då fler persontåg kan trafikera Karlstad när godstågen inte behöver vända mitt i staden. Frågan om ökad kapacitet drivs gemensamt, bland annat mot infrastrukturförvaltaren och lokalpolitiker.

Denis Basic menar att triangelspår runt Karlstad är ett bra exempel på när parterna har samma intresse och kan stärka varandra i dialogen med politiker och infrastrukturägare.

– Vi måste påskynda byggnationen av triangelspåret för att lättare få in systemtågen. Om Stora Enso ska öka sin produktion måste det finnas förutsättningar att hantera mer volym på järnväg. Som det ser ut nu satsar Stora Enso miljardbelopp för att öka sina volymer. Det borde ligga i mångas intresse om ett av Sveriges största bolag satsar så mycket pengar. De insatser vi gjort gemensamt ger nu signaler om att politiker och infrastrukturägare verkar lyssna, säger Denis Basic.

Samarbetet parterna emellan sträcker sig lång tid tillbaka och parterna är överens om att en av framgångsfaktorerna ligger i att ha öppen och ärlig dialog kring de prioriteringar som måste göras, även om bolagen inte alltid tycker lika.

– Båda bolagen är lösningsorienterade vilket är en förutsättning för ett långsiktigt samarbete. Den transparens som finns idag inger förtroende och det fungerar väldigt väl inom alla nivåer, från ledningen ner till produktion, säger Denis Basic.

Den transportlösning Green Cargo utför åt Stora Enso är vagnslaster både inrikes- och utlandstrafik genom partners, systemtåg till Göteborg för vidare transport med sjöfart mot Zeebrugge i Belgien men också växlingstjänster samt tillhandahåller specialbyggda vagnar helt anpassade för Stora Ensos containrar.

– Jag hoppas och tror att Stora Enso tycker att vi är en stabil leverantör med rätt nätverk och resurser. Vi bidrar till helheten i de logistiklösningar som Stora Enso behöver och jag ser fram emot ett fortsatt långt samarbete. Jag är övertygad om att vi tillsammans kan skapa ännu bättre förutsättningar för effektiva och klimatsmarta transportlösningar, säger Denis Basic.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E26A04016D7EE87CA452264FA

Hållbar logistik – mer än bara gröna transporter

För Green Cargo omfattar hållbarhet att våra transporter utförs med minimal klimatpåverkan, en sund och säker arbetsmiljö, respekt för mänskliga rättigheter, goda och anständiga arbetsvillkor och en hållbar ekonomi. Det omfattar även god affärsetik och att arbeta aktivt med jämställdhetsfrågor samt beaktande av mångfaldsaspekter.

Green Cargo strävar efter långsiktiga affärsrelationer som grund för att skapa kundvärde, ägarvärde samt trygga och utvecklande arbetsplatser. Vi uppnår detta genom vårt agerande och visar våra intressenter att vi är ett pålitligt företag som står bakom våra åtaganden.

Vår interna uppförandekod
Green Cargo har en intern uppförandekod som tydliggör de krav och förväntningar bolaget har på alla medarbetare. Koden omfattar en rad olika områden inom hållbart företagande såsom affärsetik och mänskliga rättigheter, säkerhet, kommunikation, arbetsmiljö och miljöfrågor med flera. Uppförandekoden beskriver vikten av ett öppet affärsklimat och en hög affärsetik. Den beskriver även att vi värnar om säkerhet och respekt för alla de människor som berörs av vårt arbete och att vi strävar efter att skapa mervärde för våra intressenter samt att vi bygger relationer med utgångspunkt i våra värderingar.

Vår uppförandekod fungerar som en vägledning för våra medarbetare och ska användas som ett verktyg i den dagliga verksamheten. För oss är det viktigt att det ska vara lätt att göra rätt och att kulturen är sådan att man gör rätt även när ingen tittar på. Under 2021 har vi tagit fram en utbildning som kommer rullas ut under 2022. Syftet med utbildningen är att uppförandekoden ska vara enkel att förstå och bli tillämpbar oavsett vilken funktion man har inom bolaget.

Mångfald och jämställdhet
Green Cargo strävar efter att erbjuda goda arbetsvillkor och vi vill att våra medarbetare ska känna sig stolta över att arbeta hos oss. Vi strävar efter en arbetsplats präglad av mångfald där alla typer av kompetens tas tillvara.

Green Cargos interna uppförandekod tydliggör hur alla medarbetare ska uppträda föredömligt, etiskt och ansvarsfullt. Ingen medarbetare ska diskrimineras på grund av sitt kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionshinder, sexuell läggning, ålder eller till följd av något annat. Trakasserier, sexuella trakasserier eller kränkande särbehandling accepteras inte under några omständigheter, oavsett forum, sammanhang eller form, vare sig i ord eller i handling.

Bolagets medarbetare har rätt att ansluta och engagera sig fackligt och omfattas av kollektivavtal.

Rapportering vid misstanke om brott mot koden
Green Cargo har en visselblåsartjänst som kan användas av bolagets medarbetare för att rapportera en farhåga eller misstanke om något inte är i linje med bolagets interna uppförandekod, det vill säga förhållanden som kan påverka bolaget negativt eller förhållanden som kan hota en persons liv eller hälsa. Under 2021 inkom fyra ärenden i systemet. Ett ärende handlade om upplevt bristande ledarskap på en lokal bangård, ett om hanteringen av närvaro på beredskapsdagar med hänsyn till pandemisituationen, ett om körtider för vissa tågupplägg samt det sista om personalomsättningen i ett av våra driftområden.

Visselblåsarärenden

Lagar, föreskrifter och internationella konventioner
Green Cargo följer lagar, föreskrifter och internationella konventioner, vilket innebär att vi alltid respekterar och håller oss till den lagstiftning som är relevant för vår verksamhet.

Leverantörer och samarbetspartners
Green Cargo har högt ställda krav från bolagets intressenter. Vår uppförandekod för leverantörer och samarbetspartners möjliggör för oss att föra en djupare dialog kring kraven och därigenom ömsesidigt kunna öka kunskapen kring ansvarsfulla inköp och fördjupa samarbetet inom områden som affärsetik, mänskliga rättigheter, klimat och miljö.

Vi är ärliga och transparenta i våra relationer med våra samarbetspartners och tredje part och vi förväntar oss att våra, och deras leverantörer i sin tur, beter sig på samma sätt. Vi ställer krav på att våra leverantörer och samarbetspartners för vidare våra, eller likvärdiga värderingar, genom hela leveranskedjan. Vi förväntar oss att de agerar enligt värderingar som stämmer överens med vår uppförandekod och kan redovisa hur de följer dessa.
Green Cargos strategiska leverantörer är i huvudsak leverantörer som är kopplade till våra kärnprocesser. Dessa kan kategoriseras i följande kategorier:

* Leverantör som säkerställer att tåget fungerar under produktionen, exempelvis underhållsleverantörer, leverantör av inhyrda fordon, leverantörer av el och diesel, infrastrukturägare och fordonsproducenter.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E26A04016B7EE87CAA522E4FA

- Tjänst som säkerställer att godset når kunden, exempelvis lastbilstransportörer, företag som levererar växlingstjänster, truck- och lyfttjänster, båttransporter samt tågdragare.
- Tjänst som säkerställer att kritiska it-system fungerar.

Huvuddelen av våra leverantörer finns i Sverige, Norge och Danmark där vår produktion till största del genomförs. Enstaka leverantörer finns i övriga Europa och avser främst underhåll och tågdragning.

Under 2021 har vi genomfört tolv andrapartsrevisioner. Det är fler än under 2020 då det var svårt att genomföra fysiska revisioner på grund av pandemin covid-19. Vid årets revisioner har främst mindre avvikelser och observationer noterats som exempelvis att leverantörer saknar kontinuitetsplaner, bristande riskanalyser och avsaknad av dokumenterade delegeringar. Åtgärder bestäms i överenskommelse med leverantören och följs upp vid ordinarie avtalsuppföljning.

Under året har vi inlett en övergripande översyn och bearbetning av vår leverantörsklassificering för att klassificera samtliga av våra leverantörer. Ett annat arbete som initierats under året är införandet av tydligare styrning för våra strategiska leverantörer genom implementeringen av en samarbetsmodell. Arbetet kommer att fortsätta även under 2022 som en del av vårt större projekt inom S2P (Source to Pay).

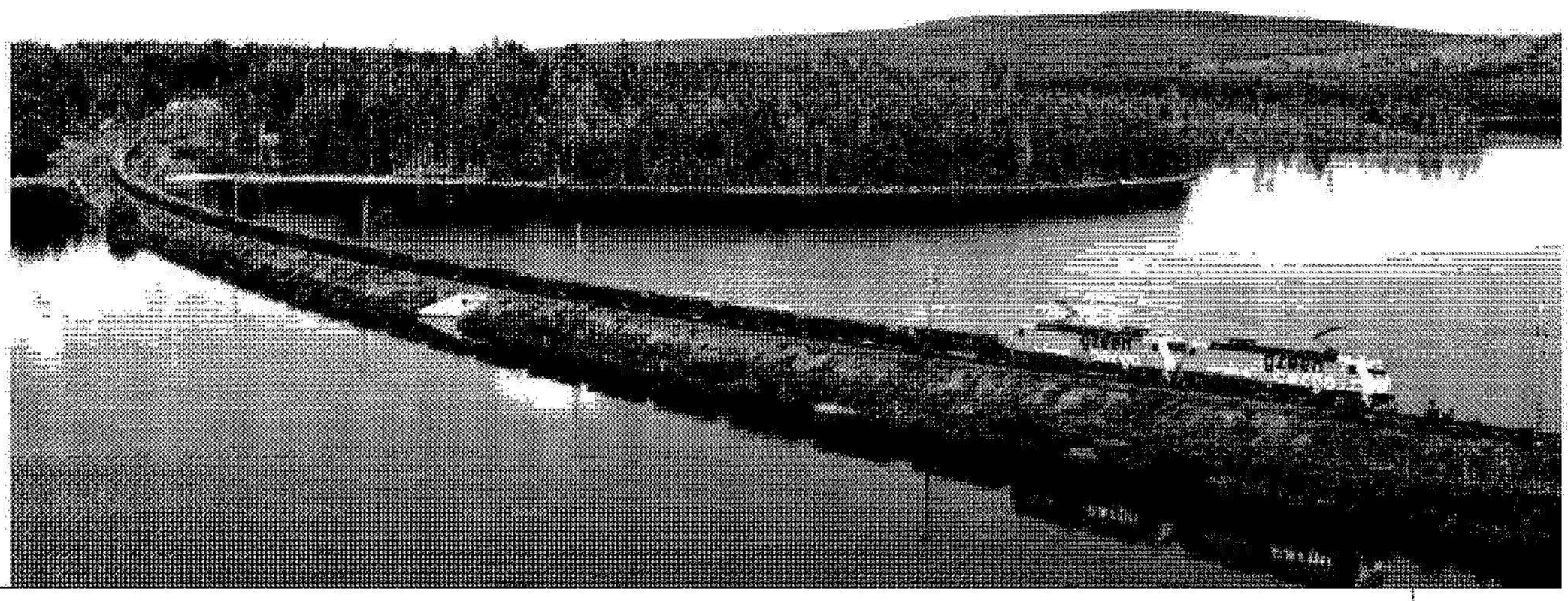
Mutor och korruption

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

Green Cargo verkar i ett fåtal högriskländer, exempelvis vid köp av nya lok och köp av it-tjänster. Målet är att samtliga leverantörer ska skriva under vår uppförandekod vilket i sin tur innebär att de är insatta i vilka krav vi ställer i frågor kring affärsetik, korruption, mänskliga rättigheter med mera. Idag har cirka 75 procent av våra strategiska leverantörer signerat koden. Vi verkar inte i en bransch där det är vanligt förekommande med mutor eller korruption vilket innebär att detta anses vara låg risk för bolaget.

Riskhantering – en naturlig del av affärsverksamheten

Risktagning och hantering av risker är en naturlig del av all affärsverksamhet. God kunskap om risker är nödvändig så att aktiviteter kan planeras och vidtas för att minimera negativa konsekvenser och för att relaterade möjligheter kan tillvaratas på bästa sätt. Såväl strategival och daglig verksamhet som skeenden i omvärlden medför risker. Bedömning och hantering av risker ingår som en integrerad del i Green Cargos verksamhet. Vårt riskarbete beskrivs på sidorna 51–53 i förvaltningsberättelsen.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA8C3E78404016B7EE87CAA522E4FA

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7640401697EE87CA4522646A

Ansvarsfull styrning genom Måltavlan

En ansvarsfull styrning och relevant uppföljning är av yttersta vikt för att vi ska veta att vi är på rätt väg i vår strategiska prioritering; säkerhet, punktlighet och lönsamhet. Måltavlan är ett balanserat styrkort som används för att regelbundet mäta och följa upp var vi står i förhållande till uppsatta mål och för att vi vid behov ska kunna vidta åtgärder. Vi ser på Måltavlan i sin helhet som våra samlade hållbarhetsmål.

Våra fem målområden: Säkerhet, Medarbetare, Miljö, Kund & Kvalitet samt Finans hjälper oss att styra och leda verksamheten i enlighet med vår strategiplan och affärsplan men också i enlighet med de krav och förväntningar som kunder, ägare, medarbetare och andra intressenter ställer på oss. Genom fokuserat arbete inom våra respektive målområden skapar vi förutsättningar för en effektiv, stabil och lönsam verksamhet. Av de samlade hållbarhetsmålen har Green Cargos styrelse fastslagit långsiktiga målsättningar för ett antal av dessa. Basår är, där det är relevant, 2019 och alla mål ska vara uppfyllda till 2030 om inget annat anges. Läs mer om utfall, prioriteringar och aktiviteter under 2021 för respektive målområde på sidorna 36–44.

Målområde	Mått	Utfall 2021	Mål 2021	Utfall 2020	Mål 2030	SDG
Säkerhet	Trafiksäkerhetsindex, koncern	**95,2**	**95,8**	**95,5**	**98**	
Medarbetare	Sjukfrånvaro, %	**4,6**	**4,5**	**4,1**	**n/a**	
	Engagemangsindex, Green Cargo AB	**77**	**79**	**78**	**85**	
	Ledarskapsindex, Green Cargo AB	**71**	**74**	**74**	**n/a**	
	Andel kvinnor, Green Cargo AB, %	**20**	**20**	**19**	**30**	
Miljö	Gram CO_2e/tonkm	**2,76**	**2,89**	**2,96**	**n/a**	
	kWh/tonkm, järnväg med eldrift	**0,036**	**0,036**	**0,036**	**0,030**	
	Kundnöjdhet, utvalda kunder (skala 1–5)	**3,54**	**3,80**	**3,75**	**n/a**	
	Punktlighet till kund, lastad vagn till kund inom utlovad timme, %	**87,1**	**95,0**	**91,6**	**95**	
	Regularitet, andel avvecklade av totala tåg (utrullad plan), %	**95,8**	**96,0**	**96,3**	**n/a**	
Finans	Rörelseresultat, MSEK	**448**	**n/a**	**–206**	**n/a**	
	Nettoomsättning, MSEK	**3 815**	**n/a**	**3 714**	**n/a**	
	Avkastning på operativt kapital %, koncern	**20,7**	**n/a**	**–10,7**	**n/a**	
	Nettoskuldsättningsgrad, koncern	**2,5**	**n/a**	**7,3**	**n/a**	

*Måltalen avser moderbolaget om inget annat anges.

FN:s globala mål för hållbar utveckling

GLOBALA MÅLEN
för hållbar utveckling

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

På www.greencargo.com kan du läsa mer om hur vi bidrar till de globala hållbarhetsmålen.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E78A04016B7EE87CA452264FA

Säkerhet för en trygg arbetsmiljö och hög kvalitet

Vårt säkerhetsarbete syftar till, utöver att uppfylla kraven från järnvägslagen och nationella transportmyndigheter, att förhindra alla typer av olyckor i verksamheten. Det viktigaste och överordnade säkerhetsmålet för Green Cargo är att alla medarbetare ska komma hem utan att ha skadats på arbetet.

Arbetet inom målområde Säkerhet handlar om det riskreducerande arbetet för att förhindra alla typer av olyckor. Säkerhet är vårt högst prioriterade område inom bolaget och det lägger grunden för en tryggare arbetsmiljö, bättre kvalitet, lägre kostnader och minskad eventuell negativ miljöpåverkan.

Trafiksäkerhetsindex är ett övergripande mått på prestationen inom trafiksäkerhetsområdet i relation till utfört transportarbete. Det bygger på en värdering av alla olyckor baserat på de olycksdefinitioner som Transportstyrelsen fastställt. Det sker en fortsatt positiv utveckling av Trafiksäkerhetsindex och de senaste två åren har vi nått historiskt höga värden. En stark bidragande orsak till detta är Green Cargos transformationsprogram där säkerheten är en naturlig del och genomsyrar tvärfunktionella initiativ liksom det lokala arbetet. Trafiksäkerhetsindex blev 2021 95,2 (95,5) mot årsmålet 95,8, vilket också är en försämring mot föregående år.

Under 2021 har arbetet med att stärka säkerhetskulturen fortsatt där närvarande ledarskap och processverifieringar är viktiga fundament. Rapporteringen av osäkra förhållanden och beteenden har ökat under året vilket visar på ett starkt engagemang bland medarbetarna. En stor mängd av de rapporter som inkommer handlar om händelser vid plankorsningar där våra medarbetare utsätts för fara. Med hjälp av den stora mängden rapporter har riskerna kunnat belysas för infrastrukturägare vilket har bidragit till att samarbete påbörjats på flera platser för att förbättra säkerheten.

Den etablerade "Åkbarhetsgruppen" har fortsatt sitt arbete för att höja säkerheten vid växlingsarbete samt vid åkning på vagn. Kommunikation har skett med andra vagnägare för att skapa samsyn kring säkerhetsfrågor. Arbetet har gett gott resultat och både svenska och internationella vagnägare har mött våra önskemål.

Under 2021 har vi vidareutvecklat och implementerat vårt kompetensstyrningssystem, som är en del av säkerhetsstyrningssystemet. Genom detta har vi kontroll på våra roller, tillförsäkrar att kunskaper för roller är identifierade och att dessa fortlöpande säkerställs. Rätt kunskaper och färdigheter för medarbetare i trafiksäkerhetstjänst och för andra medarbetare som har påverkan på säkerhetsstyrningssystemet är av största vikt för oss. Produktionsskolan, som är vårt kunskapscenter och sammanhållande för all utbildning, har fortsatt fokuserat på förbättrade utbildningsplaner och utbildningsmaterial, vid sidan av en bättre framförhållning och utbildningsplanering.

2022 och åren framöver kommer vi att i ännu högre grad fokusera på att stärka säkerhetskulturen i alla delar av bolaget genom öppenhet, transparens och delaktighet i utvecklingsarbetet. De senaste två åren har vi ökat från cirka 200 till cirka 1000 rapporterade avvikelser per år, vilket tyder på högt engagemang för en säker produktion och arbetsplats. Vårt mål om fortsatt ökad rapportering och att öka antalet medarbetare som rapporterar kvarstår. Som ett led i detta fokuserar vi på att förenkla avvikelserapporteringen för den enskilde medarbetaren, synliggöra händelser och öka medvetenheten kring riskmoment.

Green Cargo är engagerat i branschöverskridande säkerhetssamarbeten genom bransch- och arbetsgivarorganisationen Tågföretagen och i direkt samarbete med Trafikverket och andra aktörer. Bolaget deltar också i förvaltningen av de gemensamma trafikbestämmelserna för järnväg, TTJ. Även dessa aktiviteter fortsätter under 2022 som ett viktigt bidrag till utveckling och förbättring av branschgemensamma regler och säkerhetsfrågor samt hantering av gemensamma risker i järnvägssystemet.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E76A04016D7EE87CA452264FA



Säkerhet

Varför dessa nyckeltal?	Prioriterade aktiviteter under året som gått	Mål och utfall 2021	Exempel på aktiviteter 2022–2024
Trafiksäkerhetsindex Trafiksäkerhetsindex är ett volymrelaterat mått på hur säker vår verksamhet är. Allvarlighetsgrad för en olycka påverkar indexet som vid 100 visar att ingen olycka skett. Trafiksäkerhetsindex tar hänsyn till och påverkas av olyckor som en följd av både interna faktorer som vi själva kan påverka (säkerhetskultur, utbildning, beteenden) och externa faktorer (väder, infrastruktur, andra aktörer i järnvägssystemet).	• Daglig styrning, processverifiering och förbättringsverktyget 5S har implementerats på fler orter. • Förstärkt säkerhetskultur genom ökad rapportering av osäkra förhållanden och osäkra beteenden. • Processen för systematisk problemlösning med fokus på grundorsaker och effektiva åtgärder har implementerats i bred utsträckning. • Ökad säkerhet vid åkning på vagn genom "Åkbarhetsgruppens" samarbete med andra vagnägare. • Samarbete med infrastrukturägare i syfte att förbättra säkerheten vid plankorsningar. • Aktivt deltagande i "Internationella Plankorsningsdagen" som ett led i att verka för ökad säkerhet vid plankorsningar.	Utfall: 95,2 Mål: 95,8	• Säkra rätt inställning och medvetenhet i beteende kopplat till säkerhetskultur genom bred och hög delaktighet i synnerhet hos produktionspersonalen. • Skapande och implementerande av standardiserade arbetssätt på våra bangårdar med tillhörande processverifieringar. • Utökade analyser med efterföljande åtgärder för OSPA-A*. • Daglig styrning, processverifiering och 5S implementeras på våra mindre bangårdar. • Framtagande av innovativ lösning för att minska exponeringen av våra medarbetare vid åkning på vagn. • Fortsatt branschsamverkan kring ökad säkerhet avseende plankorsningar och OPSA-A. • Aktivt deltagande i "Internationella Plankorsningsdagen" som ett led i att verka för ökad säkerhet vid plankorsningar. • Säkerställa väl förankrade skydds- och beredskapsplaner.

* Obehörig stoppsignalpassage

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA8C3E7840401697EE87CA4522645A

Ständiga förbättringar skapar bättre förutsättningar

Green Cargos medarbetare är vår viktigaste tillgång som med sin kompetens och ambition är de som driver vår utveckling och framgång mot vår vision om järnvägslogistik i världsklass. Vi ska vara en attraktiv arbetsgivare med en säker och god arbetsmiljö som utvecklar vår affär och våra medarbetare.

Målområde Medarbetare ska säkerställa att bolaget har engagerade medarbetare, att våra ledare har rätt kompetens och ambition samt skapa förutsättningar för prestation så att vi kan utveckla och leverera på vårt kunderbjudande. Green Cargo ansvarar för att medarbetarna har rätt utbildning för sina uppdrag samt att de får rätt information och resurser för att utföra arbetet på ett korrekt och säkert sätt. En hög säkerhetsmedvetenhet är en viktig faktor för en bra arbetsmiljö, vilket i sin tur skapar förutsättningar för god hälsa och låg sjukfrånvaro.

Ett systematiskt arbetsmiljöarbete som präglas av undersökningar, riskanalyser, förebyggande åtgärder och ständiga förbättringar är en förutsättning för en säker arbetsplats och en god arbetsmiljö. Under 2021 har rutiner och verktyg för systematiskt arbetsmiljöarbete uppdaterats med bland annat uppdaterade checklistor i Synergi i samband med skyddsronder.

Green Cargo strävar ständigt efter att ge alla anställda bättre förutsättningar att, utifrån roll och ansvar, aktivt bidra till utveckling och förbättring av bolagets systematiska arbetsmiljöarbete och på så vis också en säkrare arbetsplats. Under 2021 har Green Cargo fortsatt att vidareutbilda produktionsnära chefer i utförande av skyddsrond, riskanalys samt incidenthantering.

Bolaget har, trots pandemin, haft en låg sjukfrånvaro under större delen av 2021. Utfallet 4,6 (4,5) procent är dock högre än årsmålet om 4,5 procent. Löpande dialog mellan chefer och skyddsombud har förts på både central och lokal nivå och olika åtgärder har vidtagits för att minska risken för smittspridning. Green Cargos kontor i Hallsberg och Solna har delvis varit nedstängda och medarbetare med administrativ tjänst har i möjligaste mån jobbat hemifrån. Sammantaget har de åtgärder som vidtagits troligtvis haft en positiv inverkan på Green Cargos hantering av pandemin.

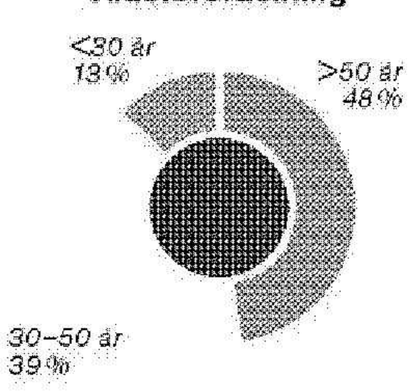
Green Cargos fortsatta utveckling ställer krav på ständiga förbättringar och för det behöver vi kontinuerligt säkerställa att vi har rätt antal medarbetare med rätt kompetenser som under en kvalitativ ledning levererar på vårt kundlöfte. Därför är det viktigt att arbeta långsiktigt med aktiviteter som säkerställer bästa möjliga förutsättningar för en stabil produktion. Det fördjupade och mer frekventa samarbetet med yrkeshögskolorna fortsätter under 2022 vilket ska resultera i att en högre andel lokförare kan anställas därifrån.

Ett högt medarbetarengagemang är direkt kopplat till Green Cargos affärsresultat. För det krävs ett aktivt, närvarande ledarskap som involverar och ger tillit samt hanterar medarbetarnas behov och följer upp prestation. I årets medarbetarundersökning kan vi konstatera att engagemangsindex bibehållit sin nivå medan ledarskapsindex har sjunkit något. Vi bedömer att det hänger samman med svårigheten att ha haft ett närvarande ledarskap på grund av pandemin. Medarbetarundersökningen identifierar och synliggör våra utvecklingsområden och är ett verktyg för såväl ledning och chefer som medarbetare.

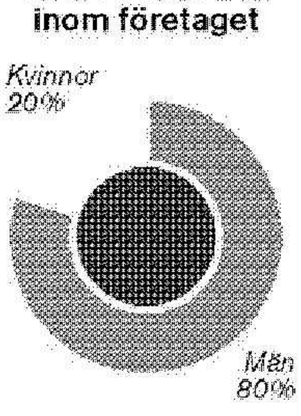
Under 2021 har vi lanserat ett nytt ledarutvecklingsprogram "Att leda på Green Cargo". Fokus ligger på första linjens chefer med tonvikt på coachning och feedback. Att ha en förståelse för den egna arbetsinsatsen och vara delaktig i bolagets förändringsarbete leder till vilja att förstärka det tvärfunktionella samarbetet samt att bidra till bolagets mål. För att uppnå detta krävs ett närvarande, coachande och tydligt ledarskap i syfte att stödja, leda och följa upp medarbetarna i deras dagliga arbete.

Vi har under året fortsatt att öka andelen kvinnor i Green Cargo i linje med vår plan och vi har även rekryterat ett flertal nya kvinnliga chefer.

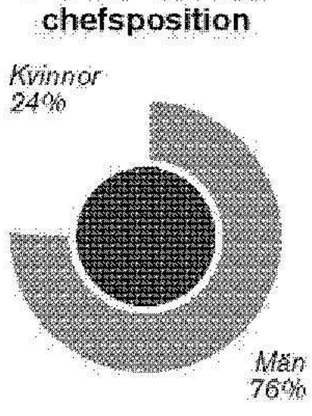
Åldersfördelning



Könsfördelning inom företaget



Könsfördelning chefsposition



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7840401E07EE87CA4522E4FA



Varför dessa nyckeltal?	Prioriterade aktiviteter under året som gått	Mål och utfall 2021	Exempel på aktiviteter 2022–2023
Sjukfrånvaro Friska medarbetare som trivs bra presterar och utvecklas. Hållbara medarbetare är en lönsamhetsfråga.	• Månatliga analys- och uppföljningsmöten mellan centrala HR-funktionen och chefer. • Tidigt agerat på återkommande korttidsfrånvaro. • Utbildat i ergonomi på bangårdar.	Utfall: 4,6% Mål: 4,5%	• Uppföljning och analys av sjukfrånvaro på aggregerad samt individnivå för att styra val av hälsofrämjande aktiviteter. • Månatliga analys- och uppföljningsmöten mellan centrala HR-funktionen och chefer.
Engagemangsindex Engagerade medarbetare är förutsättning för Green Cargos effektivitet, kvalitet och tillväxt.	• Förankrat Green Cargos övergripande mål i hela verksamheten samt brutit ner de övergripande målen till individuella mål och förankrat dessa. • Genomfört aktiviteter kopplade till medarbetarundersökningen.	Utfall: 77 Mål: 79	• Aktiv uppföljning av medarbetarundersökningen. • Tydliggöra mål på individnivå. • Inkludering av medarbetare i förbättringsarbete.
Ledarskapsindex Ett närvarande, coachande och tydligt ledarskap med ledare som uppmuntrar till samarbeten och skapar förutsättningar för prestation leder till engagerade medarbetare.	• Vid chefsrekryteringar värdesatt variationen av interna och externa kandidater likväl som av män och kvinnor för en dynamisk chefsgrupp. • Genomfört aktiviteter kopplade till medarbetarundersökningen. • Ökat antal första linjens chefer samt gruppledare i syfte att möjliggöra det närvarande ledarskapet.	Utfall: 71 Mål: 74	• Aktivt arbete och uppföljning av både resultat och handlingsplaner utifrån medarbetarundersökningen. • Öka det närvarande ledarskapet och stödja medarbetare i problemlösning och agera coachande vid beslut.
Andelen kvinnor i Green Cargo En jämställd arbetsplats skapar dynamik och stärker Green Cargo.	• Vid tillsättning av nya medarbetare har målet kring att öka andelen kvinnor inom Green Cargo beaktats. • Interna nätverksträffar, Wrail, för våra kvinnliga medarbetare.	Utfall: 20% Mål: 20%	• Fortsatta nätverksträffar inom vårt kvinnliga nätverk, Wrail, med målet att attrahera fler kvinnor till järnvägsbranschen och stärka Green Cargos arbetsgivarattraktivitet. • Vid tillsättning av nya medarbetare beaktas målet att öka andelen kvinnor inom Green Cargo.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E78A04016D7EE87CAA522E4FA

Storskaliga, energieffektiva och fossilfria godstransporter

Transporters miljöpåverkan får en allt större betydelse för valet av transportlösning och Green Cargo levererar redan idag storskaliga fossilfria godstågstransporter. 96 procent av vårt totala transportarbete sker med eldrivna lok där elen uteslutande kommer från förnybara källor med låga emissioner och låg energiåtgång.

Alarmerande rapporter pekade under året på att klimatkrisen är ett faktum och att brådskande åtgärder måste vidtas. Transportsektorn står idag för cirka 30 procent av koldioxidutsläppen i Sverige men järnvägstransporter står för knappt 0,3 procent av transportsektorns samlade koldioxidutsläpp. Den vetskapen skapar stora incitament till att flytta transporter från väg till mer klimatsmarta lösningar då varje ton minskade koldioxidutsläpp är av betydelse. Järnvägstransporter är det minst miljöbelastande trafikslaget men också det mest yt- och energieffektiva. En väl fungerande järnvägsinfrastruktur är därför helt avgörande för att Sverige ska nå de högt uppsatta målen. Vårt mål är att se till att Green Cargo är rustat så att både befintliga och potentiella kunder kan göra en överflyttning av gods från väg till järnväg.

Som företag har Green Cargo en mycket god miljöprestanda, men vi måste ändå fortsätta att arbeta systematiskt med att minska den miljöpåverkan vi trots allt har. Både utifrån Sveriges klimatmål och våra egna, interna mål, men också för att stärka vår konkurrenskraft ur ett hållbarhetsperspektiv.

Redan under 2020 genomfördes tester med alternativa fossilfria bränslen i våra diesellok för både fossilfri tågdragning och fossilfritt växlingsarbete och under 2021 har det pågått ett arbete för att utveckla ett fossiloberoende kunderbjudande.

Vi har sedan tidigare startat ett initiativ inom ramen för vårt transformationsprogram som syftar till att minska tågens energiförbrukning och bromsslitage genom EcoDriving. Målet är att introducera ett körsätt så att rörelseenergin i tågen bevaras genom att vi exempelvis tar hänsyn till topografin samt anpassar farten så att tågen inte ligger framför tidtabell. Initiativet handlar om att hitta och implementera en systemlösning som i realtid räknar fram och på ett lämpligt sätt presenterar den bästa fart lokföraren ska hålla för att använda så lite energi som möjligt, utan att punktligheten blir lidande. Att köra mer energisnålt har positiva effekter på miljön men även på våra underhållskostnader på grund av minskat bromsslitage. Under 2022 kommer ett pilotprojekt att genomföras för att bekräfta nyttorna med tekniken.

Under 2021 ser vi ett positivt utfall på våra måltal inom målområdet jämfört med 2020. Gram CO_2e/nettotonkm ligger på 2,76 (2,96) gram jämfört med årsmålet om 2,89 gram och energiförbrukningen ligger på årsmålet om 0,036 (0,036) kWh/nettotonkm. Den positiva trenden beror primärt på att vi under året har haft både högre volymer och en högre tågfyllnad jämfört med 2020 som var påverkat av pandemins effekter med minskade godsvolymer som följd. Samtidigt har vi sett signifikant lägre antal tågkilometer för våra dieseltåg eftersom vi anpassat terminaltågen, vilket i sin tur driver ner mängden använd diesel. Sammantaget påverkar detta utfallen på måltalen positivt.

Bolaget fortsätter att fokusera på att öka effektiviteten i transportupplåggen och att arbeta fram en fordonsstrategi som bygger på att skapa möjlighet till att på effektivaste sätt dra tyngre och längre tåg samt kunna erbjuda alternativa fossilfria bränslen i logistikupplåggen.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7640401E07EE87CA4522E4FA



Växtar dessa nyckeltal?	Återkommande aktiviteter under året som gått	Mål och utfall 2021	Exempel på aktiviteter 2022–2024
Gram CO_2e/tonkm De minimala utsläppen av växthusgaser från eldriven tågtrafik utgör ett viktigt konkurrensmedel gentemot andra transportslag. Green Cargo använder stora mängder el men elförbrukningen står endast för en mindre del av utsläppen av koldioxidekvivalenter. De utsläpp som orsakas av Green Cargos verksamhet härrör i huvudsak från egen trafik driven av diesellok samt lastbilstransporter.	• Sett över planen för dieselloksflottan. • Diskussioner för att implementera fossilfritt bränsle.	Utfall: 2,76 gram CO_2e/tonkm Mål: 2,89 gram CO_2e/tonkm	• Serieinstallation av tomgångsreglage för lok av fordonstyp T44. • Trafiksättning av fler nya lok. • Fortsätta att implementera fordonsstrategin med fokus på dieselloksflottan och se över möjligheter att delvis implementera fossilfritt bränsle. • Ställa relevanta krav på våra leverantörer av lastbilslogistik.
kWh/tonkm (järnvägstrafik med eldrift) Green Cargo använder betydande mängder el till driften av våra tåg. Energiförbrukning styrs i hög utstrackning av väderlek, antal stopp samt hastighet. Energieffektiviseringsåtgärder får därmed långsiktig effekt i total förbrukning.	• EcoDriving som utbildningsmodul i det ordinarie utbildningspaketet. • Initiativ fortgått för att hitta en ny systemlösning för EcoDriving.	Utfall: 0,036 kWh/tonkm Mål: 0,036 kWh/tonkm	• Implementera effektiv EcoDriving-modul i fler loktyper. • Effektiv planering av transportarbete. • Använda rätt lok och vagn för respektive upplägg.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA8C3E7840401697EE87CA4522646FA

Ökad kundnytta med effektiva och kvalitetssäkrade processer

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

Green Cargo arbetar systematiskt med den punktlighetsproblematik som vi själva orsakar och har under året haft särskilt fokus på grundorsaksanalyser för tåg med lägst punktlighet. Vi är även aktiva i det arbete som genomförs gemensamt inom branschen för att få ökad robusthet i hela järnvägssystemet. Det sistnämnda arbetet bedrivs inom ramen för TTT – Tillsammans för tåg i tid. TTT är ett branschgemensamt arbete med ett ambitiöst mål om att hela systemet årligen ska ha en punktlighet på 95 procent.

Internt har vi, under årets första kvartal, implementerat vår punktlighetsapplikation (en mobilapp) på utvalda orter. Projektet innebär att vår produktionspersonal har testat att rapportera tomma och lastade vagnar direkt vid leveranstillfället. Detta skapar nya möjligheter för uppföljning och möjliggör att vi kan bli ännu bättre på att analysera kvalitetsutfallet och sätta in rätt punktlighetsstärkande åtgärder. Applikationen förväntas vara fullt utrullad bland vår produktionspersonal under kvartal två, 2022.

Punktlighet, regularitet och förutsägbarhet är de i särklass viktigaste parametrarna för våra kunder men de förväntar sig även kvalitet i andra hänseenden såsom bättre störningsinformation, strukturerad avvikelsehantering, ökad redundans vid störning samt ökad digitalisering. Under våren lanserade bolaget en kundportal "Green Cargo Connect" för inrikes vagnslast och intermodala transporter för att erbjuda enklare och snabbare kundkommunikation. Med hjälp av de nya tjänsterna erbjuds nu kunderna att enkelt och snabbt kunna boka transporter, fylla i fraktsedlar och följa sina transporter. Framgent kommer vi även utveckla fler digitala tjänster, som till exempel att redovisa ledig kapacitet och ledtider i vårt nätverk, bokning av internationella transporter och utökad transportspårning.

Under 2022 fortsätter vi att lägga stort fokus på utvecklingen av vårt digitala utbud genom att förbättra och förenkla våra tjänster till våra kunder. Vår ambition och vårt mål är att kunna erbjuda digitala tjänster som gör det lätt att vara kund hos oss och genom smarta integrationer kunna förenkla så att fler väljer järnvägen som deras naturliga val av transporter.

Vi har under året tagit fram en utvecklad kundundersökning som ligger till grund för måltalet Kundnöjdhet. Undersökningen består av fler parametrar än tidigare och vi går samtidigt från veckorapportering till månadsrapportering. Utfallet för 2021 landar på 3,54 (3,75) och vi når inte årsmålet om 3,80. På grund av justerad undersökning är inte utfallet jämförbart med tidigare år. Vi fortsätter uppmuntra och välkomna rapportering från fler av våra kunder under 2022.

Definitionen av punktlighet är "lastad vagn till kund inom utlovad timme". Under 2021 blev utfallet 87,1 (91,6) procent mot årsmålet 95 procent. Det är en försämring i förhållande till utfallet föregående år. Givet att kapacitetsuttaget var lägre i järnvägssystemet under 2020, då många persontågsoperatörer tvingades att ställa in avgångar, är årsutfallet 2021 dock sannolikt mer jämförbart med 2019 då utfallet var 90,7 procent. Bolaget har haft en fluktuerande punktlighet genom större delen av året. Under första kvartalet drabbades den norra delen av landet av ett antal klass 3-varningar som påverkade all tågtrafik kraftigt negativt. Under kvartal två och delar av kvartal tre såg vi en stor påverkan av systemets punktlighet mycket kopplat till infrastruktur, väder och olyckor som bidrog till en negativ punktlighet till våra kunder. För årets sista kvartal fick vi stor påverkan på vår förmåga att leverera punktliga transporter kopplat till tekniska utmaningarna i samband med Trafikverkets installation och driftsättning av ett nytt ställverk på rangerbangården i Sävenäs. Våra medarbetares frånvaro kopplat till de karantänsregler i spåren av pandemin, under den sista delen av året, bidrog också negativt till vår förmåga att utföra punktliga, tillförlitliga och förutsägbara transporter. Under 2022 intensifierar vi vårt interna punktlighetsarbete inom ramen för vårt transformationsprogram, Förändringsresan. Fokus ligger i huvudsak på den delen av punktlighetsproblematiken som vi själva rår över såsom avgångspunktlighet, effektiv genomströmning av vagnar genom systemet, robusthet i planerat och i ett operativt läge. Områdena är centrala för att ha en så god leveransprecision till kund som möjligt.

Regularitet är det mått vi använder för att beskriva i vilken utsträckning vi framfört planerade tåg under en period, vanligtvis månadsvis. Måttet avser att fånga både Green Cargos tillkortakommanden (såsom fordonsproblem, förseningar och personalbrister) och Trafikverkets tillkortakommanden (såsom rälsbrott, signalfel, prioriteringar av annan spårtrafik och väderrelaterade problem). Regulariteten når över målet för de flesta månader under 2021 men utfallet blev 95,8 (96,3) procent vilket är något lägre än årsmålet om 96,0 procent. Resultatet påverkas framför allt av att Green Cargo under stora delar av året har haft få personal- och lokbrister, vilket kan förklaras av en fortsatt bra balans mellan tillgång och efterfrågan. Däremot finns fortsatta utmaningar med operativa störningar och en återupptagen tät persontrafik efter pandemin.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E26A04016B7EE87CA4522664FA



Kundnöjdhet, utvalda kunder (skala 1–5) Vi lever i en konkurrensutsatt bransch med låga marginaler. Våra kunder har alternativ och vi vill vara kundens förstahandsval. Vi ska leverera hög kvalitet i våra tjänster.	• Ny metod för rapportering och uppföljning av kundklagomål införd. • Utvecklad kundundersökning med fler parametrar.	Utfall: 3,54 Mål: 3,80	• Fortsatt löpande punktlighets- och kvalitetsmätningar. • Digitalisera informationsöverföring mellan kunder och Green Cargo.
Punktlighet till kund, lastade vagnar, % Att våra kunder ska kunna lita på att deras vagnar levereras i enlighet med kundlöftet med en hög punktlighet är nödvändigt för att Green Cargo ska vara ett attraktivt val som leverantör av transporttjänster.	• Grundorsaksanalyser av de tåg som visat de lägsta punktlighetssifforna. • Fokus på att färdigställa våra tåg på bangårdar i tid inför överlämning till Trafikverkets trafikledning. • Implementerat punktlighets-app.	Utfall: 87,1% Mål: 95%	• Fortsatt implementering av punktlighets-app i syfte att fortsätta stärka våra möjligheter att analysera och ta balanserade beslut i vårat systematiska förbättringsarbete och för att förenkla vardagen för vår produktionspersonal. • Etablering av tvärfunktionella produktionskvalitetsgrupper i syfte att stärka punktligheten på sikt.
Regularitet, andel avvecklade av totala tåg (utrullad plan), % Att vi håller det vi lovar i vår satta tågplan är oerhört viktigt för att säkerställa att kundlöftet samt personal- och lokomlopp hålls.	• Riktade analyser kopplat till kundanpassningar, operativa störningar och utvecklingen vad gäller egna resurser som orsak till inställelser.	Utfall: 95,8% Mål: 96%	• Analys och åtgärdsplan för inställda tåg per kategori. • Anpassning för att ta höjd för nya system inom MPK[1] och TOPAS[2] (Trafikverket).

1 Marknadsanpassad planering av kapacitet.
2 System för att rapportera tågsammansättning

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D2FA6C3E76A04016D7EE87CAA522E4FA

Intensifierad uppföljning för ökad lönsamhet och tillväxt

För Green Cargo handlar hållbarhet om en helhetssyn på ansvarsfullt företagande. Parallellt med socialt och miljömässigt ansvar måste bolagets verksamhet även vara ekonomiskt hållbar och vi behöver nå en tillräcklig lönsamhet för att säkerställa såväl framtida investeringar som fortsatt utveckling. Resultaten i de övriga fyra målområdena återspeglas till stor del i de finansiella mätetalen.

Green Cargo har under 2021 fortsatt påverkats av omvärldsfaktorer. Att världen i stor utsträckning under andra och tredje kvartalet öppnade upp efter pandemin covid-19 genererade i sig en högre efterfrågan på transporter, vilket skapade ökade transportvolymer i vissa segment. Detta har dock motverkats av flaskhalsar i den globala ekonomin i form av halvledarbrist samt problem inom det globala transportsystemet, vilket gav sjunkande transportvolymer i andra segment och därmed påverkades Green Cargos lönsamhet negativt.

Samtidigt har bolaget fortsatt sitt systematiska arbete utifrån affärsplanen, med tydligt syfte att skapa en lönsam verksamhet. Under året har vi haft ett fortsatt stort fokus på kostnadskontroll och ett effektivt resursutnyttjande. Även arbetet med det pågående transformationsprogrammet med ett tydligt fokus på ökad säkerhet, punktlighet och lönsamhet har fortsatt. Programmet adresserar såväl kommersiella som operativa områden och innefattar en mängd lönsamhetsstärkande åtgärder. Analys och ansvarsfull styrning är av yttersta vikt för ordning och reda samt ökad lönsamhet och tillväxt. Under 2021 har bolaget identifierat behovet av att intensifiera uppföljningen utifrån ett process- och produktivitetsperspektiv för att underlätta en fokuserad dialog och beslutfattande avseende produktivitet- och lönsamhetsutveckling. Med en stärkt uppföljning på alla nivåer i företaget ges tidiga indikatorer på om de åtgärder och satsningar som genomförs uppnår förväntade effekter samt förbättrar möjligheterna att identifiera nya förbättringsområden.

Vidare har bolaget under 2021 infört två kompletterande så kallade beslutsforum; Nätverksforum och Leveransforum. Syftet med dessa är att få en tvärfunktionell optimering av verksamheten samt snabba upp och öka beslutskraften i organisationen.

För att möta kapacitetsbehoven i bolagets strategiska plan har en uppdatering av lokstrategin påbörjats under 2021, avseende såväl elloks- som dieselloksflottan. Arbetet kommer även att fortsätta under 2022.

Ägarens finansiella mål för koncernen utgörs av krav på att avkastningen på operativt kapital ska uppgå till minst 10 procent över en konjunkturcykel. Avkastningen på operativt kapital 2021 var 20,7. Nettoskuldsättningsgraden ska ligga mellan 0,6 och 0,9 och uppgick per den 31 december 2021 till 2,5 (7,3). Ordinarie utdelning ska uppgå till hälften av årets vinst efter skatt under förutsättning att nettoskuldsättningsgraden efter utdelningar hamnar inom målintervallet. Styrelsen föreslår att årsstämman beslutar att ingen utdelning görs och att vinstmedlen till stämmans förfogande, överförs i ny räkning.

Vd och bolagsledningen har ansvar för att styra och följa upp verksamheten så att ägarens övergripande mål uppnås. Detta innebär bland annat att resultatfokus säkerställs inom hela organisationen och att resurser nyttjas effektivt tillsammans med ett effektivt kapitalutnyttjande.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7640401E07EE87CA4522E4FA

Hållbarhetsredovisning enligt GRI

Redovisningsprinciper
Green Cargos hållbarhetsredovisning sker enligt riktlinjerna för GRI Standard, tillämpningsnivå Core. Rapportering sker en gång per år som en del av årsredovisningen. Redovisningen sker för helåret 2021 och omfattar Green Cargo AB, inklusive dotterbolag. Senaste rapporten publicerades i mars 2021. Bolaget har årligen redovisat en hållbarhetsredovisning sedan 2002. Redovisningen av nyckeltalen i måltavlan avser moderbolaget, om inget annat anges.

Green Cargos styrning av hållbarhetsarbetet
Ytterst ansvarig för bolagets hållbarhetsstyrning är Green Cargos styrelse. I bolagsledningen har vd det övergripande ansvaret, men varje chef ansvarar för att hållbarhetsarbetet är integrerat i den ordinarie verksamheten. Alla chefer och medarbetare i organisationen har ett ansvar att följa de policyer och riktlinjer som gäller. Vd ansvarar för att nödvändiga resurser finns för att genomföra det hållbarhetsarbete som företaget åtagit sig.

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

Hållbarhetsredovisningen återfinns på sidorna 16–29, 32–44, 51–53 samt 100–108 i Års- och hållbarhetsredovisningen 2021 och är bolagets lagstadgade hållbarhetsrapport enligt Årsredovisningslagen.

GRI-index samt Green Cargos styrning av hållbarhetsarbetet presenteras på sidorna 100–108 i Års- och hållbarhetsredovisningen.

Under 2021 uppdaterade bolaget sin väsentlighetsanalys för att säkerställa att de frågor som är viktigast för våra intressenter, och som har störst inverkan på en hållbar utveckling, prioriteras. Som grund för bolagets väsentlighetsanalys ligger bland annat resultaten från olika intressentdialoger, men också hur vi arbetar inom ramen för bolagets integrerade ledningssystem, kraven i statens ägarpolicy samt vår egen strategi- och affärsplan. Analysen visar att de prioriterade områdena hänger tätt ihop med de målområden som Green Cargo definierat sedan tidigare för att säkerställa hållbart företagande och som alla är betydande för vår verksamhet. Bolaget väljer tolv områden som väsentliga att arbeta vidare med. Läs mer om våra intressenter, intressentdialog och väsentlighetsanalys på sidorna 20–21.

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

Det är Green Cargos egen bedömning att hållbarhetsredovisningen uppfyller kraven enligt GRI Standard, tillämpningsnivå Core. Redovisningen är kontrollerad internt samt översiktligt granskad. Revisorns rapport över översiktlig granskning av hållbarhetsredovisningen samt yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten finns på sidan 46.

Vid frågor om hållbarhetsredovisningen kontakta Green Cargo via miljo@greencargo.com.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E78A04016975EE87CA452264FA

Femårsöversikt, koncernen

RESULTATPOSTER	2021	2020	2019[1]	2018	2017
Nettoomsättning	**4 175**	**4 040**	**4 096**	**4 208**	**4 337**
Rörelseresultat	**440**	**–222**	**–93**	**–122**	**1**
Rörelseresultat justerat för jämförelsestörande poster	–157	–255	–217	–217	8
Rörelsemarginal, %	9.1	–5,5	–2,2	–2,9	0,0
Rörelsemarginal justerat för jämförelsestörande poster, %	–3.2	–6,3	–5,3	–5,2	0,2
Finansnetto	–40	–7	–36	–33	–33
Resultat efter finansiella poster	**400**	**–229**	**–129**	**–155**	**–32**
Resultat avvecklad verksamhet	**-**	**0**	**–0**	**–11**	**–73**
Årets resultat	**400**	**–229**	**–129**	**–179**	**–105**

BALANSPOSTER	31 dec 2021	31 dec 2020	31 dec 2019	31 dec 2018	31 dec 2017
SUMMA TILLGÅNGAR	**3 448**	**3 170**	**3 035**	**2 679**	**3 067**
Eget kapital	**644**	**243**	**473**	**596**	**755**
Summa skulder	**2 804**	**2 927**	**2 562**	**2 083**	**2 312**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	**3 448**	**3 170**	**3 035**	**2 679**	**3 067**

KASSAFLÖDE	2021	2020	2019	2018	2017
Kassaflöde från den löpande verksamheten	492	283	422	33	216
Kassaflöde från investeringsverksamheten	–111	–335	–125	83	–76
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	–403	12	–247	–213	–235
Årets kassaflöde	**–22**	**–40**	**50**	**–98**	**–95**

NYCKELTAL	2021	2020	2019	2018	2017
Avkastning på operativt kapital	20,7	neg	neg	neg	neg
Avkastning på eget kapital	90,2	neg	neg	neg	neg
Soliditet, %	19	8	16	22	25
Nettoskuldsättningsgrad (ggr)	2,5	7,3	3,5	2,1	1,9
Bruttoinvesteringar - kvarvarande verksamheter	116	339	168	151	85
Medelantal anställda - kvarvarande verksamheter	1 912	1 836	1 771	1 800	1 897

JÄMFÖRELSESTÖRANDE POSTER	2021	2020	2019	2018	2017
Rörelseresultat	**440**	**–222**	**–93**	**–122**	**1**
Jämförelsestörande poster					
Etableringskostnader nya verksamheter	–	–	–	–	–5
Omstruktureringsprogram	–	–	–	–	–25
Avyttring markanläggning	–	–	–	–	23
Resultateffekt av erhållet pandemistöd	389	–	–	–	–
Resultateffekt av återbetalda infrastrukturavgifter	–	–	10	–	–
Resultateffekt av erhållen miljökompensation	208	33	114	95	–
Summa jämförelsestörande poster	*597*	*33*	*124*	*95*	*–7*
Rörelseresultat justerat för jämförelsestörande poster	**–157**	**–255**	**–217**	**–217**	**8**

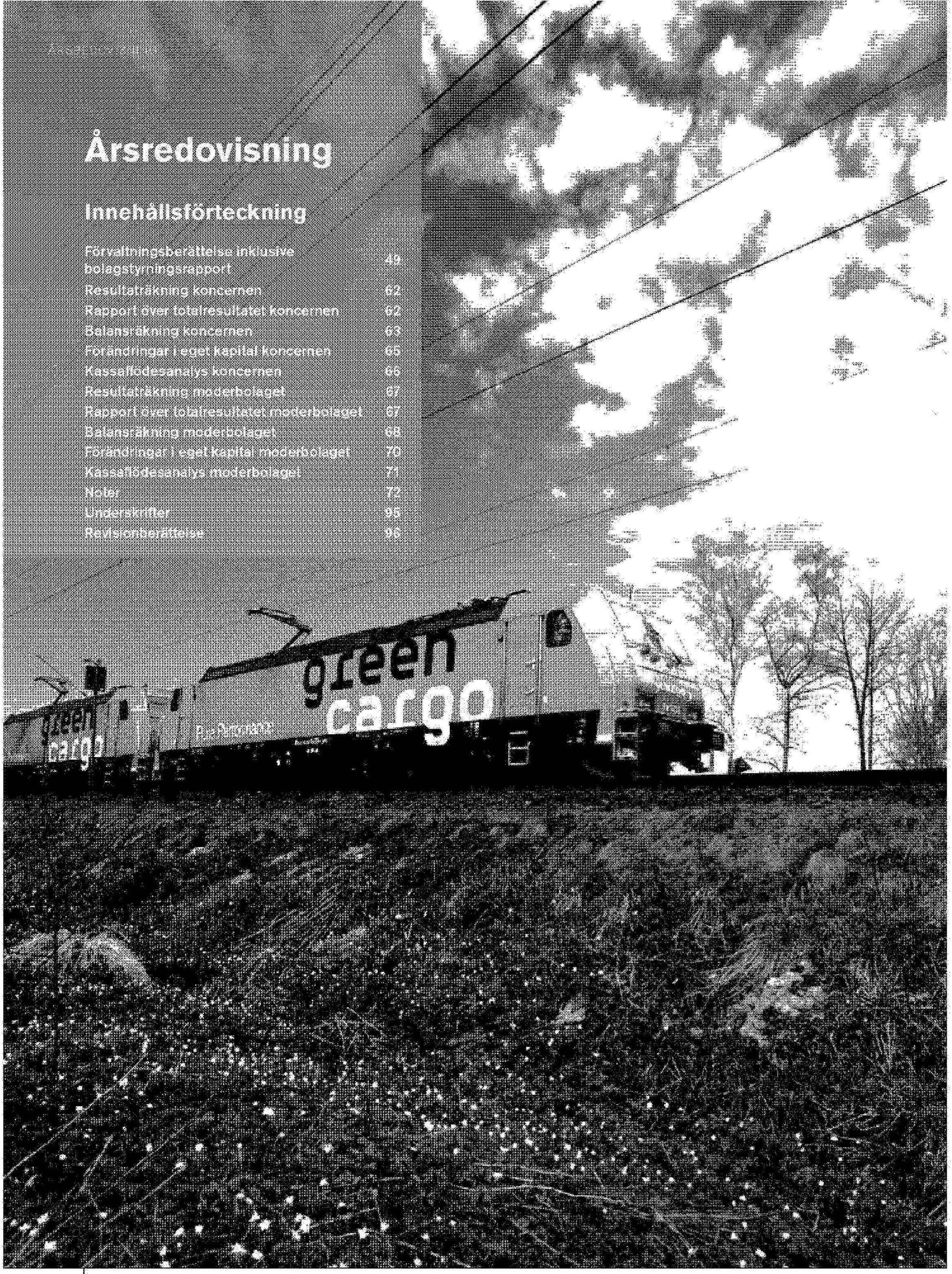
[1] From 2019 tillämpas IFRS16.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E78404016D7EE87CA452264FA

Årsredovisning

Innehållsförteckning

Förvaltningsberättelse inklusive bolagstyrningsrapport	49
Resultaträkning koncernen	62
Rapport över totalresultatet koncernen	62
Balansräkning koncernen	63
Förändringar i eget kapital koncernen	65
Kassaflödesanalys koncernen	66
Resultaträkning moderbolaget	67
Rapport över totalresultatet moderbolaget	67
Balansräkning moderbolaget	68
Förändringar i eget kapital moderbolaget	70
Kassaflödesanalys moderbolaget	71
Noter	72
Underskrifter	95
Revisionsberättelse	96



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Document ID:
D3FA6C3E7640401697EE87CA4522646A

Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för Green Cargo AB (org.nr. 556119-6436) avger härmed årsredovisning och koncernredovisning för räkenskapsåret 2021. Bolaget har sitt säte i Solna. Samtliga belopp i denna årsredovisning avser miljoner kronor om inte annat anges.

Om Green Cargo

Green Cargo är en hållbar logistikpartner och en viktig del av skandinaviskt näringsliv. Dygnet runt transporterar våra godståg råvaror från skogar och gruvor till processindustrins anläggningar och konsumentvaror till detaljhandeln. Logistiksystemet lägger grunden för Sveriges välstånd och konsumtion.

Bolaget binder samman närmare 300 platser i Sverige, Norge och Danmark och tillgodoser transportbehov som varierar från en vagn till hela tågsätt. Med partners länkar Green Cargo dessutom den svenska marknaden till nära 2 000 destinationer på den europeiska kontinenten.

Green Cargo ägs av svenska staten och förvaltas av Näringsdepartementet. Vi transporterar årligen 21 miljoner ton gods, har över 1 900 anställda och nådde en årsomsättning på 4,2 miljarder SEK 2021.

Verksamheten i Green Cargo-koncernen bedrivs utöver moderbolaget främst även i dotterföretaget Nordisk Transport Rail AB (NTR) samt Green Cargo Norge AS. Samtliga bolag styrs genom styrelserepresentation och alla transaktioner mellan koncernbolagen sker på marknadsmässiga villkor.

Transportverksamheten

Järnvägstransporter utgör basen för Green Cargos verksamhet. För ökad flexibilitet kan bolaget, som ett komplement till våra tågtransporter, erbjuda lastbilstransporter. Att kombinera järnväg med bil möjliggör för många företag att välja järnvägen, även om de inte är spåranslutna, och att kombinera transportslagen är en viktig del av erbjudandet. Bolagets kunder finns inom basindustrin där skog, stål och papper dominerar. Men våra kunder finns även inom branscher som kemi/energi, verkstadsindustri, fordonsindustri och dagligvaruhandel.

Lagstadgad Hållbarhetsrapport

I enlighet med ARL 6 kap 11§ har Green Cargo valt att upprätta den lagstadgade hållbarhetsrapporten som en avskild rapport. Omfattning av hållbarhetsrapporten, som avser Green Cargos hållbarhetsredovisning, anges på sid 45.

Omvärld och marknad

Året 2021 har präglats av pandemin covid-19 som märkts av överlag i samhället, på marknaden och inom Green Cargo.

Intäkter och volymer har emellertid varit goda även om effekterna av pandemin kvarstår hos ett antal kunder.

Efterfrågan på järnvägstransporter är starkt knuten till utvecklingen av svensk basindustri, vilken i sin tur påverkas av efterfrågan på exportmarknaderna. Efterfrågan ökar avseende logistiklösningar med låga emissioner, hög energieffektivitet, säkerhetsfokus samt etiskt försvarbara arbetsvillkor.

Green Cargos omsättning utgörs till drygt 30 procent av omsättning i utländsk valuta, företrädesvis euro. Effekterna av valutaförändringar har varit begränsade under året.

Green Cargo tecknade under året nya transportavtal till ett totalt kontraktsvärde om 949 (534) MSEK.

Koncernens intäkter och resultat

Koncernens nettoomsättning under helåret 2021 uppgick till 4 175 (4 040) MSEK, vilket är en ökning med drygt 3 procent från föregående år. Transportvolymerna var drygt 2 procent högre jämfört med föregående år. Rörelseresultatet uppgick till 440 (–222) MSEK.

I rörelseresultatet för 2021 återfinns ett pandemistöd om 389 (0) MSEK samt svensk och norsk miljökompensation om 208 (33) MSEK. Det underliggande rörelseresultatet har förbättrats med 98 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Året inleddes med kraftiga vinterstörningar och dess följdeffekter påverkade resultatet negativt. Trots problem i containertrafiken, brist på vissa insatsmaterial för våra kunder och produktionsstörningar till följd av ställverksbytet på Sävenäs så har intäktsutvecklingen varit stabil, framför allt inom segment Stål & Kemi. I tillägg finns en god kostnadskontroll. Återhämtningen i den svenska ekonomin har bidragit till en fortsatt stark efterfrågan från våra kunder.

Finansnettot för perioden uppgick till –40 (–7) MSEK. Finansnettot har påverkats av förändrade valutakurser med –13 (25) MSEK som härrör till omvärdering av leasingskulder samt skulder till kreditinstitut. Räntenettot var –27 (–32) MSEK. Periodens resultat uppgick till 400 (–229) MSEK. Skatt på periodens resultat var 0 (0) MSEK.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E26A04016B7EE87CA452264FA

Anläggningstillgångar
Koncernens bruttoinvesteringar i materiella och immateriella anläggningstillgångar under året uppgick till 116 (339) MSEK, vilket främst avser investeringar i lok- och vagnkomponenter samt last- och kommunikationsutrustning. Av finansiella anläggningstillgångar på 36 (41) MSEK utgör 30 (35) MSEK fordringar inom ramen för IFRS 16 där tillgången vidareuthyrs till Green Cargos kunder med avtalsvillkor som speglar inhyrningen.

Finansiering
Koncernens räntebärande skulder uppgick på balansdagen till 1 798 (2 017) MSEK, varav 787 (891) MSEK avser leasingskulder. Koncernens räntebärande skulder till banker och kreditinstitut uppgick på balansdagen till 1 319 (1 499) MSEK. Avsättning för pensioner uppgår till 15 (25) MSEK. Skulder till banker och kreditinstitut förfaller under perioden 2022–2025, och har en genomsnittlig löptid på knappt tre år, med en räntebindning, inklusive räntederivat, på ett år och nio månader.

Räntebärande tillgångar uppgick på balansdagen till 204 (239) MSEK, en minskning med 36 MSEK. Förändringen består av en ökning av finansiell fordran enligt IFRS 16 på 5 MSEK, en minskning av likvida medel med 23 MSEK samt en minskning av övriga räntebärande tillgångar på totalt 18 MSEK. Räntebärande nettoskuld uppgick på balansdagen till 1 594 (1 778) MSEK.

Kassaflödet från finansieringsverksamheten uppgick till –403 MSEK, varav 71 MSEK utgör löpande amortering till kreditinstitut och 232 MSEK utgörs av amortering på skulder enligt IFRS 16, revolverande kreditfaciliteter har netto återbetalats med 74 MSEK, och skulder som förfallit och återbetalats uppgår till 26 MSEK.

Likvida medel uppgick på balansdagen till 33 (55) MSEK. Green Cargo har outnyttjade kreditfaciliteter om 325 MSEK samt 10 MEUR, och en outnyttjad rörelsekredit på 75 MSEK.

Kassaflöde
Koncernens kassaflöde under 2021 uppgick till –22 (–40) MSEK. Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 492 (283) MSEK. Nettoinvesteringar i materiella och immateriella anläggningstillgångar uppgick till –111 (–335) MSEK och avsåg främst investeringar i lok- och vagnkomponenter samt last- och kommunikationsutrustning. Kassaflöde från finansieringsverksamheten uppgick till –403 (12) MSEK.

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

Framtidsutsikter
Uthållig lönsamhet är en förutsättning för Green Cargos verksamhet som av naturen är kapitalintensiv och beroende av ett nätverk av resurser för att fungera effektivt. Med en stor del fasta resurser i form av lok och vagnar samt personal, är det viktigt att bolaget når en stabil lönsamhet över konjunkturcyklerna som ger ägaren avkastning på sitt insatta kapital.

Ett stort antal aktiviteter för att nå lönsamhet med målet att skapa en ekonomisk hållbar verksamhet i koncernen initierades under 2018 och programmet fortgår även framgent.

Det pågår en förändring av konkurrensbalansen i transportsektorn. Trafikverkets bedömning på kort sikt är att "svenskt näringsliv kommer sannolikt att påverkas av transportkostnadsökningar på väg som är större eller väsentligt större än vad som aviserats, det vill säga från 90 kr per mil upp emot 120 kr per mil (+30 procent) utöver ökande bränslepriser. Detta bedöms speciellt gälla i internationell trafik". En lång rad faktorer ligger bakom, såsom förarbrist, lastbilsbrist och EU:s mobilitetspaket. Green Cargo ser redan en ökad efterfrågan på klimatsmarta järnvägstransporter som ett resultat av detta. Detta stärker övertygelsen om att Green Cargo har ett konkurrenskraftigt erbjudande och är ett företag som skapar värde genom hållbar logistik både idag och i en framtid.

Ekonomiska mål
Ägarens finansiella mål för Green Cargo-koncernen utgörs av krav på att nettoskuldsättningsgraden ska uppgå till lägst 0,6 och högst 0,9. Nettoskuldsättningsgraden uppgick den 31 december 2021 till 2,5 (7,3). Den minskade nettoskuldsättningsgraden beror på ett förbättrat rörelseresultat men också på under året erhållen miljökompensation och pandemistöd. Avkastning på operativt kapital ska uppgå till minst 10 procent över en konjunkturcykel. Avkastning på operativt kapital 2021 var 20,7% (neg). Ordinarie utdelning ska uppgå till hälften av årets vinst efter skatt under förutsättning att nettoskuldsättningsgraden efter utdelningar hamnar inom målintervallet. Styrelsen föreslår årsstämman att ingen utdelning görs då nettoskuldsättningsgraden är utanför målintervallet.

Likviditet och finansiell ställning
Green Cargos styrelse ansökte för cirka två år sedan om ett kapitaltillskott för att ha möjlighet att genomföra nödvändiga investeringar. Riksdagen beslutade den 16 december 2020 att bemyndiga regeringen att under budgetåret 2021 utge ett kapitaltillskott till Green Cargo AB om maximalt 1 400 MSEK. Efter ägarens dialog med EU-kommissionen avbröts processen under perioden och istället lyftes branschstärkande insatser fram som alternativ. Bolagets finansiella ställning och likviditet har under perioden ändå väsentligen stärkts till följd av erhållen miljökompensation, erhållet pandemistöd samt förbättrad egen intjäningsförmåga. Även om Green Cargos finansiella situation har förbättrats under året kvarstår investeringsbehoven.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E78A04016D7EE87CA4522E4FA

Risker och riskhantering

Kontrollerat Risktagande

Risker är en naturlig del av all affärsverksamhet och en viss nivå av risktagande är en förutsättning för ekonomisk tillväxt. En ändamålsenlig riskhantering är därför grundläggande för att driva och utveckla en hållbar och lönsam affärsverksamhet. Målet med Green Cargos övergripande riskhanteringsprocess är att löpande säkra en god kontroll av företagets samlade riskexponering och att säkerställa en effektiv, systematisk och värdeskapande hantering av risker i verksamheten. Detta skapar förutsättningar för att förbättra beslutsfattandet och öka möjligheten att uppnå Green Cargos strategiska mål samt affärs- och verksamhetsmål. Under 2021 så har en process och ett ramverk implementerats för löpande riskanalys. Detta har resulterat i en utförlig förteckning över risker som organisationen och ledningsgruppen använder för att bättre kunna förstå, utvärdera och reducera risker.

Riskprocessen

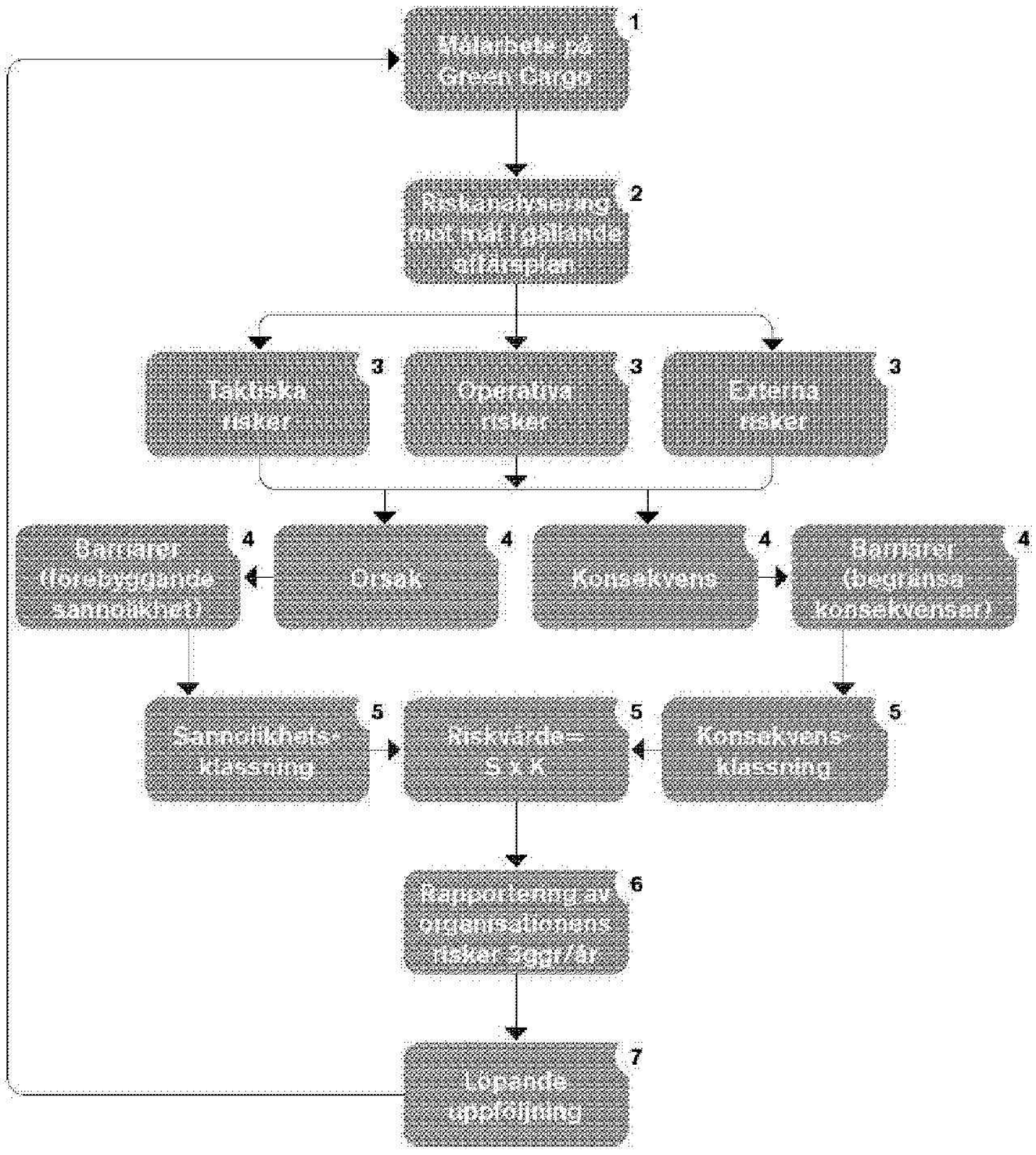
Den övergripande riskhanteringsprocessen är integrerad i verksamheten och bygger på ett samarbete mellan ISK (Intern Styrning och Kontroll), utsedda riskkoordinatorer per avdelning, avdelningschefer och ledningsgruppen. Den löpande arbetsprocessen ska säkerställa att risker identifieras och hanteras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

Verksamheten har det yttersta ansvaret för löpande riskidentifiering och arbetet med att hantera/mitigera risker mot strategiska mål samt mot affärs- och verksamhetsmål.

De identifierade riskernas storlek uppskattas med hjälp av ett riskverktyg som beaktar såväl riskernas potentiella påverkan på verksamheten som sannolikheten för att risken inträffar över en definierad tidsperiod. Detta ger stöd i beslutet om riskens betydelse och prioritering samt vilken respons den får.

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

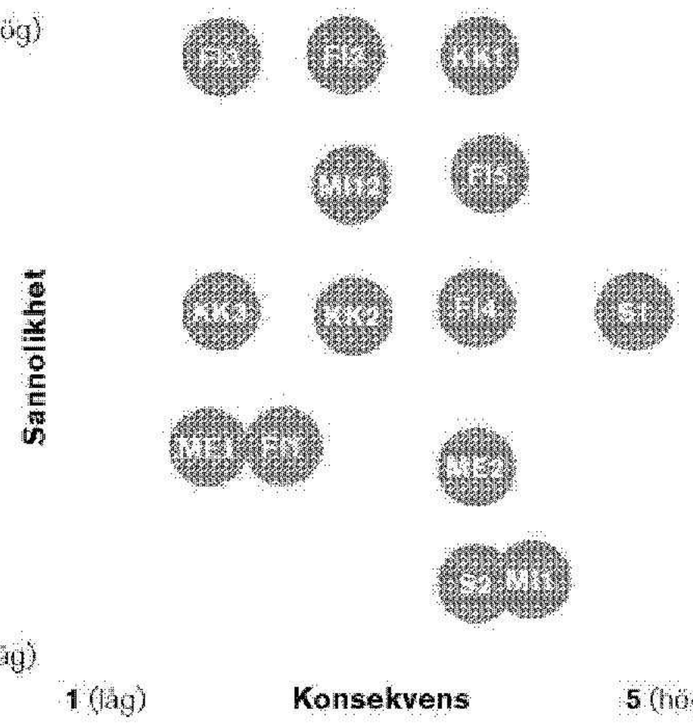
Sammanställning och rapportering av Green Cargos samlade risker samt åtgärder för att hantera dessa sker tre gånger per år.



1. Övergripande organisationsmål, avdelningsmål och enhetsmål i gällande affärsplan.
2. Analys och dokumentation av risker mot mål i gällande affärsplan. Riskanalysering mot mål sker löpande under året på lednings-, avdelnings- och enhetsnivå. Arbetet koordineras av avdelningens riskkoordinator. Respektive avdelning är ansvarig för identifiering av risker samt att varje risk bedöms och hanteras löpande under året.
3. Avdelningens riskkoordinator kategoriserar riskerna tillsammans med avdelningsansvarig och/eller riskägare.
4. Avdelningens riskkoordinator och avdelningsansvarig och/eller riskägare dokumenterar orsak och konsekvens samt förebyggande och begränsande barriärer (befintliga och nya). Avdelningsansvarig och/eller riskägare arbetar löpande under året med hantering/åtgär mot risker.
5. Riskkoordinator och avdelningsansvarig och/eller riskägare bedömer sannolikhet och konsekvens enligt Green Cargos gemensamma bedömningskriterier (riskmatris).
6. Ansvarig för Intern Styrning och Kontroll arbetar löpande med riskkoordinator per avdelning för att säkerställa analys av risker mot mål, kategorisering av risker, uppföljning/implementering av förebyggande och begränsande barriärer, bedömning av sannolikhet och konsekvens. Intern Styrning och Kontroll ansvarar för en organisationsövergripande riskrapportering tre gånger per år till ledningen.
7. ISK följer löpande upp arbetet med risker tillsammans med avdelningens riskkoordinator vilket också inkluderar uppföljning av inträffade risker.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E78404016D7EE87CA452264FA

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



S1	**Säkerhet**	Omfattande produktionsstopp och informationsförlust i samband med cyberattacker.	Störningar i tågproduktion och övriga verksamhetsprocesser. Påverkan på bolagets resultat och finansiella ställning. Varumärkespåverkan.	Planera och investera i underhåll av affärskritiska IT-tjänster. Identifiera och åtgärda end-of-life risker av kritiska applikationer och IT-infrastruktur. Genomföra fail-over tester. Genomföra penetrationstester. Löpande information och utbildning för att öka förståelse och beteende från medarbetare. Nya tekniska åtgärder (autentisering etc) samt implementation av Security Operation Center.
S2	**Säkerhet**	Riskfyllt beteende från tredje part som leder till olycka vid plankorsningar.	Allvarliga personskador, urspårning, produktionspåverkan, intäktsbortfall.	Kontinuerligt påverkansarbete för förbättrade vägskydd vid plankorsningar. Projekt för att minska exponeringen i plankorsningar för vår personal. Deltagande i Internationella Plankorsningsdagen 2022.
ME1	**Medarbetare**	Bolaget lyckas inte attrahera kvinnor i tillräcklig utsträckning vilket påverkar arbetet med mångfald och jämställdhet. Begränsar nuvarande och framtida affärsmöjligheter till följd av en alltför homogen organisation.	Bolaget får inte den mångfald som behövs. Svårighet att attrahera och rekrytera ur ett mångfalds- och jämställdhetsperspektiv. Svårighet att behålla personal.	Aktiva åtgärder i samband med rekrytering. Riktade initiativ exempelvis bolagets kvinnonätverk WRail. Employer branding. Samarbete med yrkeshögskolor.
ME2	**Medarbetare**	Medarbetare drabbas av arbetsplatsolyckor som leder till sjukfrånvaro.	Utöver emotionella konsekvenser och direkt monetära kostnader följer en rad indirekta kostnader såsom produktionsstopp, vitesbelopp/skadestånd, minskad produktivitet, varumärkespåverkan.	Kompetensmatris säkerhetsutbildning, underhåll av utrustning. Nära samarbete med bolagets skyddsombud vid skyddsrond, skyddskommittémöte, riskanalyser. Utbildad personal som kan hantera skador och vet hur man agerar vid olycka.
MI1	**Miljö**	Utsläpp i sjö och mark vid transport av farligt gods vid växling, rangering och tågfärd.	Produktionspåverkan, intäktsbortfall och höga kostnader i samband med sanering.	Dialog med infrastrukturägare för fungerande rangeranläggning, dialog och utbildning kring regler och bestämmelser för personal samt tekniska barriärer i form av signalsystem ATC, ERTMS eller motsvarande förarövervakningssystem.
MI2	**Miljö**	Effekten av klimatförändringar i termer av varma somrar, stor nederbörd och extrema vintrar leder till infrastrukturproblem med spårlägesfel och brandrisk i banvall.	Allvarliga urspårningar. Bränder i banvall. Negativ finansiell påverkan. Stor produktionspåverkan i form av inställda tåg, minskade intäkter, ökade underhållskostnader.	Branschgemensamt arbete med Trafikverket såsom exempelvis beredskapsplaner för såväl vinter som sommar. Detektorlarm samt informationskampanjer internt kring körstil under varma somrar för att undvika tjuvbroms och därmed bränder i banvallen. Kontinuitetsplanering.
KK1	**Kund & Kvalitet**	Bristande avgångs- och ankomstpunktlighet påverkar kundnöjdheten negativt.	Kundmissnöje, störningar i kundens egen logistik- och produktionsprocess, misstro till godsjärnvägen som transportalternativ, intäktstapp, och merkostnader.	Fokuserat punktlighetsarbete såväl internt inom Green Cargo som gemensamt inom branschen. Strukturerad återkoppling och dialog med Trafikverket. Dagliga produktionsmöten. Operativ styrning genom driftcenter för att mitigera påverkan på nätverket i daglig drift (exempelvis genom prioritering tillsammans med Trafikverkets trafikledning).
KK2	**Kund & Kvalitet**	Infrastrukturella störningar såsom kontaktledningsbrott, rälsbrott, oplanerade spårarbeten påverkar bolagets regularitet och punktlighet.	Missnöjda kunder, intäktsbortfall, störningsbekämpning, ökade kostnader.	Aktivt arbete med Trafikverket och branschorganisationer.
KK3	**Kund & Kvalitet**	Personalplanen är inte i balans och påverkar bolagets regularitet och punktlighet.	Intäktsbortfall, missnöjda kunder, störningsbekämpning, ökade kostnader.	Löpande arbete med personaldimensionering, analys och åtgärdsplan för inställda tåg, eliminering av interna systematiska störningar, rekrytering.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D2FA6C3E26AC401E07EE87CAA522E4FA

FI1	**Finans**	Varor eller tjänster köps in från leverantörer som i sin tur inte säkerställer hållbara leverantörskedjor.	Påverkan på bolagets ekonomiska ställning och varumärke. Potentiell direkt produktionspåverkan om varan eller tjänsten är verksamhetskritisk.	Leverantörssegmentering, governance modeller och leverantörsrevisioner i syfte att säkerställa att leverantörer uppfyller ställda krav. I möjligaste mån undvika att köpa varor, tjänster och entreprenader från vissa geografiska riskområden. Green Cargos uppförandekod för leverantörer fastställer de grundläggande krav som bolaget har på samarbetspartners och revisioner utförs på prioriterade leverantörer. Vid eventuell misstanke om brott kan bolagets interna visselblåsartjänst användas för rapportering.
FI2	**Finans**	Bolagets lönsamhet och finansiella ställning påverkas negativt av inställda tåg, bristande kvalitet eller störningar i infrastruktur.	Intäktsbortfall som ej kan mötas med motsvarande lägre kostnader.	Nära dialog med kunder, beredskapsplaner, erbjuda kunder ersättningstrafik.
FI3	**Finans**	Externa och/eller interna faktorer såsom tidtabeller från Trafikverket, lokförarbrist eller infrastrukturella störningar påverkar bolagets arbete med tillväxt inom det intermodala segmentet.	Bolaget kan inte möta marknadens behov och förväntningar, tappade intäkter, ökade kostnader.	Aktivt arbete med tidtabellsbeställningsprocessen, löpande rekrytering, aktivt arbete med Trafikverket.
FI4	**Finans**	Bolaget lyckas inte med den transformation som är nödvändig för att leverera i enlighet med uppsatta mål.	Bolaget kan inte möta kundernas förväntningar, uteblivna eller fördröjda investeringar i rullande material och IT, försämrad konkurrenskraft, når ej uppsatta finansiella mål.	Säkerställa att bolaget har tillräckliga resurser med rätt kompetens i förändringsarbetet.
FI5	**Finans**	Bolagets äldre system (legacy) bidrar till en bromsad affärsutveckling, en ökad ineffektivitet, produktionsavbrott och/eller informationsförlust.	Ineffektivitet i produktion och verksamhetsutveckling, bristande compliance, ökade kostnader, minskad förmåga att effektivt förvalta och vidareutveckla IT.	Systemspecifika riskworkshops, implementation av katastrofplaner, IT kontinuitetsplan, avveckling av moduler och system. Realisera IT-strategi genom digitalisering och genomförande av IT-transformationen. Planera och investera i underhåll av affärskritiska IT-tjänster. Identifiera och åtgärda end-of-life risker av kritiska applikationer och IT-infrastruktur.

Green Cargo AB (Moderbolaget)

Kommentarerna till koncernens siffror ovan är i stort tillämpliga även för moderbolaget. Nettoomsättningen för Green Cargo AB uppgick under året till 3 815 (3 714) MSEK, en ökning med knappt 3 procent. Moderbolagets rörelseresultat uppgick till 448 (–206) MSEK. Resultat från finansiella poster uppgick till –68 (-6) MSEK. Skatt på periodens resultat var 0 (0) MSEK. Nettoresultat för 2021 uppgick till 380 (–212) MSEK. Räntebärande nettoskuld uppgick på balansdagen till 1 618 (1 812) MSEK varav 458 (317) MSEK utgör effekten av IFRS 16.

Tillståndspliktig verksamhet

Moderbolaget bedriver anmälningspliktig verksamhet som består av en tankanläggning för diesel. Övriga mindre tankanläggningar omfattas av författningar rörande brandskydd. Verksamheten i moderbolaget Green Cargo AB omfattar även en verkstad för lokunderhåll och loktvätt. Verkstaden är anmälningspliktig i enlighet med förordningen för miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Green Cargo har tillstånd att transportera avfall, inklusive farligt avfall.

Moderbolaget bedriver ingen tillståndspliktig verksamhet i enlighet med förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (1998:899).

Disposition av resultat

Till årsstämmans förfogande (kronor):

Balanserat resultat	–40 463 383
Fond för verkligt värde	–11 354 927
Årets resultat	379 676 534
Summa	**327 858 244**

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras på följande sätt:

I ny räkning överförs	327 858 244
Varav till fond för verkligt värde	*–11 354 927*

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA8C3E7A0040160F8EE87CAA522B4FA

Bolagsstyrningsrapport för verksamhetsåret 2021

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

BOLAGSSTYRNING

Green Cargo styrs utifrån såväl externa som interna regelverk.

Green Cargos externa regelverk:

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

Green Cargos interna regelverk:

- Bolagsordning
- Styrelsens arbetsordning, instruktion för den verkställande direktören samt instruktion för rapportering av hållbart långsiktigt värdeskapande inklusive ekonomisk rapportering
- Green Cargos interna uppförandekod
- Green Cargos uppförandekod för leverantörer
- Koncernpolicyer
- Styrande dokument

I statens ägarpolicy redogör regeringen för sin inställning i viktiga principfrågor avseende bolagsstyrningen av samtliga statligt ägda bolag. Bland annat anges att i bolag med statligt majoritetsägande, vars aktier inte är upptagna till handel på en reglerad marknad i Sverige, ska Koden tillämpas, med undantag för reglerna om valberedning samt reglerna om val av styrelse och revisor. Sådana bolag ska inte heller vara skyldiga att inrätta ett ersättningsutskott enligt reglerna i Koden, men kan välja att göra det. Koden tillämpas enligt principen "följ eller förklara", vilket innebär att avvikelser från Koden är tillåtna men måste förklaras. (I avsnittet "Tillsättning av styrelse" nedan framgår de principer som i stället för reglerna i Koden ska tillämpas vid val av styrelse).

Green Cargos bolagsordning, tidigare bolagsstyrningsrapporter och bolagsstämmoprotokoll finns tillgängliga på www.greencargo.com under "Bolagsstyrning".

AVVIKELSER FRÅN KODEN

Green Cargo tillämpar Svensk kod för bolagsstyrning ("Koden", som kan läsas på www.bolagsstyrning.se). Eftersom Green Cargo är helägt av svenska staten tillämpas bland annat inte bestämmelserna i Koden om redovisning av styrelseledamots oberoende, som regleras i punkterna 4.4 och 4.5. Green Cargo har, på grund av ägarstrukturen, ingen valberedning. Nomineringsprocessen för styrelse och revisorer följer svenska statens ägarpolicy och beskrivs nedan. Referenserna till valberedningen i punkt 1.2, 1.3, 4.6, 8.1 och 10.2 är därmed inte heller tillämpliga. Information om ledamöter som föreslås för nyval eller omval lämnas dock på hemsidan. Val av ordförande sker vid årsstämman enligt aktiebolagslagens bestämmelser och svenska statens ägarpolicy.

ÄGARSTYRNING

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

Bolagets styrelse ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. I detta ingår att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation och att se till att bolaget har en betryggande internkontroll. Den löpande verksamheten sköts av bolagets ledning. Ägaren utövar sina rättigheter som aktieägare på bolagstämman och har bland annat fastställt Green Cargos bolagsordning och ekonomiska mål. Genom bolagsordningen bestämmer ägaren bolagets verksamhetsföremål och vissa angivna ramar för verksamheten. I bolag med statligt ägande har verksamhetsföremålet sin grund i riksdagens beslut. Bolagsordningarna för bolagen med statligt ägande utgår ifrån aktiebolagslagens regler för publika aktiebolag vars aktier är upptagna till handel på en reglerad marknad i Sverige, Koden och statens ägarpolicy. Green Cargos bolagsordning anger att bolaget ska tillhandahålla logistik- och godstransporttjänster till nationella och internationella kunder i huvudsak inom järnvägsområdet.

Ägarens ekonomiska mål för Green Cargo är:

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

Hållbart värdeskapande och strategiska mål

Ett långsiktigt och hållbart värdeskapande förutsätter att bolag beaktar och hanterar för verksamheten väsentliga aspekter och intar ett strategiskt förhållningssätt till dessa aspekter. Staten som ägare har särskilt identifierat vissa områden inom vilka det är av stor vikt att bolagen med statligt ägande har ett aktivt arbete för att uppnå ett hållbart värdeskapande. Dessa innefattar bl.a. ett hållbart företagande och hantering av digitaliseringens möjligheter och risker. Det är styrelsens ansvar att utveckla bolagets övergripande strategi och fastställa strategiska mål för ett hållbart värdeskapande.

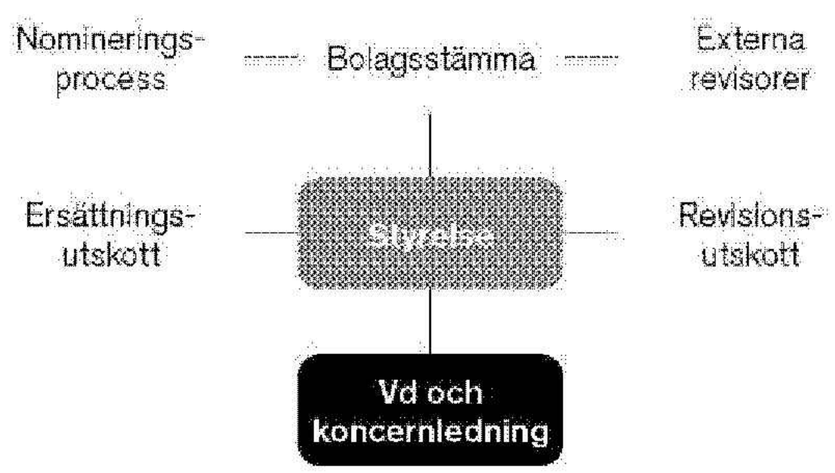
Enligt statens ägarpolicy ska de strategiska målen för ett hållbart värdeskapande fokusera på värdeskapande samt vara relevanta för bolagets affärsverksamhet och väsentliga hållbarhetsaspekter. Målen ska även vara långsiktiga, utmanande, uppföljningsbara, tydliga och jämförbara. Uppföljning av ekonomiska mål sker vid ägardialog mellan företrädare för ägaren och styrelsens ordförande där utfallet gentemot målen diskuteras, liksom eventuella åtgärder som planeras för att nå målen. För Green Cargo innebär det bland annat att vi styr och leder bolaget ur ett bredare perspektiv än endast finansiellt. Till stöd för detta har vi ett balanserat styrkort, Måltavlan, där vi följer bolagets resultat inom målområdena Säkerhet, Medarbetare, Miljö, Kund & Kvalitet samt Finans.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA8C3E26A0401E07EE87CAA522E4F3

Måltavlan speglar Green Cargos samlade hållbarhetsmål (se sid 35). Av de samlade hållbarhetsmålen i Måltavlan har Green Cargos styrelse valt att sätta långsiktiga mål (2030) i förhållande till följande:

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

Green Cargo AB, ägarstyrning



BOLAGSSTÄMMA

Bolagsstämman är bolagets högsta beslutande organ och det forum där aktieägaren formellt utövar sitt inflytande. Bolagen med statligt ägande ska tillämpa aktiebolagslagens regler för publika aktiebolag avseende bolagsstämman. Årsstämma ska enligt aktiebolagslagen hållas årligen. Riksdagsledamöter har rätt att närvara vid bolagsstämmor i de bolag där staten äger minst 50 procent av aktierna, under förutsättning att bolaget eller ett rörelsedrivande dotterbolag har fler än 50 anställda. Det är styrelsens ansvar att se till att underrättelse om tid och plats för bolagsstämman skickas till riksdagens centralkansli i anslutning till utfärdandet av kallelsen till bolagsstämman.

I bolagen med statligt ägande bör allmänheten bjudas in att närvara på bolagsstämman och närvaro ska anmälas senast en vecka före stämman.

Årsstämma

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

Årsstämman hålls i Solna. Green Cargo publicerar plats och tid för nästkommande årsstämma samt kallelser, protokoll och annat stämmorelaterat material på www.greencargo.com. Årsstämma för Green Cargo 2021 hölls den 27 april 2021. Stämman var inte öppen för allmänheten på grund av pandemin covid-19. Stämman beslöt att fastställa resultat- och balansräkning för koncernen och moderbolaget Green Cargo AB samt att fastslå styrelsens förslag att inte lämna någon utdelning för räkenskapsåret 2020. Stämman beviljade ansvarsfrihet för styrelsen och vd. Stämman beslöt vidare att bolaget ska tillämpa de riktlinjer för ersättningar till ledande befattningshavare som styrelsen föreslagit. I enlighet med ägarens förslag beslutade stämman om omval intill nästa årsstämma av Anna Elgh, Catarina Fritz, Charlotte Gaarn Hansson, Crister Fritzson, Henrik Højsgaard, Michael Thorén och Jan Sundling. Till styrelsens ordförande omvaldes Jan Sundling. Stämman fastställde styrelsens arvoden och särskilda arvoden för arbetet i det inrättade revisionsutskottet.

STYRELSEN

Styrelsens ansvar

Styrelsen har det övergripande ansvaret för bolagets förvaltning och skötsel. Enligt statens ägarpolicy ansvarar styrelsen även för att bolaget sköts föredömligt inom de ramar som ges av lagstiftning, ägarpolicy, bolagsordning samt ägarens anvisningar. Vidare ska styrelsen verka för att Green Cargo agerar föredömligt inom hållbart företagande avseende områden som miljö, etik, arbetsvillkor, mänskliga rättigheter, jämställdhet och mångfald. Styrelsen fastställer de strategiska mål för ett hållbart värdeskapande som ägaren kräver, se föregående sida.

Enligt Koden ska styrelsen årligen utvärdera bolagets behov av en särskild granskningsfunktion (internrevisionsfunktion) och motivera sitt ställningstagande. Styrelsen har, i enlighet med Koden, utvärderat behovet av en särskild granskningsfunktion (internrevision) och beslutat att fortsatt inte inrätta en sådan med följande motivering: "Bolaget ska fortsatt inte inrätta en särskild granskningsfunktion (internrevision). Denna funktion kommer under 2022 att hanteras inom ramen för CFO:s ansvar och organisation med specialist för intern kontroll. Bolaget har nu etablerat ett ramverk för riskhantering och intern kontroll ("Enterprise Risk Management – Integrated Framework, lanserat 2004 av The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO)") och arbetat fram en formell och tydlig struktur för intern kontroll med tillfredsställande rutiner för uppföljning av densamma. Vid behov kan extern expertis anlitas som stöd för att genomföra separata utvärderingar av särskilda fokusområden på uppdrag av revisionsutskottet eller CFO. Styrelsen ska årligen utvärdera behovet av en särskild internrevisionsfunktion."

Tillsättning av styrelse

Nomineringsprocessen avseende styrelseledamöter till statligt ägda bolag drivs och koordineras av Näringsdepartementet. En arbetsgrupp inom Näringsdepartementets enhet för statligt ägande analyserar kompetensbehovet utifrån Green Cargos styrelses sammansättning samt bolagets verksamhet och situation. Förslaget till styrelse presenteras i kallelsen till årsstämman och på www.greencargo.com i god tid före årsstämma. Styrelseledamöter utses av årsstämman för ett år i taget.

Styrelsens sammansättning

Statens ägarpolicy anger att styrelsens sammansättning ska vara ändamålsenlig, med hänsyn till verksamhet, utvecklingsskede och övriga förhållanden. Styrelsen ska även ha förmåga att arbeta strategiskt med hållbart företagande. Av ägarpolicyn framgår även att mångfaldsaspekter såsom etnisk och kulturell bakgrund ska vägas in. Regeringen eftersträvar en jämn könsfördelning såväl i de enskilda bolagsstyrelserna som på portföljnivå.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E78A04016976EE87CA4522646FA

Green Cargos styrelse ska enligt bolagsordningen bestå av lägst tre och högst åtta ledamöter utan suppleanter. Green Cargos styrelse bestod från årsstämman i april 2021 av sju stämmovalda ledamöter, ingen av ledamöterna ingår i koncernledningen. Av styrelsens stämmovalda ledamöter är tre kvinnor (43 procent) och fyra män (57 procent). Arbetstagarorganisationerna har utsett två arbetstagarrepresentanter med suppleanter till styrelsen. Regeringskansliet anser att Green Cargos styrelse har en med hänsyn till bolagets verksamhet, utvecklingsskede och förhållanden i övrigt ändamålsenlig sammansättning präglad av mångsidighet och bredd avseende ledamöternas kompetens, erfarenhet och bakgrund. Sammansättningen uppnår även regeringens målsättning om jämn könsfördelning i enlighet med vad som framgår av statens ägarpolicy.

På sidan 98 redovisas varje styrelseledamots ålder, utbildning, huvudsakliga yrkeslivserfarenhet, andra väsentliga uppdrag utanför bolaget och antal år som ledamot i Green Cargos styrelse.

Styrelsens arvoden och arvoden för arbete i styrelsens utskott

Styrelsens arvoden och särskilda arvoden beslutas av årsstämman och ska i enlighet med statens ägarpolicy vara konkurrenskraftiga men inte marknadsledande. Utöver styrelsearvodet utgår arvode till ledamöterna i styrelsens revisionsutskott.

Fastställd ersättning till Green Cargos styrelse

Styrelsens ordförande	425 000	415 000	415 000
Styrelsens ledamöter	174 000	170 000	170 000
Revisionsutskottets ordförande	55 000	55 000	55 000
Revisionsutskottets ledamöter	40 000	40 000	40 000

Styrelsens ordförande

Styrelsens ordförande väljs av årsstämman. Styrelseordförandens särskilda roll behandlas i aktiebolagslagen och i Koden. De särskilda uppgifter som styrelseordföranden ska ha i styrelsearbetet preciseras i arbetsordningen för styrelsen. Enligt arbetsordningen för Green Cargos styrelse ska ordföranden tillse att styrelsearbetet bedrivs effektivt och att styrelsen fullgör sina åligganden. Ordföranden ska bland annat organisera och leda styrelsearbetet, ha regelbunden kontakt med verkställande direktör och se till att styrelsen erhåller tillfredsställande informations- och beslutsunderlag för sitt arbete. I bolag med statligt ägande är en sådan särskild uppgift som åligger styrelseordföranden det så kallade samordningsansvaret. När bolaget står inför särskilt viktiga avgöranden ska styrelsen genom styrelseordföranden skriftligen samordna sin syn med företrädare för ägaren. Det är styrelsen som ska ta initiativ till och bedöma i vilka fall samordning ska ske genom styrelseordföranden inför ett visst styrelsebeslut.

Styrelsens arbete

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

- Fastställande av affärsplan och budget för kommande verksamhetsår.
- Fastställande av externa finansiella rapporter, såsom års- och hållbarhetsredovisning och kvartalsrapporter.
- Strategiska frågor inklusive utvärdering och, i förekommande fall, fastställelse av strategiska mål för ett hållbart värdeskapande.
- Utvärdering av regelefterlevnad och riskhantering, särskilt resultaten av årligen genomförda riskanalyser.
- Fastställande av policydokument.

Styrelsen beslutar även i frågor av principiell karaktär eller av stor finansiell betydelse. Styrelsens ordförande leder styrelsens arbete och ansvarar för att övriga ledamöter får erforderlig information, att arbetet bedrivs effektivt och att styrelsen fullgör sina uppgifter.

Vd samt CFO deltar vid styrelsesammanträden, övriga medlemmar av koncernledning deltar vid behov. Green Cargos chefsjurist är sekreterare i styrelsen.

Styrelsens arbete 2021

Under 2021 hölls åtta (8) styrelsemöten. Pandemin covid-19 och dess påverkan på Green Cargos verksamhet präglade styrelsens arbete. Alla styrelsens möten hölls helt eller delvis digitalt. Utöver pandemin var pågående ärende kring styrelsens begäran om kapitaltillskott samt större kundavtal viktiga frågor. Styrelsen genomförde löpande sedvanliga uppföljningar av såväl finansiella som icke-finansiella utfall, bland annat i form av månatlig redovisning av strategiska måltal i Green Cargos balanserade styrkort, Måltavlan. Med denna information som utgångspunkt gavs styrelsen möjlighet att löpande bedöma Green Cargos resultat även inom hållbart företagande. I februari 2021 träffade styrelsen bolagets revisorer utan att någon från koncernledningen närvarade, i enlighet med Kodens krav. På styrelsemötena i juni och oktober deltog även delar av Green Cargos koncernledning för att diskutera strategiskt viktiga frågor.

Utvärdering av styrelsens och vd:s arbete

Styrelsens och vd:s arbete har under året utvärderats genom en systematisk och strukturerad process av extern oberoende part. Utvärderingen syftar bland annat till att få fram ett bra underlag för styrelsens eget utvecklingsarbete. Resultatet av utvärderingen redovisades för styrelsen i februari och av styrelsens ordförande till ägaren. Styrelsen fastställer utifrån utvärderingen åtgärder för att utveckla styrelsens arbetsformer och effektivitet.

Styrelsens arbete i utskott

Styrelsen har inrättat utskott, vilka bereder frågor inför beslut av styrelsen. Styrelsen har fastställt arbetsordningen för respektive utskott. Green Cargo har ett revisionsutskott och ett ersättningsutskott.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E26A04016D7EE87CA4522E4FA

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

Revisionsutskottets uppgifter är bland annat att:

- Bereda styrelsens arbete genom att kvalitetssäkra Green Cargos finansiella rapportering så att den ger en rättvisande bild av Green Cargos finansiella och icke-finansiella ställning samt lämna rekommendationer och förslag för att säkerställa rapporteringens tillförlitlighet.
- Behandla väsentliga riskområden och ändringar i uppskattningar och bedömningar samt säkerställa att riskbedömningar återspeglas i den finansiella rapporteringen.
- Behandla frågor om intern kontroll.
- Träffa Green Cargos revisorer för att löpande informeras om revisionens planering, inriktning och omfattning.
- Säkerställa att Green Cargos externa revisorers rapporter och rapporterade iakttagelser kommuniceras till vd och att iakttagelser åtgärdas.
- Stärka dialogen med Green Cargos revisorer för att därigenom skapa ökad tydlighet beträffande iakttagelser som rör bolagets styrning, redovisning och kontroll.
- Hålla sig informerad om revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen.
- Delta i upphandling av revisorer och förbereda förslag till val av revisorer.

Vid konstituerande styrelsemöte i april 2021 valdes Catarina Fritz till ordförande i revisionsutskottet. Catarina Fritz, Anna Elgh och Michael Thorén utsågs till ledamöter i utskottet. Föredragande i revisionsutskottet är Green Cargos CFO. Green Cargos revisorer deltar på utskottets sammanträden. Under året har sju (7) protokollförda möten hållits. Utskottets ordförande informerade löpande styrelsen om utskottets arbete.

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

Ersättningsutskottets uppgifter är att:

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

Vid konstituerande styrelsemöte i april 2021 valdes Jan Sundling till ordförande i ersättningsutskottet. Henrik Höjsgaard och Michael Thorén utsågs till ledamöter i utskottet. Föredragande i ersättningsutskottet är Green Cargos vd. Under året har ett (1) protokollfört möte hållits. Utskottets ordförande informerade löpande styrelsen om utskottets arbete.

Styrelse, styrelsefunktion och närvaro under 2021

Jan Sundling	Ordförande	8/8		1/1
Anna Elgh	Ledamot	8/8	7/7	
Catarina Fritz	Ledamot	8/8	7/7	
Crister Fritzson	Ledamot	8/8		
Charlotte Hansson	Ledamot	8/8		
Henrik Höjsgaard	Ledamot	8/8		1/1
Michael Thorén	Ledamot	8/8	7/7	1/1
Utsedda arbetstagarrepresentanter				
Jonas Blomqvist, Seko	Ordinarie	8/8		
Jerker Liljeberg, ST	Ordinarie	6/8		
Anders Gustafsson, Seko	Suppleant	7/8		
Donny Sjöberg, ST	Suppleant	8/8		

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E26A04016B7EE87CA452264FA

Dotterbolag och intressebolag

Green Cargo har fyra direktägda dotterbolag vid utgången av 2021; TGOJ Trafik Aktiebolag, Green Cargo Fastigheter AB, Nordisk Transport Rail Aktiebolag och Green Cargo Norge AS. Green Cargo Norge AS, är i sin tur moderbolag till Green Cargo Terminaltjenester AS och Green Cargo Togdrift AS och Nordisk Transport Rail AB är moderbolag till Nordisk Transport Rail GmbH. I samtliga direktägda dotterbolag och indirektägda dotterbolag i koncernen finns någon ur Green Cargos koncernledning representerad i styrelsen.

VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR OCH KONCERNLEDNING

En av styrelsens viktigaste uppgifter är att utse och utvärdera den verkställande direktören. Bolag med statligt ägande ska tillämpa aktiebolagslagens regler för publika aktiebolag avseende instruktion för den verkställande direktören. Den verkställande direktören ansvarar för den löpande förvaltningen av bolaget enligt styrelsens anvisningar. Inom de ramar som styrelsen fastslagit leder verkställande direktören verksamheten samt håller styrelsens ordförande kontinuerligt informerad om väsentliga affärshändelser. Verkställande direktören ska organisera bolagets ledning så att ändamålsenlig styrning och kontroll av verksamheten uppnås. Övriga medlemmar i koncernledningen utses av verkställande direktören. Koncernledningen är ett informations-, diskussions- och beslutsforum för koncerngemensamma frågor. Koncernledningens möten leds av verkställande direktören och sammanträden sker var tredje vecka. Green Cargos koncernledning, inklusive verkställande direktör, redovisas närmare på sidan 99.

REVISORER

Ansvaret för val av revisorer ligger hos ägaren och val av revisorer beslutas av årsstämman. Förslag till val av revisor och revisors arvode i bolag med statligt ägande ska lämnas av styrelsen och tas fram av bolaget med tillämpning av de regler om upphandling och val av revisor som gäller för bolag med aktier upptagna till handel på en reglerad marknad enligt EU:s revisorsförordning. I kallelsen till årsstämman presenteras förslag till val av revisorer och information om förhållanden som kan vara av betydelse vid bedömning av föreslagna revisorers kompetens och oberoende. Föreslagna revisorer ska närvara på årsstämman.

En revisor som väljs av årsstämman ska utses för en mandatperiod om ett år. I bolag med statligt ägande ska även revisorsförordningens regler om rotation av revisionsbolag tillämpas, vilket innebär att ett revisionsbolag som huvudregel inte får väljas om för en längre tidsperiod än 20 år samt att fullständig upphandling av revisor måste ske minst vart tionde år.

Revisorer 2021

På årsstämman den 27 april 2021 valdes revisionsbolaget PwC som bolagets externa revisionsbolag, företrätt av auktoriserad revisor Linda Corneliusson som huvudansvarig, intill årsstämman 2022. Revisorerna avrapporterade sin bokslutsgranskning för 2020 till hela styrelsen vid styrelsemötet den 9 februari 2021. Under räkenskapsåret 2021 har revisionsutskott och revisorer diskuterat bolagets bokslut, redovisning, förvaltning och riskhantering. I februari 2021 träffade revisorerna styrelsen utan närvaro av koncernledningen. Dessutom har revisorerna fortlöpande haft kontakt och möten med styrelsens revisionsutskott. Revisorerna genomför även, inom ramen för revisionen, en kartläggning av den interna kontrollen som är relevant för revisionen. Vidare har revisorerna genomfört en översiktlig granskning av tredje kvartalets delårsrapport. Arvode och kostnadsersättning till revisorerna redovisas i not 8.

STYRELSENS RAPPORT OM INTERN KONTROLL AVSEENDE DEN FINANSIELLA RAPPORTERINGEN

Intern kontroll avseende finansiell rapportering

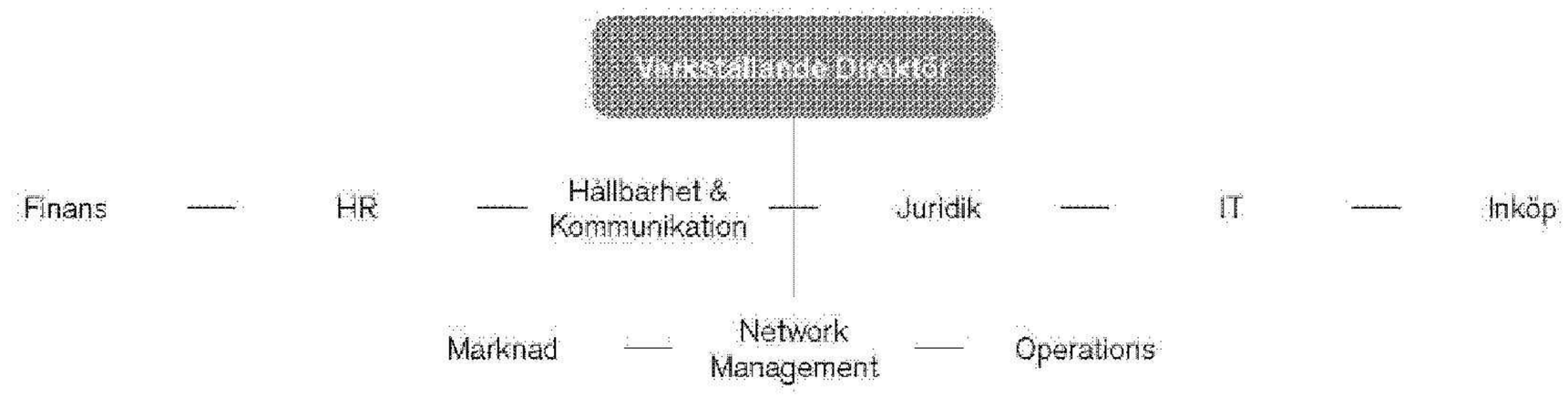
Styrelsen har det övergripande ansvaret för den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen vilket regleras i den svenska aktiebolagslagen och Koden. Följande avsnitt har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och Koden och är därmed begränsad till intern kontroll avseende den finansiella rapporteringen.

Den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen är en integrerad del av den övergripande interna kontrollen och syftar till att ge en rimlig säkerhet avseende tillförlitligheten i den externa finansiella rapporteringen i form av delårsrapporter och års- och hållbarhetsredovisning. Vidare att rapporteringen är upprättad i överensstämmelse med tillämpliga lagar, redovisningsstandarder och de särskilda riktlinjer för extern rapportering som gäller för företag med statligt ägande.

Ted Söderholm
Vd för Green Cargo, född 1974
Styrelseuppdrag: Styrelseordförande i Tågföretagen, styrelseledamot i Community of European Railway and Infrastructure Companies, ALMEGA, Nordisk Transport Rail AB, TGOJ Trafik AB, Svenskt Näringsliv och Green Cargo Fastigheter AB.
Utbildning: Civilingenjör, Industriell Ekonomi maskinteknik med inriktning marknadsföring samt produktutveckling, Linköpings universitet 1995–1999. Internationell juridik, Örebro universitet 1993–1994.
Tidigare befattningar: Vd för DHL Express. Marknadsdirektör med ansvar även för kundservice och internationella produkter, DHL Express. Strategi och affärsutvecklingsdirektör, DHL Express Nordic. Managementkonsult, Accenture.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA8C3E7840401E87EE87CA4522E4F3



Avdelning Inköp ingår inte i bolagets ledningsgrupp.

Styrelsens ansvar
Styrelsen ansvarar för att Green Cargo har god intern kontroll och formaliserade rutiner som säkerställer att fastlagda principer för finansiell rapportering och intern kontroll efterlevs. Styrelsen ansvarar också för att den finansiella rapporteringen följer aktiebolagslagen, tillämpliga redovisningsstandarder och övriga krav som ställs på bolaget. Styrelsen har inrättat ett revisionsutskott som bland annat övervakar bolagets finansiella rapportering, effektiviteten i bolagets interna kontroll och riskhantering med avseende på den finansiella rapporteringen.

Green Cargos modell för intern kontroll
Green Cargo har en funktion för intern kontroll som har till syfte att stödja ledningen så att den löpande kan tillse god intern kontroll avseende den finansiella rapporteringen. Arbetet som bedrivs genom denna funktion grundar sig i huvudsak på att säkerställa efterlevnad av direktiv och riktlinjer och att skapa goda förutsättningar för kontrollaktiviteter i väsentliga processer relaterade till den finansiella rapporteringen. Revisionsutskottet och Green Cargos ledning informeras regelbundet om resultatet av det arbete som funktionen för intern kontroll inom Green Cargo bedriver rörande risker, kontrollaktiviteter och uppföljning i den finansiella rapporteringen.

Under 2021 har ett omfattande arbete genomförts i syfte att stärka den interna kontrollen och kvaliteten i den finansiella rapporteringen vilket bland annat resulterat i:

- Förankring och implementering av ramverk och process för intern kontroll. Bolagets arbete med intern kontroll bygger på det internationellt vedertagna Committee of sponsoring Organizations of the Treadway Commissions riktlinjer för intern kontroll ("COSO").
- Etablerat en standardiserad process för riskanalys och genomfört riskanalys på kontonivå.
- Identifierat signifikanta konton, finansiella processer och IT system som kritiskt påverkar den finansiella rapporteringen.
- Implementerat en standardiserad process när det gäller att utföra implementerade kontrollaktiviteter (internkontroller) samt rapportering av resultat inklusive bedömning och åtgärder kopplade till eventuella kontrollavvikelser.
- Kvartalsvis rapportering till Green Cargos ledning gällande status för arbete med Intern Styrning och Kontroll inklusive rapportering av resultat av utförda internkontroller.
- Implementerat en organisationsövergripande riskhanteringsprocess på Green Cargo syftande till att systematiskt identifiera möjliga risker och mäta, prioritera och respondera på risker som negativt kan påverka den dagliga verksamheten och organisationens möjlighet att nå satta affärsmål.

Fortsatt arbete under 2022 kommer att genomföras för att underhålla och utveckla den interna kontrollen på Green Cargo. Ramverket för intern kontroll på Green Cargo omfattar huvudsakligen följande fem komponenter; kontrollmiljö, riskbedömning, kontrollaktiviteter, information och kommunikation samt övervakning och uppföljning.

Kontrollmiljö
En god kontrollmiljö utgör grunden för effektiviteten i ett bolags interna kontrollsystem. Den bygger på en organisation där det finns tydliga beslutsvägar och där befogenheter och ansvar har fördelats genom riktlinjer samt en företagskultur med gemensamma värderingar. Dessutom påverkas kontrollmiljön av den enskilda medarbetarens medvetenhet om sin roll i upprätthållandet av god intern kontroll. I styrelsens arbetsordning och instruktionen till VD säkerställs en tydlig roll- och ansvarsfördelning som syftar till en effektiv kontroll och hantering av verksamhetens risker. Styrelsen ansvarar enligt statens ägarpolicy för att årligen fastställa för verksamheten relevanta policydokument. Styrelsen ansvarar för Green Cargos interna kontroll vars övergripande syfte är att skydda ägarnas investering och bolagets tillgångar. Green Cargo har ett aktivt arbete med bl.a. följande policydokument: Finanspolicy, Inköpspolicy, Uppförandekod, som exempelvis inkluderar Arbetsmiljöpolicy (Mångfald och likabehandling), Säkerhetspolicy, Miljöpolicy, Kvalitetspolicy, Kommunikationspolicy, Informationssäkerhet, och "Whistleblower". CFO ansvarar för att det finns interna redovisningsriktlinjer och riktlinjer för den finansiella rapporteringen och att de är utformade i enlighet med gällande lagkrav och redovisningsstandarder.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7640401607EE87CAA522646A

Riskbedömning
Riskhantering är en företagsövergripande process inom Green Cargo. Riskbedömningarna genomförs i ett strategiskt sammanhang och över hela företaget. Bedömningarna är utformade för att identifiera potentiella händelser som kan påverka Green Cargo inom ramen för accepterad risknivå samt ge en rimlig försäkran om att Green Cargos mål uppnås. I arbetet med riskbedömning inom Intern Styrning och Kontroll ska Green Cargo årligen analysera risker kopplade till finansiell rapportering. Detta utgör en grund för att bestämma hur riskerna skall hanteras. Riskanalys ska genomföras både på en övergripande nivå med utgångspunkt i balans och resultaträkning samt på processnivå.

Kontrollaktiviteter
Kontrollaktiviteter finns inom alla delar av organisationen för att förebygga, upptäcka och korrigera felaktigheter eller avvikelser. Kontrollaktiviteterna skall, så långt som möjligt, vara integrerade i verksamheten. Det handlar om rutiner för godkännanden, verifieringar, delegeringar och uppföljningar m.m. Utgångspunkten för vilka rutiner och kontrollaktiviteter som ska genomföras är riskanalysen. Green Cargos kontrollarbete tar utgångspunkt i tre olika typer av kontroller: bolagsövergripande kontroller, transaktionskontroller och generella IT-kontroller.

Information och kommunikation
Information och kommunikation handlar om att skapa medvetenhet hos Green Cargos medarbetare om externa och interna styrinstrument, inklusive befogenheter och ansvar.

Green Cargo har etablerat informations- och kommunikationsvägar avseende risker och interna kontroller som möjliggör rapportering och återkoppling från organisationen till styrelse och ledning och som bidrar till att säkerställa att rätt affärsbeslut tas. Relevanta policys, riktlinjer och instruktioner som avser intern kontroll och finansiell rapportering har gjorts tillgängliga och är kända för berörda medarbetare.

Extern rapportering sker i enlighet med riktlinjerna i statens ägarpolicy. Finansiell information i form av årsredovisning, delårsrapporter och bokslutskommuniké finns tillgänglig på www.greencargo.com.

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

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

Varje år upprättas en treårig affärsplan som innehåller budget och som bryts ned på avdelningsnivå för uppföljning. Styrelsen erhåller varje månad en rapport över resultat och finansiell ställning i jämförelse med både affärsplan och föregående år. Uppföljning görs också av de mål som fastställts i bolagets balanserade styrkort, Måltavlan, inom områdena Säkerhet, Medarbetare, Miljö, Kund & Kvalitet samt Finans.

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

Revisionsutskottet har ett särskilt ansvar att övervaka effektiviteten i riskhantering och intern kontroll avseende den finansiella rapporteringen.

Bolagets externa revisorer granskar utvalda processer och rutiner som en del av den årliga revisionen.

Green Cargo arbetar löpande med att utveckla den interna styrningen och kontrollen i bolaget bland annat genom att beakta och vidta åtgärder avseende rekommendationer från bolagets externa revisorer. Vidare utförs, vid behov, separata utvärderingar av särskilda fokusområden som beskrivits ovan.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E78A04016976EE87CAA5C264FA



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E76A04016B7EE87CA45226F3

Resultaträkning koncernen

MSEK	Not	2021	2020
KVARVARANDE VERKSAMHET			
Rörelsens intäkter			
Nettoomsättning	4, 5	4 175	4 040
Övriga rörelseintäkter	6	670	90
Summa rörelsens intäkter		**4 845**	**4 130**
Rörelsens kostnader			
Driftskostnader	4	–2 019	–2 081
Personalkostnader	7	–1 524	–1 448
Övriga externa kostnader	8	–468	–431
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	13, 14, 15	–394	–392
Rörelseresultat		**440**	**–222**
Resultat från finansiella poster			
Finansiella intäkter	10	1	27
Finansiella kostnader	11	–42	–34
Resultat efter finansiella poster		**400**	**–229**
Skatt på årets resultat	12	–	–
Årets resultat från kvarvarande verksamheter		**400**	**–229**
Resultat från kvarvarande verksamheter per aktie		**199,91**	**neg**

Rapport över totalresultatet koncernen

MSEK	Not	2021	2020
Årets resultat		**400**	**–229**
Poster som inte kan omföras till årets resultat			
Omvärderingar av förmånsbestämda pensionsplaner		9	–8
Poster som har omförts eller kan omföras till årets resultat			
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar		–8	8
Omräkningsdifferenser		–	–1
Skatt hänförlig till poster som har omförts eller kan omföras till årets resultat	12	0	0
Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt		**1**	**–1**
Summa totalresultat för året		**401**	**–230**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7640401E07EE87CA4522E4FA

Balansräkning koncernen

TILLGÅNGAR

MSEK	Not	2021-12-31	2020-12-31
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar	13		
Balanserade utvecklingsutgifter		28	25
Pågående balanserade utvecklingsutgifter		12	13
Summa immateriella anläggningstillgångar		**41**	**38**
Materiella anläggningstillgångar			
Mark, markanläggningar och byggnader	14	12	13
Transportmedel	14	1 295	1 439
Inventarier och andra tekniska anläggningar	14	31	29
Pågående nyanläggningar	14	188	132
Summa materiella anläggningstillgångar		**1 527**	**1 613**
Nyttjanderättstillgångar	15	**590**	**682**
Finansiella anläggningstillgångar			
Uppskjutna skattefordringar	17	5	6
Övriga finansiella anläggningstillgångar		31	35
Summa finansiella anläggningstillgångar		**36**	**41**
Summa anläggningstillgångar		**2 193**	**2 374**
Omsättningstillgångar			
Varulager	18	28	28
Kundfordringar	26	455	461
Övriga fordringar		638	158
Aktuella skattefordringar		2	3
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	21	100	91
Likvida medel	26	33	55
Summa omsättningstillgångar		**1 255**	**796**
SUMMA TILLGÅNGAR		**3 448**	**3 170**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E78404016D7EE87CA4522E4FA

Balansräkning koncernen

EGET KAPITAL OCH SKULDER

MSEK	Not	2021-12-31	2020-12-31
Eget kapital			
Aktiekapital		200	200
Övrigt tillskjutet kapital		1 047	1 047
Reserver		–14	–15
Balanserat resultat		–989	–760
Årets resultat		400	–229
Totalt eget kapital	23	**644**	**243**
Skulder			
Långfristiga skulder			
Avsättningar pensioner	27	15	26
Långfristiga leasingskulder	26	553	629
Övriga långfristiga skulder	26	964	1 057
Derivatinstrument		6	20
Summa långfristiga skulder		**1 539**	**1 732**
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		331	363
Kortfristiga leasingskulder	26	234	262
Övriga skulder	26	224	77
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	476	493
Övriga avsättningar	20	0	0
Summa kortfristiga skulder		**1 265**	**1 195**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**3 448**	**3 170**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7640401E07EE87CA4522E4FA

Förändringar i eget kapital koncernen

MSEK	Not	Aktie-kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver	Balanserat resultat	Årets resultat	Summa
Ingående balans per 2020-01-01		**200**	**1 047**	**–14**	**–631**	**–129**	**473**
Disposition av föregående års resultat					–129	129	**0**
Totalresultat							
Årets resultat						–229	**–229**
Övrigt totalresultat							
Kassaflödessäkringar, efter skatt				6			**6**
Omräkningsdifferens, efter skatt				–1			**–1**
Omvärderingar av förmånsbestämda pensionsplaner, efter skatt				–6			**–6**
Summa övrigt totalresultat		*0*	*0*	*–1*	*0*	*0*	**–1**
Summa totalresultat		**0**	**0**	**–1**	**0**	**–229**	**–230**
Utgående balans per 2020-12-31	23	**200**	**1 047**	**–15**	**–760**	**–229**	**243**
Ingående balans per 2021-01-01		**200**	**1 047**	**–15**	**–760**	**–229**	**243**
Disposition av föregående års resultat					–229	229	**0**
Totalresultat							
Årets resultat						400	**400**
Övrigt totalresultat							
Kassaflödessäkringar, efter skatt				–7			**–7**
Omräkningsdifferens, efter skatt							**–**
Omvärderingar av förmånsbestämda pensionsplaner, efter skatt				8			**8**
Summa övrigt totalresultat		*–*	*–*	*1*	*–*	*–*	**1**
Summa totalresultat		**–**	**–**	**1**	**–**	**400**	**401**
Utgående balans per 2021-12-31	23	**200**	**1 047**	**–14**	**–989**	**400**	**644**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E76A0401E07EE87CA4522E4FA

Kassaflödesanalys koncernen

MSEK	Not	2021	2020
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster		400	–229
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	24	536	480
Förändring avseende avsättningar		–12	–20
Betald skatt		–25	–25
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		**899**	**206**
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning/Minskning av kortfristiga fordringar		–446	–49
Ökning/Minskning av kortfristiga skulder		39	126
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**492**	**283**
Investeringsverksamheten			
Förvärv av immateriella tillgångar		–15	0
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		–101	–339
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		5	4
Försäljning av finansiella anläggningstillgångar		0	–
Utdelning från under året avyttrat intresseföretag		0	–
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**–111**	**–335**
Finansieringsverksamheten			
Upptagna lån		171	368
Amortering av leasingskulder och lån		–574	–356
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**–403**	**12**
Årets kassaflöde		**–22**	**–40**
Likvida medel vid årets början		55	95
LIKVIDA MEDEL VID ÅRETS SLUT	24	**33**	**55**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7640401E07EE87CA4522E4FA

Resultaträkning moderbolaget

MSEK	Not	2021	2020
Rörelsens intäkter			
Nettoomsättning	4, 5	3 815	3 714
Övriga rörelseintäkter	6	640	64
Summa rörelsens intäkter		**4 456**	**3 778**
Rörelsens kostnader			
Driftskostnader	4	–1 822	–1 861
Personalkostnader	7	–1 382	–1 332
Övriga externa kostnader	8	–434	–424
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	13, 14, 15	–370	–367
Rörelseresultat		**448**	**–206**
Resultat från finansiella poster			
Resultat från andelar i koncernföretag	9	–28	2
Ränteintäkter och liknande resultatposter	10	2	25
Räntekostnader och liknande resultatposter	11	–42	–33
Resultat efter finansiella poster		**380**	**–212**
Skatt på årets resultat	12	–	–
Årets resultat		**380**	**–212**
Årets resultat per aktie		**189,84**	**neg**

Rapport över totalresultatet moderbolaget

MSEK	Not	2021	2020
Årets resultat		**380**	**–212**
Poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat			
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar		–8	8
Skatt hänförlig till poster som har omförts eller kan omföras till årets resultat	12	1	–2
Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt		**–7**	**6**
Summa totalresultat för året		**373**	**–206**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E78A04016D7EE87CA452264FA

Balansräkning moderbolaget

TILLGÅNGAR

MSEK	Not	2021-12-31	2020-12-31
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar	13		
Balanserade utvecklingsutgifter		28	25
Pågående balanserade utvecklingsutgifter		12	13
Summa immateriella anläggningstillgångar		**41**	**38**
Materiella anläggningstillgångar			
Mark, markanläggningar och byggnader	14	2	2
Transportmedel	14	1 293	1 438
Inventarier och andra tekniska anläggningar	14	31	29
Pågående nyanläggningar	14	188	132
Summa materiella anläggningstillgångar		**1 515**	**1 601**
Nyttjanderättstillgångar	15	**584**	**676**
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	16	70	80
Uppskjutna skattefordringar	17	3	1
Övriga finansiella anläggningstillgångar		30	35
Summa finansiella anläggningstillgångar		**103**	**116**
Summa anläggningstillgångar		**2 243**	**2 431**
Omsättningstillgångar			
Varulager	18	28	28
Kundfordringar	26	356	389
Fordringar hos koncernföretag	4	60	56
Övriga fordringar		627	151
Aktuella skattefordringar		2	3
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	21	95	91
Kassa och bank	26	33	55
Summa omsättningstillgångar		**1 199**	**773**
SUMMA TILLGÅNGAR		**3 442**	**3 204**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7640401E07EE87CA4522E4FA

Balansräkning moderbolaget

EGET KAPITAL OCH SKULDER

MSEK	Not	2021-12-31	2020-12-31
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		200	200
Reservfond		100	100
Fond för utvecklingsutgifter		28	25
Fritt eget kapital			
Fond för verkligt värde		–11	–5
Balanserat resultat		–40	175
Årets resultat		380	–212
Summa eget kapital	23	**656**	**283**
Avsättningar			
Avsättningar pensioner	27	3	4
Övriga avsättningar	20	0	0
Summa avsättningar		**3**	**4**
Skulder			
Långfristiga skulder			
Långfristiga leasingskulder	26	553	629
Övriga långfristiga skulder	26	964	1 057
Derivatinstrument	26	6	20
Summa långfristiga skulder		**1 524**	**1 706**
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		316	342
Skulder till koncernföretag	4	61	76
Kortfristiga leasingskulder	26	229	257
Övriga skulder	26	212	67
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	441	469
Summa kortfristiga skulder		**1 259**	**1 211**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**3 442**	**3 204**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E76A0401E07EE87CA4522E4FA

Förändringar i eget kapital moderbolaget

MSEK	Not	Aktie-kapital	Reserv-fond	Fond för utvecklings-utgifter	Fond för verkligt värde	Balanserat resultat	Årets resultat	Summa
Ingående balans per 2020-01-01		**200**	**100**	**14**	**–11**	**318**	**–132**	**489**
Disposition av föregående års resultat						–132	132	**0**
Aktiverade egenupparbetade utv.utgifter				11		–11		**0**
Totalresultat								
Årets resultat							–212	**–212**
Övrigt totalresultat								
Kassaflödessäkringar, efter skatt					6			**6**
Summa övrigt total resultat		**–**	**–**	**–**	**6**	**–**	**–**	**6**
Summa totalresultat		**–**	**–**	**–**	**6**	**–**	**–212**	**–206**
Utgående balans per 2020-12-31	23	**200**	**100**	**25**	**–5**	**175**	**–212**	**283**
Ingående balans per 2021-01-01		**200**	**100**	**25**	**–5**	**175**	**–212**	**283**
Disposition av föregående års resultat						–212	212	**0**
Aktiverade egenupparbetade utv.utgifter				3		–3		**0**
Totalresultat								
Årets resultat							380	**380**
Övrigt totalresultat								**0**
Kassaflödessäkringar, efter skatt					–7			**–7**
Summa övrigt total resultat		**–**	**–**	**–**	**–7**	**–**	**–**	**–7**
Summa totalresultat		**–**	**–**	**–**	**–7**	**–**	**380**	**373**
Utgående balans per 2021-12-31	23	**200**	**100**	**28**	**–12**	**–40**	**380**	**656**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7640401E07EF87CA4522E4FA

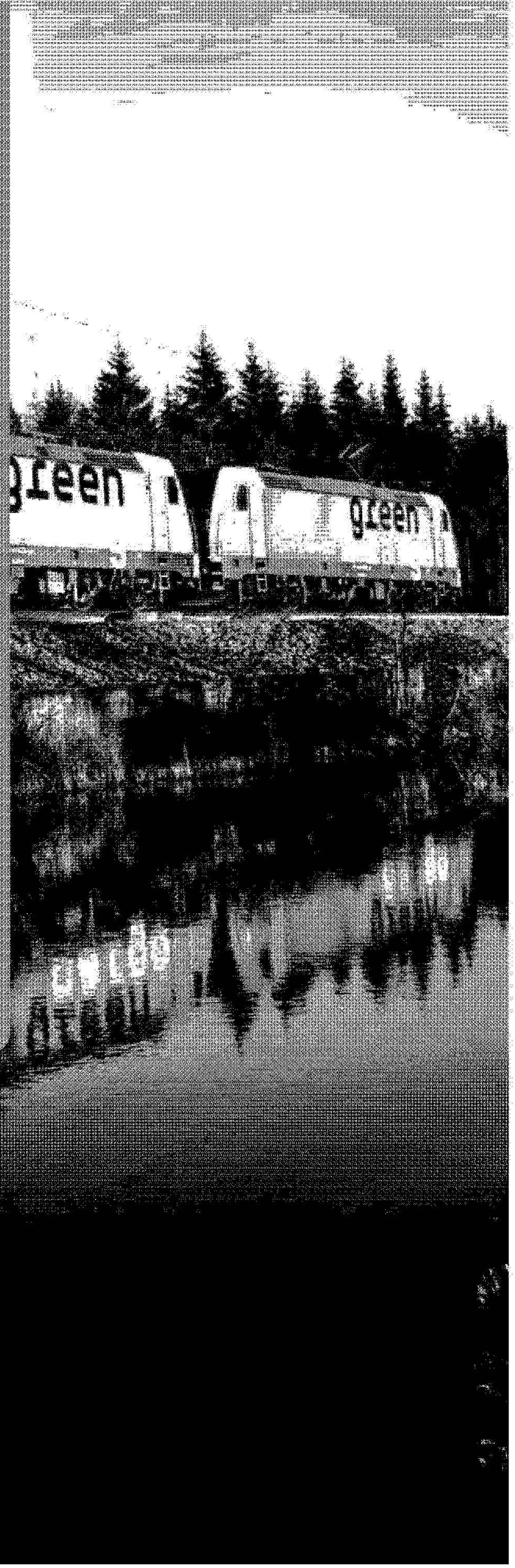
Kassaflödesanalys moderbolaget

MSEK	Not	2021	2020
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster		380	-212
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	24	547	447
Förändring avseende avsättningar		-12	-20
Betald skatt		-25	-25
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		**890**	**190**
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning/Minskning av kortfristiga fordringar		-420	-86
Ökning/Minskning av kortfristiga skulder		16	204
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**486**	**308**
Investeringsverksamheten			
Förvärv av immateriella tillgångar		–15	0
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		–99	–337
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		5	5
Koncernbidrag		2	–
Aktieägartillskott		–20	–25
Försäljning av finansiella anläggningstillgångar		–	0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**–127**	**–357**
Finansieringsverksamheten			
Upptagna lån		171	368
Amortering av leasingskulder och lån		–552	–332
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**–381**	**36**
Årets kassaflöde		**–22**	**–13**
Likvida medel vid årets början		55	68
LIKVIDA MEDEL VID ÅRETS SLUT	24	**33**	**55**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E76A0401E07EE87CA4522E4FA

Noter

NOT	NAMN	SIDA
1	Allmän information	73
2	Sammanfattning av viktiga redovisningsprinciper	73
3	Viktiga uppskattningar och bedömningar för redovisningsändamål	78
4	Transaktioner med närstående	78
5	Uppdelning intäkter	78
6	Övriga rörelseintäkter	78
7	Anställda och personalkostnader	79
8	Arvode och kostnadsersättning till revisorer	81
9	Resultat från andelar i koncernföretag	81
10	Ränteintäkter och liknande resultatposter	81
11	Räntekostnader och liknande resultatposter	81
12	Inkomstskatt	81
13	Immateriella tillgångar	82
14	Materiella anläggningstillgångar	83
15	Nyttjanderättstillgångar	85
16	Andelar i koncernföretag	87
17	Uppskjuten inkomstskatt	87
18	Varulager	87
19	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	87
20	Avsättningar	88
21	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	88
22	Ställda säkerheter och eventualförpliktelser	88
23	Särskilda upplysningar om eget kapital	88
24	Tilläggsupplysningar till kassaflödesanalyser	89
25	Checkräkningskredit	90
26	Finansiella instrument och finansiell riskhantering	90
27	Pensioner	92
28	Resultatdisposition	94
29	Händelser efter balansdagen	94



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Document ID:
D3FA6C3E7A0C4018D7EE87CA65226AFA

Samtliga belopp är angivna i MSEK om inget annat anges.
Vid upprättande av årsredovisningen kan avrundningsdifferenser förekomma då beloppen anges i MSEK.

NOT 1 ALLMÄN INFORMATION

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

Moderbolaget Green Cargo AB ägs till 100 procent av svenska staten och förvaltas av Näringsdepartementet. Green Cargo AB har sitt säte i Solna i Sverige och adressen till företagets huvudkontor är: Box 39, 171 11 SOLNA. De finansiella rapporterna godkändes för utfärdande av styrelsen och verkställande direktören den 28 mars 2022 och de kommer att föreläggas årsstämman den 27 april 2022 för fastställande.

NOT 2 SAMMANFATTNING AV VIKTIGA REDOVISNINGSPRINCIPER

ALLMÄNT

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

KONCERNENS REDOVISNINGSPRINCIPER

Ändrade redovisningsprinciper
Koncernen har inte ändrat några redovisningsprinciper under året.

Standarder som har publicerats men ännu ej tillämpas av bolaget
Inga nya standarder har under 2021 publicerats som för bolaget är tillämpbara.

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

Omräkning av utlandsverksamheter
Vid upprättande av koncernredovisning omräknas koncernens utlandsverksamheters balansräkningar från dess funktionella valuta till svenska kronor baserat på balansdagens valutakurs. Intäkts- och kostnadsposter omräknas till periodens genomsnittskurs. De omräkningsdifferenser som uppstår redovisas mot övrigt totalresultat och överförs till koncernens omräkningsreserv. Under 2021 blev omräkningsdifferensen 0 MSEK då endast verksamhet av omfattning i koncernens norska dotterbolag förelåg och dotterbolaget i Tyskland har en balansräkning med ringa värden.

Intresseföretag
I koncernen ingår för närvarande inga intresseföretag.

Intäkter
Företagets kundkontrakt består i huvudsak av intäkter från godstransporter i allt väsentligt utförda med egna eller hyrda lok och vagnar. Intäkten redovisas när transporterna har genomförts. I transporten ingår ofta även åtaganden för växling, forsling och eventuellt lyft. Växling, forsling och lyft utförs vid start och avslut av transporten. Transporttiden är normalt mycket kort och varierar normalt mellan en till två dagar. Transportintäkten redovisas vid ankomst till kunden, vilket överensstämmer med när kunden har fått kontroll över godset och Green Cargo har levererat sitt åtagande. Intäkten avräknas därmed inte över tid. Intäkter för tillkommande tjänster redovisas när de har utförts. Transportintäkter delas in efter den bransch kunden verkar i: Handel & Logistik, Skog samt Stål & Kemi. Inom respektive branschsegment förekommer både vagnslast- och systemtransporter. Inom vagnslast erbjuder Green Cargo transport av vagnar från avsändare till mottagare inom Green Cargo och samarbetspartners nätverk i mån av plats enligt tidtabell. Med Systemtransporter utformar Green Cargo unika lösningar för verksamheter med stora volymer i regelbundna flöden mellan fasta destinationer. I kundkontraktet ingår en på förhand bestämd fast kapacitet och funktionalitet i form av tåg och personal, till ett på förhand bestämt pris. Kundkontraktens längd kan översträga flera år. Intäkter från transporter

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7A04Q1E07EE87CAA5C264FA

till och från utlandet där Green Cargo använder annan järnvägsoperatör på utländsk sträcka redovisas brutto. Hela faktureringen, även den del som avser utländsk sträcka och utförs av underleverantör, redovisas därmed som intäkt. Ersättning till utländsk järnvägsoperatör redovisas som kostnad. Skälet till denna redovisningsprincip är att Green Cargo har ett totalåtagande gentemot kund. Fakturering sker normalt i efterskott, vilket innebär att det inte uppstår några väsentliga utestående kontraktsåtaganden. Genom dotterbolaget NTR AB bedriver koncernen speditionsverksamhet. NTR AB köper och säljer transportkapacitet avseende internationella järnvägstransporter. Intäkt redovisas i den period som transporten startas. Rabatter i form av så kallad volymbaserad kickback förekommer enbart i begränsad omfattning och avräknas då löpande från intäkten. Green Cargo har inga väsentliga finansieringskomponenter kopplade till kundkontrakten. Normala kredittider tillämpas för bolagets kunder.

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

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

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

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

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

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

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

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

Materiella anläggningstillgångar
Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade av- och nedskrivningar. Utgifter för förbättringar utöver tillgångens ursprungliga nivå ökar tillgångens redovisade

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7640401E07EF87CA4522E4FA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Leasingavtal där Green Cargo vidareuthyr lok och vagnar till sina kunder – Subleasing
I de fall bolaget vidareuthyr tillgångarna till sina kunder med avtalsvillkor som speglar inhyrningen redovisas dessa som en finansiell tillgång som amorteras över avtalstiden.

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

Finansiella instrument
Green Cargo tillämpar IFRS 9 vid redovisning av finansiella instrument. Finansiella instrument som redovisas i balansräkningen inkluderar på tillgångssidan likvida medel, kundfordringar, aktier, lånefordringar samt derivat. Bland skulder återfinns leverantörsskulder, låne- och leasingskulder samt derivat. Finansiella instrument redovisas initialt till anskaffningsvärde motsvarande instrumentets verkliga värde med tillägg för transaktionskostnader. Klassificering av finansiella instrument sker vid anskaffning och redovisas beroende av hur de klassificerats enligt nedan. En finansiell tillgång eller finansiell skuld tas upp i balansräkningen när bolaget blir part

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA8C3E7640401E87EE87CAA522E4FA

till instrumentets avtalsmässiga villkor. Kundfordringar tas upp i balansräkningen när faktura har skickats. Skuld tas upp när motparten har presterat och avtalsenlig skyldighet föreligger att betala, även om faktura inte mottagits. Leverantörsskulder tas upp när faktura mottagits. Köp och försäljningar av finansiella instrument redovisas på likviddagen. Finansiella tillgångar tas bort från balansräkningen när rätten att erhålla kassaflöden från instrumentet har löpt ut eller överförts. Finansiella skulder tas bort från balansräkningen när förpliktelsen i avtalet fullgjorts eller på annat sätt upphört. Verkligt värde för noterade placeringar baseras på aktuella marknadskurser. För onoterade värdepapper fastställs verkligt värde till emittentens eller banks värdering. Koncernen värderar sina finansiella instrument till upplupet anskaffningsvärde eller verkligt värde via resultaträkningen eller verkligt värde via övrigt totalresultat. Värderingen är beroende av syftet med att instrumenten förvärvades; om de innehas för att hållas till förfall eller om de kan säljas.

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

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

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

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

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

Den risk som hanteras i kassaflödessäkringar av räntor är risken för förändringar i referensräntan, och följande kriterier ska vara uppfyllda för att säkringsredovisning ska tillämpas:
- Nominellt belopp i säkringsinstrument överstiger inte säkrad post
- Valutan är densamma i säkringsinstrument och säkrad post
- Referensräntan är densamma i säkringsinstrument och säkrad post
- Räntebestämningsdagar är desamma i säkringsinstrument och säkrad post
- Om kreditvärdighet på motparten förändras på ett sådant sätt att värdet på säkringsinstrumentet påverkas på ett ej oväsentligt sätt ska det ingå i effektivitetsbedömningen.

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

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

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7640401E07EF87CA4522E4FA

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

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

Kassaflödesanalys
Green Cargo redovisar kassaflödesanalysen enligt den indirekta metoden. Vid indirekt metod är utgångspunkten årets resultat efter finansiella poster och justeringar görs för resultatposter som inte är kassaflödespåverkande och för förändringar i rörelsekapital. I kassaflöde från den löpande verksamheten redovisas resultat efter finansiella poster, betalningar avseende avsättningar, betalda skatter och "justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet". Med detta avses kostnader och intäkter i resultaträkningen som inte motsvaras av någon in- eller utbetalning, t ex avskrivningar. I kassaflöde från investeringsverksamheten redovisas in- och utbetalningar avseende företagets investeringar, häri ingår främst köp och försäljningar av anläggningstillgångar, men även t ex utdelningar. I investeringsverksamhet ingår även sådana placeringar som inte inryms i begreppet likvida medel, det vill säga placeringar med en vid investeringstillfället återstående löptid överstigande tre månader. Anläggningstillgångar som anskaffats genom finansiell leasing redovisas inte som ett inköp i kassaflödet. Eftersom det upptagna lånet och investeringen sker som en transaktion, kvittas dessa mot varandra. I kassaflöde från finansieringsverksamheten redovisas kassatransaktioner till följd av företagets finansiering. Här redovisas således upptagna lån förutom leasingskulder, amortering av lån (även amortering av leasingskulder), nyemissioner, aktieägartillskott och utbetald utdelning.

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

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

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

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

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

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

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

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

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E76A0401E07EE87CA4522E4FA

NOT 3 VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR FÖR REDOVISNINGSÄNDAMÅL

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

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

Tvister med leverantörer kan få ett annat utfall än det som uppskattats. Avsättningen avseende olyckskostnader bedöms vara osäker till belopp. Ansvarsfrågan samt uppkomna kostnader kan vara svåra att bedöma och utredningarna kan ta tid. Reserven grundas på bolagets bästa uppskattning om bedömt utfall. Avsättningar för förlustkontrakt kan vara osäkra till belopp då de inrymmer antaganden om framtida händelser, såsom transportvolymer, effektiviseringsmöjligheter med mera. Inga förlustkontrakt finns redovisade 2021 eller 2020. Inga underskottsavdrag är aktiverade under 2021 eller 2020. Värderingen av uppskjuten skattefordran relaterat till underskottsavdrag och koncernens förmåga att utnyttja underskottsavdrag baseras på ledningens uppskattningar av framtida skattepliktiga inkomster.

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

Leasingavtalens längd och diskonteringsränta

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

Beträffande aktuariella antaganden vid beräkning av pensionsskulden hänvisas till not 27.

NOT 4 TRANSAKTIONER MED NÄRSTÅENDE

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

Utöver affärsmässiga transaktioner, som skett på marknadsmässiga villkor mellan bolag inom koncernen samt med andra statliga enheter såsom Trafikverket, har pandemistöd om 389 MSEK och miljökompensation om 229 MSEK erhållits. Inga ytterligare väsentliga transaktioner med närstående har skett under året. Gällande lön och ersättningar till närstående hänvisas till not 7.

Försäljning av tjänster	Koncernen 2021	Koncernen 2020	Moderbolaget 2021	Moderbolaget 2020
Dotterföretag	–	–	363	345
Summa försäljning av tjänster till närstående	**0**	**0**	**363**	**345**
Inköp av tjänster				
Dotterföretag	–	–	59	60
Summa inköp av tjänster från närstående	**0**	**0**	**59**	**60**

Utestående fordringar på närstående	Koncernen 2021	Koncernen 2020	Moderbolaget 2021	Moderbolaget 2020
Dotterföretag	–	–	60	56
Summa utestående fordringar på närstående	**0**	**0**	**60**	**56**
Utestående skulder till närstående				
Dotterföretag	–	–	61	76
Summa utestående skulder till närstående	**0**	**0**	**61**	**76**

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

NOT 6 UPPDELNING INTÄKTER

Bransch	Koncernen 2021	Koncernen 2020	Moderbolaget 2021	Moderbolaget 2020
Handel och Logistik	1 571	1 472	1 271	1 230
Skog	961	1 004	870	923
Stål och Kemi	1 461	1 384	1 394	1 311
Övrigt	183	180	281	251
Summa	**4 175**	**4 040**	**3 815**	**3 714**
Tidpunkt för intäktsredovisning				
Vid en tidpunkt	4 175	4 040	3 815	3 714
Över tid	–	–	–	–
Summa	**4 175**	**4 040**	**3 815**	**3 714**

I enlighet med standarden IFRS 15 visas en uppdelning av intäkter. Nettoomsättning avseende transporttjänster och tillhörande tjänster utifrån kundkontrakt delats upp i branschdimensioner. Intäktsredovisningen sker vid en tidpunkt som framgår av redovisningsprinciperna i not 2. Mättekniken har justerats från indelning efter varunummer till indelning efter kundens bransch. Vi har i tabellen uppdaterat uppgifterna för att säkerställa jämförbarhet. De tidigare redovisade uppgifterna för helåret 2020 koncern: Handel och Logistik 1 494, Skog 1 011, Stål och Kemi 1 365, Övrigt 170 och för moderbolaget: Handel och Logistik 1 362, Skog 925, Stål och Kemi 1 270, Övrigt 157.

NOT 5 ÖVRIGA RÖRELSEINTÄKTER

	Koncernen 2021	Koncernen 2020	Moderbolaget 2021	Moderbolaget 2020
Resultat vid försäljning av anläggningstillgångar	5	4	5	4
Valutakursdifferenser som påverkat rörelseresultatet	3	2	–	0
Miljökompensation	264	66	237	42
Pandemistöd	389	–	389	–
Övriga bidrag	9	18	9	18
Summa	**670**	**90**	**640**	**64**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA8C3E7840401697EE87CA4522646A

NOT 7 ANSTÄLLDA OCH PERSONALKOSTNADER

Medelantalet anställda	2021	Varav kvinnor, %	2020	Varav kvinnor, %
Moderbolaget				
Sverige	1 805	20	1 749	19
Summa moderbolaget	**1 805**	**20**	**1 749**	**19**
Dotterföretag				
Norge	107	7	87	6
Summa dotterföretag	**107**	**7**	**87**	**6**
Summa koncernen	**1 912**	**19**	**1 836**	**18**

I moderbolagets styrelse (exkl arbetstagarrepresentanter) ingick 4 män och 3 kvinnor. I samtliga koncernens styrelser ingick 7 män och 3 kvinnor. I moderbolagets ledningsgrupp (tillika koncernens) ingick 7 män och 2 kvinnor.

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader

	2021		2020	
	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
Moderbolaget	931	399	887	380
(varav pensionskostnad)		*(87)*		*(82)*
Dotterföretag	103	20	81	20
(varav pensionskostnad)		*(5)*		*(8)*
Summa koncernen	**1 034**	**419**	**968**	**400**
(varav pensionskostnad)		*(92)*		*(91)*

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

Löner och andra ersättningar fördelade mellan styrelseledamöter och vd samt övriga anställda

	2021		2020	
	Styrelse och vd	Övriga anställda	Styrelse och vd	Övriga anställda
Moderbolaget	**7**	**924**	**6**	**881**
(varav tantiem o.d)		*(–)*		*(–)*
Dotterföretag	**1**	**102**	**1**	**80**
(varav tantiem o.d)		*(–)*		*(–)*
Summa koncernen	**8**	**1 026**	**7**	**961**
(varav tantiem o.d)		*(–)*		*(–)*

Ersättningar och övriga förmåner till ledande befattningshavare
Med ledande befattningshavare avses verkställande direktör, verksamhetsansvariga personer i bolaget som ingår i koncernens ledningsgrupp samt verkställande direktörer i dotterbolag som rapporterar till koncernchefen.

Moderbolaget
Riktlinjer och beslutsformer
Bolaget har under året följt de principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare som beslutades på årsstämman 2021. Principerna bygger på riktlinjer som regeringen utfärdat om anställningsvillkor för ledande befattningshavare i företag med statligt ägande. Beslut om anställningsvillkor för verkställande direktören bereds av ersättningsutskottet och beslutas av styrelsen.

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

Ledamöter i ersättningsutskottet är Jan Sundling, Michael Thorén och Henrik Höjsgaard.

Ersättningar till styrelsen, räkenskapsåret 2021

Belopp i KSEK		Arvode
Styrelsens ordförande	Jan Sundling	422
Styrelseledamot	Henrik Höjsgaard	173
Styrelseledamot	Catarina Fritz [1]	228
Styrelseledamot	Charlotte Gaarn Hansson	173
Styrelseledamot	Anna Maria Elgh [2]	213
Styrelseledamot	Crister Fritzson	173
Styrelseledamot (statens rep.)	Michael Thorén	–
Arbetstagarrepresentant	Jonas Blomqvist	–
Arbetstagarrepresentant	Jerker Liljeberg	–
Arbetstag.rep. (suppleant)	Anders Gustafsson	–
Arbetstag.rep. (suppleant)	Donny Sjöberg	–
Arbetstag.rep. (adjungerad)	Göran Ringqvist	–

1 Varav 55 KSEK avser ersättning som ordförande i revisionsutskottet
2 Varav 40 KSEK avser ersättning som ledamot i revisionsutskottet

Ersättningar till styrelsen, räkenskapsåret 2020

Belopp i KSEK		Arvode
Styrelsens ordförande	Jan Sundling	416
Styrelseledamot	Henrik Höjsgaard	170
Styrelseledamot	Catarina Fritz[4]	225
Styrelseledamot	Charlotte Gaarn Hansson	170
Styrelseledamot	Anna Maria Elgh[3]	210
Styrelseledamot	Crister Fritzson[1]	115
Styrelseledamot	Håkan Åkerström[2]	55
Styrelseledamot (statens rep.)	Michael Thorén	–
Arbetstagarrepresentant	Jonas Blomqvist	–
Arbetstagarrepresentant	Jerker Liljeberg	–
Arbetstag.rep. (suppleant)	Anders Gustafsson	–
Arbetstag.rep. (suppleant)	Donny Sjöberg	–
Arbetstag.rep. (adjungerad)	Göran Ringqvist	–

1 Valdes till styrelsen 2020-04-27 2 Utgick ur styrelsen 2020-04-27 3 Varav 40 KSEK avser ersättning som ledamot i revisionsutskottet från och med maj. 4 Varav 55 KSEK avser ersättning som ordförande i revisionsutskottet från och med maj.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E78A04016D7EE87CA4522E4FA

Ersättningar och övriga förmåner till ledande befattningshavare 2021

Belopp i KSEK		Tid i ledningsgrupp	Lön[1]	Övriga förmåner[2]	Pensions-kostnad	Summa	Pensions-förpliktelse
CEO	Ted Söderholm	2021-01-01–2021-12-31	3 800	16	1 224	5 041	–
CFO	Pär Nordlander	2021-01-01–2021-12-31	2 103	16	760	2 879	–
CEO Green Cargo AS	Bengt Fors	Ingår ej i ledningsgruppen	1 164	324	308	1 796	–
Hållbarhets & Kommunikationsdirektör	Erica Kronhöffer	2021-01-01–2021-12-31	1 832	45	682	2 559	–
HR-direktör	Peter Hagert	2021-01-01–2021-12-31	1 776	17	800	2 593	–
CIO	Ingo Paas	2021-01-01–2021-12-31	1 762	79	776	2 617	–
Chefsjurist	Malin Fries	2021-01-01–2021-12-31	1 605	5	537	2 147	–
Inköpschef	Andreas Takacs	Ingår ej i ledningsgruppen	979	0	347	1 326	–
COO	Markus Gardbring	2021-01-01–2021-12-31	1 830	123	0	1 953	–
Marknadsdirektör	Richard Kirchner	2021-01-01–2021-12-31	1 860	16	611	2 487	–
Chef Network Management	Shad Hallam	2021-01-01–2021-12-31	1 717	5	898	2 620	–

1 Ingen rörlig ersättning har utgått under året. 2 Övriga förmåner avser tjänstebil, bensinförmån, reseförmån och bostadsförmån. Ledande befattningshavare som avstår från tjänstebil erhåller istället kontant ersättning i form av lön.

Ersättningar och övriga förmåner till ledande befattningshavare 2020

Belopp i KSEK		Tid i ledningsgrupp	Lön[1]	Övriga förmåner[2]	Pensions-kostnad	Summa	Pensions-förpliktelse
CEO	Ted Söderholm[3]	2020-01-01–2020-12-31	3 749	3	1 239	4 991	–
CFO	Pär Nordlander	2020-01-07–2020-12-31	2 069	3	807	2 879	–
CEO Green Cargo AS	Bengt Fors	Ingår ej i ledningsgruppen	1 166	283	342	1 741	–
Hållbarhets & Kommunikationsdirektör	Erica Kronhöffer	2020-01-01–2020-12-31	1 788	30	730	2 548	–
HR-direktör	Peter Hagert	2020-01-01–2020-12-31	1 753	3	810	2 566	–
CIO	Ingo Paas	2020-01-01–2020-12-31	1 550	81	817	2 448	–
Chefsjurist	Malin Fries	2020-01-01–2020-12-31	1 524	0	506	2 030	–
Inköpschef	Andreas Takacs	Ingår ej i ledningsgruppen	968	0	384	1 352	–
COO	Markus Gardbring	2020-01-01–2020-12-31	1 836	119	494	2 450	–
Marknadsdirektör	Richard Kirchner	2020-01-01–2020-12-31	1 810	114	581	2 506	–
Chef Network Management	Shad Hallam	2020-11-01–2020-12-31	218	0	89	307	–

1 Ingen rörlig ersättning har utgått under året. 2 Övriga förmåner avser tjänstebil, bensinförmån, reseförmån och bostadsförmån. Ledande befattningshavare som avstår från tjänstebil erhåller istället kontant ersättning i form av lön. 3 Tf Ekonomidirektör 2020-01-01–2020-01-06.

Ersättningar

Styrelse

Enligt beslut av årsstämman 2021 i Green Cargo AB utgår årligt arvode till styrelsens ledamöter med 425 KSEK för ordföranden och med 174 KSEK per person för övriga stämmovalda ledamöter. Därutöver utgår årligt arvode till ledamöterna i styrelsens revisionsutskott med 55 KSEK till ordföranden och med 40 KSEK per person till övriga ledamöter. För annat styrelseutskottsarbete utgår inte något arvode. Arvode utgår inte till ledamot anställd i Regeringskansliet.

Koncernledning

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

Pensioner

Moderbolagets verkställande direktör och övriga ledande befattningshavare har 65 års pensionsålder och omfattas normalt av ITP-planen, eller annan lösning på motsvarande kostnadsnivå, varvid alternativregeln tillämpas, varför fortsatta pensionsförpliktelser inte föreligger. Samtliga pensionsförmåner följer Statens riktlinjer för ersättningar till ledande befattningshavare.

Avgångsvederlag

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

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

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E26A04016D7EE87CA4522E4FA

NOT 8 ARVODE OCH KOSTNADSERSÄTTNING TILL REVISORER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2021	2020	2021	2020
PWC				
Revisionsuppdrag	2,3	2,0	2,3	2,0
Övriga tjänster	0,2	0,3	0,2	0,3
Summa	**2,5**	**2,3**	**2,5**	**2,3**

Revisionsarvoden i de svenska dotterbolagen har fakturerats moderbolaget. Med revisionsuppdrag avses lagstadgad revision av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning samt revision och annan granskning utförd i enlighet med överenskommelse eller avtal. Detta inkluderar övriga arbetsuppgifter som det ankommer på bolagets revisorer att utföra samt rådgivning eller annat biträde som föranleds av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförandet av sådana övriga arbetsuppgifter. Med övriga tjänster avses rådgivning avseende redovisningsfrågor.

NOT 9 RESULTAT FRÅN ANDELAR I KONCERNFÖRETAG

	Moderbolaget	
	2021	2020
Nedskrivning aktier i koncernföretag	–30	–
Erhållna koncernbidrag	2	2
Summa	**–28**	**2**

NOT 10 RÄNTEINTÄKTER OCH LIKNANDE RESULTATPOSTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2021	2020	2021	2020
Ränteintäkter, övriga	1	2	2	2
Finansiella valutakursvinster	–	25	–	23
Verkligt värdevinster för finansiella instrument: ej säkringsredovisade derivat	0	0	0	0
Summa	**1**	**27**	**2**	**25**

NOT 11 RÄNTEKOSTNADER OCH LIKNANDE RESULTATPOSTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2021	2020	2021	2020
Verkligt värdeförluster för finansiella instrument: ej säkringsredovisade derivat	–	–	–	–
Finansiella valutakursförluster	–13	–	–13	–
Räntekostnader, övriga	–29	–34	–29	–33
Summa	**–42**	**–34**	**–42**	**–33**

NOT 12 INKOMSTSKATT

Väsentliga delbelopp i årets skattekostnad	Koncernen		Moderbolaget	
	2021	2020	2021	2020
Aktuell skatt	-	-	-	-
Uppskjuten skatt	-	-	-	-
Summa	**0**	**0**	**0**	**0**

Sambandet mellan årets skattekostnad och redovisat resultat före skatt	Koncernen		Moderbolaget	
	2021	2020	2021	2020
Redovisat resultat efter finansiella poster	400	–229	380	–212
Skatt enligt gällande skattesats 20,6 (21,4) %	–82	49	–78	45
Skatteeffekt av ej avdragsgilla kostnader/ej skattepliktiga intäkter	–2	–2	–8	–2
Skatteeffekt av underskott för vilka ingen uppskjuten skattefordran redovisats	84	–47	86	–43
Redovisad skatt	**0**	**0**	**0**	**0**

Skatt hänförlig till komponenter i övrigt totalresultat i koncernen

2021	Före skatt	Skatteeffekt	Efter skatt
Omvärdering förmånsbestämda pensionsplaner	9	–2	7
Kassaflödessäkringar	–8	2	–6
Omräkningsdifferenser	0	0	0
Summa	**1**	**0**	**1**

2020	Före skatt	Skatteeffekt	Efter skatt
Omvärdering förmånsbestämda pensionsplaner	–8	2	–6
Kassaflödessäkringar	8	–2	6
Omräkningsdifferenser	–1	0	–1
Summa	**–1**	**0**	**–1**

Skatt hänförlig till komponenter i övrigt totalresultat, Moderbolaget

2021	Före skatt	Skatteeffekt	Efter skatt
Kassaflödessäkringar	–8	1	–7
Summa	**–8**	**1**	**–7**

2020	Före skatt	Skatteeffekt	Efter skatt
Kassaflödessäkringar	8	–2	6
Summa	**8**	**–2**	**6**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E78A04016975EE87CA452264FA

NOT 14 IMMATERIELLA TILLGÅNGAR

Koncernen	Balanserade utvecklingsutgifter 2021	Balanserade utvecklingsutgifter 2020	Pågående balanserade utvecklingsutgifter 2021	Pågående balanserade utvecklingsutgifter 2020
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	185	173	13	8
Nyanskaffningar	3	5	11	12
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–	–
Omklassificeringar	12	7	–12	–7
Vid årets slut	**200**	**185**	**12**	**13**
Ackumulerade avskrivningar				
Vid årets början	–156	–148	–	–
Årets avskrivning	–12	–8	–	–
Vid årets slut	**–168**	**–156**	**–**	**–**
Ackumulerade nedskrivningar				
Vid årets början	–4	–4	–	–
Nedskrivningar som redovisas i resultaträkningen	–	0	–	–
Vid årets slut	**–4**	**–4**	**–**	**–**
Redovisat restvärde vid årets slut	**28**	**25**	**12**	**13**

Moderbolaget	Balanserade utvecklingsutgifter 2021	Balanserade utvecklingsutgifter 2020	Pågående balanserade utvecklingsutgifter 2021	Pågående balanserade utvecklingsutgifter 2020
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	179	168	13	8
Nyanskaffningar	3	4	12	12
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–	–
Omklassificeringar	12	7	–13	–7
Vid årets slut	**194**	**179**	**12**	**13**
Ackumulerade avskrivningar				
Vid årets början	–150	–143	–	–
Årets avskrivning	–12	–7	–	–
Vid årets slut	**–162**	**–150**	**–**	**–**
Ackumulerade nedskrivningar				
Vid årets början	-4	-4	–	–
Nedskrivningar som redovisas i resultaträkningen	-	-	–	–
Vid årets slut	**-4**	**-4**	**–**	**–**
Redovisat restvärde vid årets slut	**28**	**25**	**12**	**13**

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

Total kostnad för utveckling	Koncernen 2021	Koncernen 2020	Moderbolaget 2021	Moderbolaget 2020
Utgifter för utveckling som kostnadsförts	37	26	35	24
Avskrivningar	12	8	12	8
Summa	**49**	**34**	**47**	**32**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7640401E07EE87CA4522E4FA

NOT 14 MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Koncernen	Mark, markanläggningar och byggnader		Investeringar i hyrda lokaler	
	2021	2020	2021	2020
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	28	30	42	60
Nyanskaffningar	–	–	1	1
Avyttringar och utrangeringar	0	–3	–	–19
Vid årets slut	**28**	**27**	**43**	**42**
Ackumulerade avskrivningar				
Vid årets början	–17	–17	–41	–60
Årets avskrivning	–1	0	0	–
Avyttringar och utrangeringar	–	2	–	19
Vid årets slut	**–18**	**–15**	**–41**	**–41**
Redovisat restvärde vid årets slut	**10**	**12**	**2**	**1**

	Transportmedel		Inventarier		Pågående nyanläggningar	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Ackumulerade anskaffningsvärden						
Vid årets början	5 851	5 456	160	179	132	142
Nyanskaffningar	22	314	8	–	76	20
Utköpta leasingavtal	134	140	–	–	–	–
Avyttringar och utrangeringar	–59	–59	–12	–19	–	–
Omklassificeringar	14	–	8	0	–20	–30
Rättning av ingående värde	2	–	–	–	–	–
Vid årets slut	**5 964**	**5 851**	**164**	**160**	**188**	**132**
Ackumulerade avskrivningar						
Vid årets början	–3 581	–3 329	–131	–145	0	0
Årets avskrivning	–200	–185	–6	–6	–	–
Ack. avskrivning utköpta leasingavtal	–96	–111	–	–	–	–
Avyttringar och utrangeringar	34	44	12	20	–	–
Omklassificeringar	–1	–	–7	–	–	–
Rättning av ingående värde	–2	–	–	–	–	–
Vid årets slut	**–3 846**	**–3 581**	**–132**	**–131**	**0**	**0**
Ackumulerade nedskrivningar						
Vid årets början	–831	–841	0	0	0	0
Årets nedskrivningar						
Ack. nedskrivning utköpta leasingavtal	–16	–4	–	–	–	–
Avyttringar och utrangeringar	24	14	–	–	–	–
Vid årets slut	**–823**	**–831**	**0**	**0**	**0**	**0**
Redovisat restvärde vid årets slut	**1 295**	**1 439**	**31**	**29**	**188**	**132**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E76A0401E07EE87CA4522E4FA

Moderbolaget	Mark, markanläggningar och byggnader		Investeringar i hyrda lokaler	
	2021	2020	2021	2020
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	1	2	42	60
Nyanskaffningar	–	–	0	1
Avyttringar och utrangeringar	0	–1	–	–19
Vid årets slut	**1**	**1**	**42**	**42**
Ackumulerade avskrivningar				
Vid årets början	0	–1	–41	–60
Årets avskrivning	–	0	0	–
Avyttringar och utrangeringar	1	1	–	19
Vid årets slut	**1**	**0**	**–41**	**–41**
Redovisat restvärde vid årets slut	**1**	**1**	**1**	**1**

	Transportmedel		Inventarier		Pågående nyanläggningar	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Ackumulerade anskaffningsvärden						
Vid årets början	5 849	5 454	159	171	132	142
Nyanskaffningar	20	313	2	–	76	20
Utköpta leasingavtal	134	141	–	–	–	–
Avyttringar och utrangeringar	–59	–59	–9	–12	–	–
Omklassificeringar	14	–	6	–	–20	–30
Rättning av ingående värde	2	–	–	–	–	–
Vid årets slut	**5 960**	**5 849**	**158**	**159**	**188**	**132**
Ackumulerade avskrivningar						
Vid årets början	–3 580	–3 328	–130	–137	0	0
Årets avskrivning	–199	–185	–6	–6	–	–
Ack. avskrivning utköpta leasingavtal	–96	–111	–	–	–	–
Avyttringar och utrangeringar	34	44	9	13	–	–
Rättning av ingående värde	–2	0	–	–	–	–
Vid årets slut	**–3 843**	**–3 580**	**–127**	**–130**	**0**	**0**
Ackumulerade nedskrivningar						
Vid årets början	–831	–841	0	0	0	0
Årets nedskrivningar						
Ack. nedskrivning utköpta leasingavtal	–16	–4	–	–	–	–
Avyttringar och utrangeringar	24	14	–	–	–	–
Vid årets slut	**–823**	**–831**	**0**	**0**	**0**	**0**
Redovisat restvärde vid årets slut	**1 293**	**1 438**	**31**	**29**	**188**	**132**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7640401E07EE87CA4522E4FA

Not 16 NYTTJANDERÄTTSTILLGÅNGAR

Redovisningsprinciper

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

För mer information avseende leasingavtal och leasingskuld, se not 26. För information avseende övergången till IFRS 16 se not 18 i Års- och hållbarhetsredovisning från 2019.

Nyttjanderättstillgångar	2021				2020			
Koncernen	Lokaler, mark & parkering	Lok & vagnar	Tjänstebilar	Summa	Lokaler, mark & parkering	Lok & vagnar	Tjänstebilar	Summa
Ackumulerade anskaffningsvärden								
Vid årets början	388	1 239	8	1 635	318	1 443	7	1 768
Nyanskaffningar/förlängningar	34	91	0	124	70	186	6	262
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–	0	–	–2	–	–2
Omklassificeringar	–23	–111	–	–134	–	–388	–	–388
Rättning av ingående värde	–25	–2	6	–21	–	–	–5	–5
Vid årets slut	**374**	**1 216**	**14**	**1 605**	**388**	**1 239**	**8**	**1 635**
Ackumulerade avskrivningar								
Vid årets början	–118	–793	–7	–918	–47	–784	–3	–834
Årets avskrivning	–42	–129	–4	–175	–71	–211	–4	–286
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–	0	–	1	–	1
Omklassificeringar	23	90	–	113	–	201	–	201
Vid årets slut	**–137**	**–932**	**–11**	**–980**	**–118**	**–793**	**–7**	**–918**
Ackumulerade nedskrivningar								
Vid årets början	0	–35	0	–35	–	–37	–	–37
Nedskrivningar som redovisas i resultaträkningen	–	–	–	–	–	–	–	–
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–	–	–	–	–	–
Omklassificeringar	–	0	–	0	–	2	–	2
Vid årets slut	**0**	**–35**	**0**	**–35**	**0**	**–35**	**0**	**–35**
Redovisat restvärde vid årets slut	**237**	**349**	**4**	**590**	**270**	**411**	**1**	**682**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E78404016D7EE87CA4522E4FA

Nyttjanderättstillgångar	2021				2020			
Moderbolaget	**Lokaler, mark & parkering**	**Lok & vagnar**	**Tjänstebilar**	**Summa**	**Lokaler, mark & parkering**	**Lok & vagnar**	**Tjänstebilar**	**Summa**
Ackumulerade anskaffningsvärden								
Vid årets början	365	1 210	8	1 583	318	1 414	7	1 739
Nyanskaffningar/förlängningar	34	69	0	103	47	186	6	239
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–	0	–	–2	–	–2
Omklassificeringar	–	–134	–	–134	–	–388	–	–388
Rättning av ingående värde	–25	–2	6	–21	–	–	–5	–5
Vid årets slut	**374**	**1 143**	**14**	**1 531**	**365**	**1 210**	**8**	**1 583**
Ackumulerade avskrivningar								
Vid årets början	–95	–771	–7	–873	–47	–762	–3	–812
Årets avskrivning	–42	–107	–4	–153	–48	–211	–4	–263
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–	0	–	1	–	1
Omklassificeringar	–	113	–	113	–	201	–	201
Vid årets slut	**–137**	**–765**	**–11**	**–913**	**–95**	**–771**	**–7**	**–873**
Ackumulerade nedskrivningar								
Vid årets början	0	–34	0	–34	0	–36	0	–36
Nedskrivningar som redovisas i resultaträkningen	–	–	–	–	–	–	–	–
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–	–	–	–	–	–
Omklassificeringar	–	–	–	0	–	2	–	2
Vid årets slut	**0**	**–34**	**0**	**–34**	**0**	**–34**	**0**	**–34**
Redovisat restvärde vid årets slut	**237**	**344**	**4**	**584**	**270**	**405**	**1**	**676**

Redovisade belopp i resultaträkningen

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

Koncernen:	**MSEK**
Räntekostnader (ingår i finansiella kostnader):	–8
Övriga utgifter (avtal där den underliggande tillgången är av lågt värde eller på korttidsleasing):	–2
Intäkter från vidareuthyrning:	96

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

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7640401E07EE87CA4522E4FA

NOT 17 ANDELAR I KONCERNFÖRETAG

Andelar i koncernföretag, moderbolaget	Organisationsnummer	Antal andelar	Andel i %[1]	Redovisat värde
Green Cargo Fastigheter AB, Stockholm	556167-6197	4 200	100,0	0
Green Cargo Norge AS, Oslo	916783434	3 600 000	100,0	17
Green Cargo Togdrift AS, Oslo	815794532	30 000	100,0	–
Green Cargo Terminaltjenester AS, Oslo	915692478	60 000	100,0	–
Nordisk Transport Rail AB, Trelleborg	556336-9270	100 000	100,0	42
Nordisk Transport Rail GmbH, Berlin, DE	HRB 89700 B	–	100,0	–
TGOJ Trafik AB, Eskilstuna	556157-6587	5 000	100,0	10
Summa				**70**

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

NOT 17 UPPSKJUTEN INKOMSTSKATT

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

Specifikation över redovisade temporära skillnader	Koncernen 2021	Koncernen 2020	Moderbolaget 2021	Moderbolaget 2020
Leasing	–286	–214	–286	–214
Materiella anläggningstillgångar (restvärdesmetoden)	388	104	388	104
Underskottsavdrag[1]	–102	110	–113	110
Övrigt	30	30	35	24
Summa temporära skillnader	**30**	**30**	**24**	**24**

Specifikation över uppskjuten skatt på temporära skillnader	Koncernen 2021	Koncernen 2020	Moderbolaget 2021	Moderbolaget 2020
Leasing	–59	–44	–59	–44
Materiella anläggningstillgångar (restvärdesmetoden)	82	21	82	21
Underskottsavdrag[1]	–23	23	–23	23
Övrigt	5	6	5	5
Summa uppskjuten skattefordran	**5**	**6**	**5**	**5**

1 Summa ackumulerade skattemässiga underskottsavdrag uppgår till cirka 750.

Uppskjutna skatter redovisade i resultaträkningen:	Koncernen 2021	Koncernen 2020	Moderbolaget 2021	Moderbolaget 2020
Underskottsavdrag	–	–	–	–
Summa	**0**	**0**	**0**	**0**

Uppskjutna skatter redovisade i övrigt totalresultat:	Koncernen 2021	Koncernen 2020	Moderbolaget 2021	Moderbolaget 2020
Övrigt	0	0	1	-2
Summa	**0**	**0**	**1**	**-2**

NOT 18 VARULAGER

Redovisade värden	Koncernen 2021	Koncernen 2020	Moderbolaget 2021	Moderbolaget 2020
Dieselager	2	1	2	1
Reservdelslager	26	27	26	27
Summa redovisat värde	**28**	**28**	**28**	**28**

NOT 19 UPPLUPNA KOSTNADER OCH FÖRUTBETALDA INTÄKTER

	Koncernen 2021	Koncernen 2020	Moderbolaget 2021	Moderbolaget 2020
Personalrelaterade kostnader	164	162	164	162
Infraavgifter	48	50	48	50
Räntekostnader	5	3	5	3
Fraktkostnader	71	56	36	32
Underhållskostnader	23	24	23	
Övriga upplupna kostnader	118	140	118	164
Övriga förutbetalda intäkter	47	58	47	58
Summa	**476**	**493**	**441**	**469**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E76A0401E07EE87CA4522E4FA

NOT 20 AVSÄTTNINGAR

Koncernen	Omstrukturerings-åtgärder	Övriga avsättningar	Totalt
Vid årets början	0	0	**0**
Avsättningar som gjorts under året	0	0	**0**
Avsättningar som tagits i anspråk under året	0	0	**0**
Vid årets slut	**0**	**0**	**0**
varav kortfristig del	0	0	**0**

Moderbolaget	Omstrukturerings-åtgärder	Övriga avsättningar	Totalt
Vid årets början	0	0	**0**
Avsättningar som gjorts under året	0	0	**0**
Avsättningar som tagits i anspråk under året	0	0	**0**
Vid årets slut	**0**	**0**	**0**
varav kortfristig del	0	0	**0**

Övriga avsättningar avser förlustkontrakt.

NOT 21 FÖRUTBETALDA KOSTNADER OCH UPPLUPNA INTÄKTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2021	2020	2021	2020
Förskottsbetalda hyror och liknande	13	11	12	12
Övriga förutbetalda kostnader	17	19	17	19
Upplupna fraktintäkter	62	56	59	55
Övriga upplupna intäkter	8	5	7	5
Summa	**100**	**91**	**95**	**91**

NOT 22 STÄLLDA SÄKERHETER OCH EVENTUALFÖRPLIKTELSER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2021	2020	2021	2020
Ställda säkerheter				
Tillgångar med äganderättsförbehåll	58	59	58	59
Summa ställda säkerheter	**58**	**59**	**58**	**59**
Eventualförpliktelser				
Garantiförbindelser för dotterbolag	6	6	6	6
Summa eventualförpliktelser	**6**	**6**	**6**	**6**

NOT 23 SÄRSKILDA UPPLYSNINGAR OM EGET KAPITAL

Förvaltning av kapital

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

KONCERNEN

Reserver

Säkringsreserv

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

Omräkningsreserv

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

Balanserat resultat och årets resultat

I balanserat resultat inklusive årets resultat ingår intjänade vinst/förlustmedel i moderbolaget och dess dotter- och intresseföretag.

MODERBOLAGET

Övrigt tillskjutet kapital

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

Aktiekapital

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

Bundet och fritt eget kapital

Bundet eget kapital får inte minskas genom vinstutdelning. Det bundna kapitalet består av aktiekapital 200 MSEK, reservfond 100 MSEK och fond för utvecklingsutgifter 28 MSEK. Fritt eget kapital utgörs av fond för verkligt värde, balanserat resultat och årets resultat.

Specifikation fond för verkligt värde	2021	2020
Belopp vid årets början	**–5**	**–11**
Kassaflödessäkringar valutaterminer och ränteswappar:		
Redovisat i rapport över totalresultatet	–9	8
Uppskjuten skatt	2	–2
Belopp vid årets slut	**–12**	**–5**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E26A04016B7EE87CA452264FA

Specifikation reserver	2021 Säkrings-reserv	2021 Omräknings-reserv	2021 Omvärder-ingsreserv	2020 Säkrings-reserv	2020 Omräknings-reserv	2020 Omvärder-ingsreserv
Belopp vid årets början	**–5**	7	–17	**–11**	8	–11
Poster som senare kan återföras i resultaträkningen						
Omklassificering ingående balans						
Kassaflödessäkringar valutaterminer:						
Redovisat i rapport över totalresultatet	–9			8		
Uppskjuten skatt	2			–2		
Valutakursdifferenser:		0			–1	
Intresse/dotterföretag						
Poster som inte ska återföras i resultaträkningen						
Omvärderingar av nettopensionsförpliktelsen			10			–7
Uppskjuten skatt			–2			1
Belopp vid årets slut	–12	7	–9	–5	7	–17

NOT 24 TILLÄGGSUPPLYSNINGAR TILL KASSAFLÖDESANALYSER

Betalda och erhållna räntor	Koncernen 2021	Koncernen 2020	Moderbolaget 2021	Moderbolaget 2020
Erhållen ränta	0	0	0	0
Erlagd ränta	–29	–30	–28	–26
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet med mera				
Av- och nedskrivningar av tillgångar	490	491	496	467
Nettoresultat vid försäljning av anläggningstillgångar	–5	–4	–5	–4
Valutaomvärderingar	13	–25	13	–24
Ej utbetald miljökompensation	37	–	37	–
Erhållna/lämnade koncernbidrag ej inbetalda/utbetalda	–	–	–2	–2
Avsättningar	3	18	12	10
Övrigt	–2	–	–3	–
Summa	**536**	**480**	**547**	**447**

Koncernen	IB 2021	Kassaflöden	Ej kassaflödespåverkande: Effekt IFRS 16	Omvärdering	Omklassificering	UB 2021
Skulder till kreditinstitut	1 080	–97	–	4	–	988
Leasingskulder	891	–75	–35	5	–	787
Derivatinstrument	20	–	–	–14	–	6
Moderbolaget						
Skulder till kreditinstitut	1 080	–97	–	4	–	988
Leasingskulder	886	–75	–35	6	–	782
Derivatinstrument	20	–	–	–14	–	6

Koncernen	IB 2020	Kassaflöden	Ej kassaflödespåverkande: Effekt IFRS 16	Omvärdering	Omklassificering	UB 2020
Skulder till kreditinstitut	698	342	–	–21	60	1 080
Leasingskulder	1 032	–326	246	–2	–60	891
Derivatinstrument	22	–	–	–2	–	20
Moderbolaget						
Skulder till kreditinstitut	698	342	–	–21	60	1 080
Leasingskulder	1 026	–303	224	–2	–60	886
Derivatinstrument	22	–	–	–2	–	20

Följande delkomponenter ingår i likvida medel:	Koncernen 2021	Koncernen 2020	Moderbolaget 2021	Moderbolaget 2020
Kassa och bank	33	55	33	55

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E76A04016D7EE87CA4522E4FA

NOT 25 CHECKRÄKNINGSKREDIT

	Koncernen		Moderbolaget	
	2021	2020	2021	2020
Beviljad kreditlimit	75	75	75	75
Outnyttjad del	75	75	75	75
Utnyttjat kreditbelopp	–	–	–	–

Green Cargo har även outnyttjade revolverande kreditfaciliteter om 325 MSEK respektive 10 MEUR.

NOT 26 FINANSIELLA INSTRUMENT OCH FINANSIELL RISKHANTERING

Finansiell riskhantering

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

Likviditets- och refinansieringsrisk

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

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

Förfallostruktur på upplåning, koncernen:

Skulder per 2021-12-31	Bok-fört värde	Avtalade kassa-flöden (varav ränta)[1]	6 mån eller mindre (varav ränta)	6–12 mån (varav ränta)	1–2 år (varav ränta)	2–5 år (varav ränta)	Mer än 5 år (varav ränta)
Lån	988	1 019	16	16	399	587	–
		(31)	(5)	(5)	(11)	(10)	–
Leasingskulder	787	812	129	110	226	292	55
		(25)	(3)	(2)	(8)	(11)	(1)
Räntederivat	6	6	1	1	1	3	0
		(6)	(1)	(1)	(1)	(3)	(0)
Skulder per 2020-12-31							
Lån	1 080	1 116	16	16	385	698	–
		(36)	(5)	(5)	(12)	(14)	–
Leasingskulder	891	907	52	215	363	277	–
		(16)	(2)	(3)	(6)	(5)	–
Räntederivat	20	20	3	3	4	8	3
		(20)	(3)	(3)	(4)	(8)	(3)

Förfallostruktur på upplåning, moderbolaget:

Skulder per 2021-12-31	Bok-fört värde	Avtalade kassa-flöden (varav ränta)[1]	6 mån eller mindre (varav ränta)	6–12 mån (varav ränta)	1–2 år (varav ränta)	2–5 år (varav ränta)	Mer än 5 år (varav ränta)
Lån	988	1 019	16	16	399	587	–
		(31)	(5)	(5)	(11)	(10)	–
Leasingskulder	782	807	124	110	226	292	55
		(25)	(3)	(2)	(8)	(11)	(1)
Skulder till koncernföretag[2]	61	61	61	–	–	–	–
		(0)	(0)	–	–	–	–
Räntederivat	6	6	1	1	1	3	0
		(6)	(1)	(1)	(1)	(3)	(0)
Skulder per 2020-12-31							
Lån	1 080	1 126	16	17	383	710	–
		(46)	(5)	(5)	(10)	(26)	–
Leasingskulder	886	901	52	209	363	277	–
		(16)	(2)	(3)	(6)	(5)	–
Skulder till koncernföretag[2]	76	76	76	–	–	–	–
		(0)	(0)	–	–	–	–
Räntederivat	20	20	3	3	4	8	3
		(20)	(3)	(3)	(4)	(8)	(3)

1 Avtalade framtida kassaflöden inkluderar beräknade räntebetalningar och andra avgifter. Ej diskonterade belopp.
2 Inkluderar koncernkonton och låneskulder.

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

Valutarisk

Valutarisk är risken att förändringar i valutakurser negativt påverkar kassaflödet. Valutakursförändringar påverkar resultat- och balansräkning när intäkter och kostnader, samt tillgångar och skulder, räknas om från utländsk valuta till svenska kronor.

Green Cargo är exponerad för olika typer av valutarisker. Den främsta exponeringen härrör från koncernens försäljning och inköp i utländska valutor, som netto ger upphov till en transaktionsexponering. Valutariskerna består av risk för fluktuationer i värdet på kundfordringar och leverantörsskulder samt i förväntade och kontrakterade betalningsflöden. Koncernen är också utsatt för valutarisker med avseende på omvärdering av skulder och tillgångar i utländsk valuta (omräkningsexponering).

I årets resultat för koncernen ingår valutakursdifferenser med 9 (–15) i rörelseresultatet och med –13 (23) i finansnettot.

Risken att förändringar i valutakurser påverkar resultatet och lönsamheten hanteras genom att prognostiserade intäkter och kostnader i utländsk valuta valutasäkras främst genom försäljning av valuta på termin. Målet för säkringen är att minst 75 procent av nettoexponeringen ska vara valutasäkrad. Transaktionsexponeringen för 2021 har till cirka 96 procent säkrats genom valutaderivat. I redovisningen tillämpas säkringsredovisning när kraven för säkringsredovisning är uppfyllda, se vidare not 2 "Sammanfattning av viktiga redovisningsprinciper". Vid behov finansieras dotterbolag i lokal rapporteringsvaluta. Green Cargo valutasäkrar inte nettotillgångar i utländska dotterbolag.

Green Cargo klassificerar sina terminskontrakt som används för säkring av prognostiserade transaktioner som kassaflödessäkringar. Green Cargos avtal i utländsk valuta avser huvudsakligen EUR. Det verkliga värdet på terminskontrakt använda för att säkra prognostiserade flöden uppgick netto till –8 (+13) per den 31 december 2021. Utav detta är i balansräkningen redovisat som skulder 8 (0) och som tillgångar 0 (13). Under 2021 överfördes 8 (3) från säkringsreserven via övrigt totalresultat till årets resultat som en del av försäljning.

Valutaderivatens påverkan på rörelseresultatet uppgick till 8 (3). Värdet av utestående, ej resultatförda kontrakt, framgår av tabellen nedan.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E78404018978EB7CAA5C264FA

Säkring av valutaflöden 31 dec 2021		EUR/SEK Volym[1]	Kurs[2]
Kvartal 1	2022	15	10,08
Kvartal 2	2022	16	10,09
Kvartal 3	2022	14	10,11
Kvartal 4	2022	15	10,08
Totalt		**60**	**10,09**
Balansdagskurs	31 dec 2021		10,23
Orealiserat resultat (MSEK) redovisat i säkringsreserven[3]	31 dec 2021		−8,4

Säkring av valutaflöden 31 dec 2020		EUR/SEK Volym[1]	Kurs[2]
Kvartal 1	2021	12	10,25
Kvartal 2	2021	12	10,31
Kvartal 3	2021	13	10,30
Kvartal 4	2021	14	10,32
Totalt		**51**	**10,30**
Balansdagskurs	31 dec 2020		10,04
Orealiserat resultat (MSEK) redovisat i säkringsreserven[3]	31 dec 2020		13,2

1 Volymen är uttryckt i miljoner euro
2 Valutakurs utgörs av spotkurs.
3 Verkligt värde, exkl upplupen skatt, redovisat under reserver inom eget kapital på kassaflödessäkringar där säkringsredovisning tillämpas.

Känslighetsanalys förändringar i valutakurser, koncernen och moderbolaget

2021-12-31	Förändring	Resultatpåverkan	Eget kapital påverkan
EUR/SEK	+/−2,5%	+/−9 MSEK	+/−15 MSEK

2020-12-31	Förändring	Resultatpåverkan	Eget kapital påverkan
EUR/SEK	+/−2,5%	+/−5 MSEK	+/−13 MSEK

Känslighetsanalysen grundar sig på att alla andra faktorer förblir oförändrade.

Ränterisk

Risken att förändringar i marknadsräntor negativt påverkar kassaflödet eller det verkliga värdet på finansiella tillgångar och skulder utgör en ränterisk. En stor del av Green Cargos räntebärande skulder avser leasing- och lånefinansierade investeringar som löper med rörlig ränta. Räntebärande tillgångar utgörs i huvudsak av likvida medel. För att hantera ränterisken i skulder används räntederivat i form av ränteswapavtal. Ränteriskerna mäts löpande och skuldernas räntebindningstid får variera mellan 12 och 36 månader. Säkringsredovisning efterstävas och tillämpas för den effektiva delen mellan skuldinstrument och ränteswapar. Förändringar i marknadsräntor ger därför också en påverkan på eget kapital.

Per den 31 december 2021 hade koncernen 7 (5) öppna räntederivat där rörlig ränta bytts mot bunden ränta, med en löptid mellan 3 (15) månader och 6 (6) år. Nominella belopp och räntor för dessa är följande:

SEK	Nominellt belopp (MSEK)	Bunden ränta	Rörlig ränta
2021	500	1,29	−0,09
2020	400	1,47	−0,10

Räntederivatens verkliga värde uppgick netto per den 31 december 2021 till − 6 MSEK (−20 MSEK) bestående av skulder om 6 MSEK (20 MSEK).

Känslighetsanalys ränterisk, koncernen och moderbolaget

Ränterisken för skuldportföljen är −/+ 7 MSEK (−/+ 9 MSEK), inklusive ränteswapavtal, mätt som förändringen av årlig räntekostnad vid en ränteförändring på +/−1 procent.

Ränterisken för kassan är +/−0 MSEK (+/−1 MSEK), mätt som förändringen av årlig ränteintäkt vid en ränteförändring på +/−1 procent.

Kreditrisk

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

Kundkreditrisk

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

Åldersfördelning kundfordringar:

Koncernen	2021		2020	
	Brutto	Reserverat	Brutto	Reserverat
Ej förfallet	416	0	418	0
< 30 dagar	28	0	31	0
30–90 dagar	4	0	7	0
91–180 dagar	3	0	1	0
> 180 dagar	4	4	4	3
Total	**455**	**4**	**461**	**3**

Moderbolaget	2021		2020	
	Brutto	Reserverat	Brutto	Reserverat
Ej förfallet	341	0	358	0
< 30 dagar	9	0	27	0
30–90 dagar	2	0	2	0
91–180 dagar	0	0	0	0
> 180 dagar	3	3	2	2
Total	**356**	**4**	**389**	**2**

Avsättning för osäkra kundfordringar:

	Koncernen		Moderbolaget	
	2021	2020	2021	2020
Avsättningar vid årets början	3	5	2	4
Reservering för befarade förluster	4	3	4	2
Återföring av tidigare reserveringar	−3	−5	−2	−4
Konstaterade förluster	0	0	0	0
Avsättning vid årets slut	**4**	**3**	**4**	**2**
Årets kostnad för osäkra fordringar	0,1	1,0	−0,3	0,2

Motpartsrisk

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

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA8C3E76A04018B7EE87CAA5226AFA

Redovisat och verkligt värde på finansiella instrument, redovisat enligt IFRS 9 per 2021-12-31

Koncernen	31 dec 2021		31 dec 2020	
Tillgångar	Summa redovisat värde	Verkligt värde	Summa redovisat värde	Verkligt värde
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat				
Derivatinstrument	0	0	13	13
	0	**0**	**13**	**13**
Finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde				
Kundfordringar (externa)	455	455	461	461
	455	**455**	**461**	**461**
Likvida medel				
Kassa och bank	33	33	55	55
	33	**33**	**55**	**55**
Skulder				
Finansiella skulder värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat				
Derivatinstrument	14	14	20	20
	14	**14**	**20**	**20**
Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde				
Leverantörsskulder (externa)	331	331	363	363
Leasingskulder	787	787	891	891
Låneskulder	989	989	1081	1081
Summa	**2 107**	**2 107**	**2 335**	**2 335**

För en mer utförlig information om de olika kategorierna, se not 2 Sammanfattning av viktiga redovisningsprinciper i årsredovisningen 2021.

31 december 2021	Nivå 1[1]	Nivå 2[2]	Nivå 3[3]
Finansiella tillgångar			
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen:			
– Säkringsredovisade derivatinstrument	–	–	–
Summa	**–**	**–**	**–**
Finansiella skulder			
Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen:			
– Säkringsredovisade derivatinstrument	–	14	–
Summa	**–**	**14**	**–**

1 Enligt priser noterade på en aktiv marknad för samma instrument.
2 Utifrån direkt eller indirekt observerbar marknadsdata som inte inkluderas i nivå 1.
3 Utifrån indata som inte är observerbara på marknaden.

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

Säkringsredovisning
Vid utgången av 2021 tillämpas säkringsredovisning i enlighet med IFRS 9 enligt nedanstående:

- Kassaflödessäkring av valutaderivat som används för säkring av prognostiserade framtida flöden i utländsk valuta.
- Kassaflödessäkring av räntederivat som används för säkring av framtida räntebetalningar av skulder med rörlig ränta.

Säkringsredovisningens påverkan på koncernens finansiella ställning och resultat	2021	2020
Kassaflödessäkring av valutarisk:		
Nominellt belopp säkringsinstrument, MEUR	60	51
Redovisat värde säkringsinstrument, MSEK	–8	13
Påverkan på Eget Kapital, MSEK	–22	5
Påverkan på Rörelseresultat, MSEK	8	3
Kassaflödessäkring av ränterisk:		
Nominellt belopp säkringsinstrument, MSEK	500	400
Redovisat värde säkringsinstrument, MSEK[1]	–6	–20
Påverkan på Eget Kapital, MSEK	14	3
Påverkan på Räntekostnader, MSEK	–6	–9

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

Ingen ineffektivitet föreligger för kassaflödessäkringar. Se även not 24 "Särskilda upplysningar om eget kapital". För mer detaljerad information om redovisning av säkringsinstrument och säkrade poster, se not 2 "Sammanfattning av viktiga redovisningsprinciper".

NOT 27 PENSIONER

Allmän beskrivning av pensionsplaner
Anställda på Green Cargo AB omfattas av Spårtrafikavtalet. Spårtrafikavtalet är ett medarbetaravtal som innebär att man inte gör någon skillnad på om den anställde är tjänsteman eller arbetare. Alla anställda på Green Cargo AB ska, oavsett befattning, tillhöra ITP-planen.
ITP står för Industrins och handelns tilläggspension och är en kollektivavtalad tjänstepension. ITP kompletterar det lagstadgade försäkringsskyddet vid sjukdom, ålderspension och dödsfall. Planen består av en premiebestämd tjänstepensionsplan, ITP 1, och en i huvudsak förmånsbestämd tjänstepensionsplan, ITP 2. Om den anställde ska tillhöra ITP1 eller ITP2 beror enligt huvudregeln på den anställdes ålder. Anställd född 1979 eller senare tillhör ITP 1 och anställd född 1978 eller tidigare tillhör ITP 2.

ITP-planen är försäkrad i Alecta och administreras av Collectum.

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

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D2FA6C3E76A04016D7EE87CA4522E4FA

I Green Cargo AB förekommer även så kallade antastbara pensioner (ITP-S), vilka övertagits från dotterföretaget TGOJ Trafik AB per den 1 januari 2011. Förpliktelse och kostnader för dessa pensioner redovisas i koncernen enligt IAS 19.

Årets avgifter för pensionsförsäkringar som är tecknade i Alecta uppgår till 41 Mkr (38 Mkr). Alectas överskott kan fördelas till försäkringstagarna och/eller de försäkrade.

Enligt ett uttalande från Rådet för finansiell rapportering, UFR 10, är detta en förmånsbestämd plan som omfattar flera arbetsgivare. För räkenskapsåret 2021 har bolaget inte haft tillgång till sådan information som gör det möjligt att redovisa denna plan som en förmånsbestämd plan. Pensionsplanen enligt ITP som tryggas genom en försäkring i Alecta redovisas därför som en premiebestämd plan.

Vid utgången av 2021 uppgick Alectas överskott i form av den kollektiva konsolideringsnivån till 172 procent (148 procent). Den kollektiva konsolideringsnivån utgörs av marknadsvärdet på Alectas tillgångar i procent av försäkringsåtagandena beräknade enligt Alectas försäkringstekniska beräkningsantaganden, vilka inte överensstämmer med IAS 19.

Koncernens andel av de sammanlagda avgifterna till planen och koncernens andel av det totala antalet aktiva medlemmar i planen uppgår till 0,11 procent respektive 0,20 procent (2020: 0,08 respektive 0,20 procent).

Förmånsbestämda pensionsplaner

Koncernen	2021	2020
Nuvärdet av helt eller delvis fonderade förpliktelser	87	91
Verkligt värde på förvaltningstillgångar	–72	–66
Underskott/(Överskott) i fonderade planer	15	25
Nuvärdet av ofonderade förpliktelser	–	–
Summa underskott i förmånsbestämda pensionsplaner	15	25
Skuld i balansräkningen inklusive särskild löneskatt	**15**	**25**

Översikt förmånsbestämda planer

De förmånsbestämda pensioner vars tryggande redovisas i balansräkningen utgörs av ITP-S planen samt PA 91 och antastbara förtida pensioner. ITP-S planen är snarlik ITP-planen och är för Green Cargo AB tryggad genom försäkring hos ett försäkringsbolag. Planen PA 91 omfattar i huvudsak ålderspension, sjukpension samt efterlevandepension. Tryggande av ålderspension inom PA 91 sker genom avsättning i balansräkningen.

Förändringar i den förmånsbestämda förpliktelsen under året är följande:

Koncernen	Nuvärdet av förpliktelsen	Verkligt värde på förvaltningstillgångar	Summa
Per 1 januari 2021	**91**	**–66**	**25**
Kostnader för tjänstgöring under innevarande år	0	–	0
Räntekostnader	1	–1	0
Aktuariell vinst (-)/förlust (+)	–	–8	–8
(Vinst)/förlust till följd av förändrade demografiska antaganden	–	–	0
(Vinst)/förlust till följd av förändrade finansiella antaganden	0	–	0
Erfarenhetsbaserade (vinster)/förluster	1	–	1
Särskild löneskatt relaterad till omvärderingar	–2	–	–2
Avgifter från arbetsgivaren	–	–	0
Utbetalda ersättningar	–4	3	–1
Per 31 december 2021	**87**	**–72**	**15**

Förvaltningstillgångarna består av följande	Noterade	Onoterade	Summa
Egetkapitalinstrument / Aktier	20	11	30
Räntebärande värdepapper	28	–	28
Fastigheter	6	–	6
Övrigt (Affärsstrategiska tillgångar, råvaror, infrastruktur, låneportfölj, övriga kreditinvesteringar)	7	–	7
Summa	**62**	**11**	**72**

Pensionskostnad som redovisas i årets resultat

Koncernen	2021	2020
Kostnader för tjänstgöring under innevarande period	1	2
Räntekostnader	0	0
Pensionskostnad inklusive särskild löneskatt	**1**	**2**

Koncernen uppskattar att 0 MSEK blir betalda under 2022 till fonderade (och ofonderade) förmånsbestämda planer (som redovisas som förmånsbestämda) och att 79 MSEK blir betalda under 2022 till de förmånsbestämda planer (som redovisas som avgiftsbestämda).

Antagande för förmånsbestämda förpliktelser

De väsentligaste aktuariella antagandena per balansdagen.

Koncernen	2021	2020
Diskonteringsränta per den 31 december	1,60%	0,85%
Förväntad löneökningstakt	2,90%	2,20%
Förändring i inkomstbasbelopp	3,20%	2,50%
Inflation	2,20%	1,50%
Avgångsintensitet	3,50%	3,50%
Avkastning förvaltningstillgångar	1,60%	0,85%
Särskild löneskatt relaterad till omvärderingar	24,26%	24,26%
Livslängdsantagande	DUS14 w-c	DUS14 w-c

Grund för antaganden

Diskonteringsräntan ska enligt IAS 19 fastställas baserat på marknadsmässig avkastning på bostadsobligationer på balansdagen. Förpliktelsens duration är 15 år. Den förväntade löneökningstakten och förändring i inkomstbasbelopp väntas följa varandra. Antagandet baserar sig på den ökningstakt som är rimlig i förhållande till andra parametrar, främst inflation och förväntad utveckling på arbetsmarknaden. För antagande om inflation har använts Riksbankens långsiktiga mål. Personalomsättning och utnyttjandegrad avseende antastbara pensioner, har fastställts baserat på historisk erfarenhet.

Livslängd DUS14

Återstående livslängd för en 65-årig kvinna är med livslängdsantagandet, DUS14, 24 år och för en man 22 år. Den genomsnittliga åldern för personer som omfattas av förmånsbestämd förpliktelse är 77 år.

Känslighetsanalys

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

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7840401E07EE87CA4522E4FA

Beräkningsparametrar i Msek			
Diskonteringsränta +/– 0,50 %	**1,10%**	**1,60%**	**2,10%**
Förpliktelsens nuvärde vid periodens slut, inklusive löneskatt	95	87	80
Inflation +/– 0,50 %	**1,70%**	**2,20%**	**2,70%**
Förpliktelsens nuvärde vid periodens slut, inklusive löneskatt	80	87	96
Livslängd +/– 1 år	**–1 år**	**DUS 14**	**1 år**
Förpliktelsens nuvärde vid periodens slut, inklusive löneskatt	82	87	93

Förmånsbestämda pensioner redovisade enligt RFR 2

Nettoskuld i balansräkningen

Moderbolaget	2021	2020
Förpliktelsens nuvärde avseende helt eller delvis fonderade pensionsplaner (–)	2	4
Förpliktelsernas nuvärde avseende ofonderade pensionsplaner (–)	1	0
Netto redovisat avseende pensionsförpliktelser	**3**	**4**

Förändringar i nettoskulden

Moderbolaget	2021	2020
Nettoskuld vid årets början avseende pensionsåtaganden	4	4
I resultaträkningen redovisad kostnad för pensionering i egen regi exkl skatter (+)	1	1
Pensionsbetalningar (–)	–2	–1
Nettoskuld vid årets slut	**3**	**4**

Nettoskuld	2021	2020
Oantastbar pensionsskuld	2	4
Antastbar pensionsskuld	1	0
	3	**4**
Härav kreditförsäkras via PRI	3	4

Av nettoskulden omfattas 3 av tryggandelagen.

Kostnader avseende pensioner

Moderbolaget	2021	2020
Pensionering i egen regi		
Kostnad för intjänande av pensioner med mera	1	1
Kostnad för pensionering i egen regi exkl skatter	**1**	**1**
Pensionering genom försäkring		
Försäkringspremier eller motsvarande (+)	87	81
Årets pensionskostnad exkl skatter	**88**	**82**
Redovisad nettokostnad hänförlig till pensioner exklusive skatter	88	82

Av den redovisade nettokostnaden återfinns 87 (82) MSEK i rörelsen och 0 (0) MSEK i finansnettot.

Koncernen	2021	2020
Pensionering i egen regi		
Kostnad för intjänande av pensioner med mera	1	1
Kostnad för pensionering i egen regi exkl skatter	**1**	**1**
Pensionering genom försäkring		
Försäkringspremier eller motsvarande (+)	91	89
Årets pensionskostnad exkl skatter	**91**	**90**
Redovisad nettokostnad hänförlig till pensioner exklusive skatter	92	90

Av den redovisade nettokostnaden återfinns 92 (90) MSEK i rörelsen och 0 (0) MSEK i finansnettot.

NOT 28 RESULTATDISPOSITION

Resultatdisposition

Till årsstämmans förfogande (kronor):

Balanserat resultat	–40 463 363
Fond för verkligt värde	–11 354 927
Årets resultat	379 676 531
Summa	**327 858 241**

Styrelsen föreslår att den ansamlade förlusten disponeras på följande sätt:

I ny räkning överförs	327 858 241
Varav till Fond för verkligt värde	–11 354 927

NOT 29 HÄNDELSER EFTER BALANSDAGEN

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

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7640401E07EF87CA4522E4FA

Underskrifter

Styrelsen och den verkställande direktören försäkrar att koncernredovisningen respektive årsredovisningen har upprättats i enlighet med de internationella redovisningsstandarder som avses i Europaparlamentet och rådets förordning (EG) nr 1606/2002 av den 19 juli 2002 om tillämpning av internationella redovisningsstandarder respektive god redovisningssed i Sverige och ger en rättvisande bilda av koncernens och moderbolagets ställning och resultat.

Förvaltningsberättelsen ger en rättvisande översikt av koncernens och moderbolagets verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som moderbolaget och de företag som in går i koncernen står inför.

Solna den 28 mars 2022

Jan Sundling
Styrelseordförande

Henrik Höjsgaard
Ledamot

Charlotte Gaarn Hansson
Ledamot

Catarina Fritz
Ledamot

Crister Fritzson
Ledamot

Michael Thorén
Ledamot

Anna Elgh
Ledamot

Jonas Blomqvist
Arbetstagarrepresentant

Jerker Liljeberg
Arbetstagarrepresentant

Ted Söderholm
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats den 28 mars 2022

PricewaterhouseCoopers AB

Linda Corneliusson
Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Erik Hansson Widegren
Auktoriserad revisor

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E76A0401E07EE87CA4522E4FA

Styrelse



Jan Sundling

Född: 1947
Ordförande sedan: 2018
Ordförande i ersättningsutskottet
Tidigare befattningar: Styrelseordförande SJ, Vd och koncernchef Green Cargo, Vd Pan Nordic Logistics AB, Vd ASG Sverige AB, Senior vice president och chef SAS Sverige, Vd Scanair AB och Vd Olson och Wright AB
Utbildning: Sjökaptensexamen, högre företagsekonomisk utbildning



Anna Eloh

Född: 1968
Ledamot sedan: 2017
Ledamot i revisionsutskottet
Nuvarande befattning: Vd, Svenska Returpack
Tidigare befattningar: Affärsområdeschef, Ambea, Varuflödesdirektör, Lantmännen och Supply Chain Director, SAS Component
Utbildning: Civilingenjör Maskinteknik, KTH och Executive MBA, Instituto de Empresa



Michael Thorén

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



Charlotte Gaarn Hansson

Född: 1962
Ledamot sedan: 2019
Nuvarande befattning: Egen verksamhet Scandinavian Insight Consulting
Styrelseuppdrag: Styrelseordförande Orio och Link Top Holding samt styrelseledamot DistIT, Stena Trade & Industry, Bergman & Beving, Senergia Nordic och Prebi
Tidigare befattningar: Vd MTD Morgontidig Distribution i Sverige och Jetpak Sverige samt ledande befattningar inom Danzas ASG Eurocargo
Utbildning: Biokemist, Köpenhamns universitet, och marknadsekonom, IHM



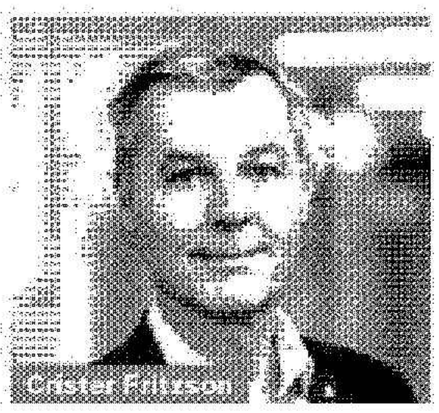
Henrik Hörsgaard

Född: 1965
Ledamot sedan: 2019
Ledamot i ersättningsutskottet
Styrelseuppdrag: Styrelseledamot Norska Posten och LGT Logistics
Tidigare befattningar: Koncernchef Proffice/Randstad Nordics, vd Aleris Sjukvård Sverige, vd PostNord Logistics, vd Keolis Nordic
Utbildning: Skeppsmäklare



Catarina Fritz

Född: 1963
Ledamot sedan: 2019
Ordförande i revisionsutskottet
Nuvarande befattning: CFO och vice vd, Akademiska Hus
Tidigare befattningar: Ekonomidirektör Keolis Sverige, Frösunda LSS, Addici, Aditro Group och Stockholmsbörsen
Utbildning: Civilekonom



Crister Fritzson

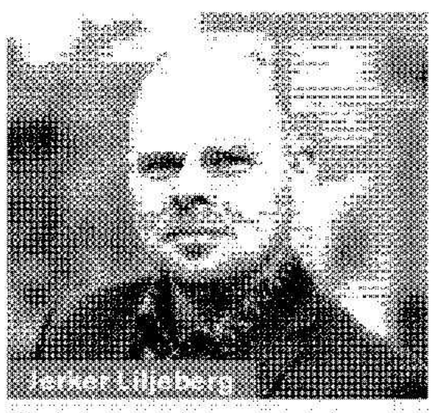
Född: 1961
Ledamot sedan: 2020
Nuvarande befattning: Vd för Net Insight AB
Tidigare befattningar: Koncernchef och Vd på SJ AB, Koncernchef och Vd Teracom, Vd Boxer
Utbildning: Marknadsekonom och högre företagsekonomisk utbildning

Arbetstagarrepresentanter



Anders Gustafsson

Född 1961. Suppleant i styrelsen sedan 2004. Hemort Göteborg. Arbetstagarrepresentant utsedd av fackförbundet Seko. Anställd sedan 1981.



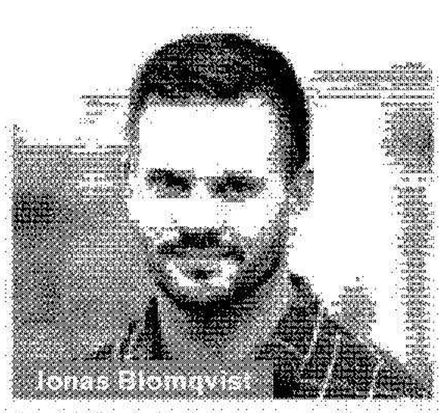
Jerker Liljeberg

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



Donny Sjoberg

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



Jonas Blomqvist

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

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E26A0401E07EE87CA452264FA

Ledningsgrupp



Ted Söderholm

Vd. Född 1974. I verksamheten sedan 2019.
Övriga uppdrag: Ordförande i bransch- och arbetsgivarorganisationen Tågföretagen, styrelseledamot i Almega, Svenskt Näringsliv, Xrail AG och den europeiska branschföreningen CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies).
Tidigare befattningar: Vd och Sverigechef DHL Express, Managementkonsult Accenture.
Utbildning: Civilingenjör.



Per Nordlander

CFO. Född 1967. I verksamheten sedan 2020.
Tidigare befattningar: CFO Semantix, CFO LRF Media, Chefcontroller SJ.
Utbildning: Civilekonom.



Markus Gardbring

COO. Född 1976. I verksamheten sedan 2016.
Övriga uppdrag: Styrelseledamot i Chalmers Railway Mechanics och KTH:s Järnvägsgrupp, Styrelseledamot Xrail AG.
Tidigare befattningar: Fordonsdirektör Green Cargo AB, General Manager & President Alo Tennessee Inc., Depåchef Hagalund SJ AB, Konsult McKinsey & Co.
Utbildning: BSc Mechanical Engineering, MSc Business Management.



Malin Fries

Chefsjurist. Född 1969. I verksamheten sedan 2018.
Tidigare befattningar: Ämnesråd och affärsjurist vid enheten för statligt ägande, Närings- och Finansdepartementet, Gernandt & Danielsson Advokatbyrå, Setterwalls Advokatbyrå.
Utbildning: Jur kand (LLM), Diplomutbildning för finansanalytiker.



Richard Kirchner

Marknadsdirektör. Född 1971. I verksamheten sedan 2008.
Tidigare befattningar: VD Stockholms Åkeri AB, Affärsområdeschef Stockholms Åkeri AB, Driftområdeschef Svenska Statoil AB.
Utbildning: Civilingenjör.



Peter Hagert

HR-direktör. Född 1960. I verksamheten sedan 2019.
Övriga uppdrag: Delägare i eget företag, CCC AB, Styrelsemedlem i Mwi Konsult i Stockholm AB.
Tidigare befattningar: HR-direktör Nobina AB, Operativ chef Nobina Sverige AB, Vice President HR Arrlex Bank of Canada.
Utbildning: Civilekonom.



Shad Hallem

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



Ingo Paas

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



Erica Kronholm

Hållbarhets- & kommunikationsdirektör. Född 1971. I verksamheten sedan 2019.
Tidigare befattningar: Hållbarhetsdirektör SJ AB, Hållbarhetschef PostNord AB, Director Sustainable Affairs Green Cargo.
Utbildning: Jur kand (LLM).

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA8C3E7640401697EE87CAA522E4F3

GRI index

Green Cargos hållbarhetsredovisning sker enligt riktlinjerna för GRI Standard, tillämpningsnivå Core. Här följer GRI Index samt styrningen för respektive hållbarhetsområde.

Allmänna standardupplysningar:

GRI	Indikator	Sida	Kommentar
GRI 102: Generella standardupplysningar 2016			
	Organisationsprofil		
102-1	Organisationens namn	sid 49	
102-2	Varumärken, produkter och tjänster	sid 26–27	
102-3	Lokalisering av huvudkontor	sid 49	
102-4	Länder där organisationen är verksam	sid 4, 14–15, 26	
102-5	Ägarstruktur och företagsform	sid 49, 59	
102-6	Marknader där organisationen är verksam	sid 26, 28–29	
102-7	Organisationens storlek	sid 4, 25	
102-8	Information om anställda	sid 4, 25	Siffrorna avser medelantal årsanställda beräknat som heltidstjänster. För komplettering se sid 101.
102-9	Organisationens leverantörskedja	sid 20, 32–33	
102-10	Väsentliga förändringar i organisationen eller leverantörskedjan under redovisningsperioden	sid 6–7, 44	
102-11	Försiktighetsprincipen		Försiktighetsprincipen finns beskriven i miljöbalken och Green Cargo följer denna lagstiftning i verksamheten vid inköp av exempelvis material och kemikalier i underhållsverkstad, med mera.
102-12	Medlemskap i externa hållbarhetsinitiativ		Fossilfritt Sverige - www.fossilfrittsverige.se NMC, Nätverket för Hållbart Näringsliv – www.nmc.a.se
102-13	Medlemskap i organisationer/nätverk		RISE Bransch- och arbetsgivarorganisationen Tågföretagen Sveriges Transportindustriförbund Svenskt Näringsliv Nätverket för Transport och Miljö International Union of Railways (UIC) Trafikverkets Järnvägsskola TCC – Transport Competence Center The General Contract of Use for Wagons (GCU) Protrain VTI TTI Agreement on freight Train Transfer Inspections Fossilfritt Sverige NJS, Forum för Nordiskt Järnvägssamarbete CHARMEC, Chalmers Railway Mechanics Branschprogram Kapacitet i Järnvägstrafiken (KAJT) Järnvägsbranschens samverkansforum JBS
	Strategi		
102-14	Uttalande från vd	sid 8–9	
	Etik och integritet		
102-16	Värderingar, principer, standarder och normer för uppträdande	sid 32–33	
	Bolagsstyrning		
102-18	Bolagsstyrning	sid 54–60	

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E78A04016B7EE87CA452264FA

GRI	Indikator	Sida	Kommentar
	Intressentrelationer		
102-40	Intressentgrupper	sid 20–21	
102-41	Kollektivavtal		Samtliga anställda i Sverige omfattas av kollektivavtal. I Norge omfattas all produktionspersonal av kollektivavtal.
102-42	Identifiering och val av intressenter	sid 20–21	
102-43	Dialog och aktiviteter med intressenter	sid 20–21	
102-44	Viktiga frågor som har lyfts via dialog med intressenter och hur organisationen har följt upp frågorna	sid 20–21	
	Rapportprofil		
102-45	Organisationsstruktur	sid 49	
102-46	Process för att definiera redovisningens innehåll och avgränsning för aspekterna	sid 45	
102-47	Identifierade väsentliga aspekter	sid 21	
102-48	Effekt och orsak till eventuella revideringar av information som ingår i tidigare redovisningar		Bolaget har finjusterat mätmetoden och justerat utfallet för GRI 305-4, Växthusgasintensitet för åren 2020 och 2021. Informationen hämtas från en annan datakälla, vilken är mer detaljerad och rättvisande. Åren 2018 och 2019 är inte justerade och därför inte jämförbara.
102-49	Väsentliga förändringar från tidigare redovisningsperioder vad gäller omfattning och aspekternas avgränsningar	sid 20–21	
102-50	Redovisningsperiod	sid 45	
102-51	Datum för publicering av den senaste redovisningen	sid 45	
102-52	Redovisningscykel	sid 45	
102-53	Kontaktperson för rapporten	sid 45	
102-54	Val av rapporteringsnivå	sid 45	
102-55	GRI index	sid 100–108	
102-56	Externt bestyrkande	sid 46	

KOMPLETTERANDE UPPGIFTER

GRI 102-8 Information om anställda

2021-12-31	Fast anställd	Visstidsanställd	Totalt
Män	1 419	256	1 675
Kvinnor	363	12	375
Totalt antal	**1 782**	**268**	**2 050**

Kommentar: Antal anställda som redovisas är anställda per 2021-12-31 och den svenska verksamheten. Vi rapporterar inte personalstatistiken uppdelat per region. Inhyrd personal rapporteras inte heller i bolagets HR-system och redovisas ej. Redovisade siffror är framtagna ur SAP HR.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E78404016D7EE87CA4522E4FA

Väsentliga hållbarhetsområden:

GRI	Indikator	Sida	Kommentar
SÄKERHET			
GRI 103: Styrning 2016			
103-1	Varför hållbarhetsområdet är väsentligt och avgränsningar	sid 20–21	Se sid 103
103-2	Styrning		Se sid 103
103-3	Uppföljning och utvärdering	sid 20–21, 35, 36–39	Se sid 103
GRI 403 Arbetsmiljö, hälsa och säkerhet 2018			
403-1	Ledningssystem för hälsa och säkerhet	sid 38	ISO 45001. Arbetsledningssystemet omfattar Green Cargo ABs verksamhet inkl. inhyrd personal och konsulter.
403-2	Identifiering av faror, risker och händelse-utredning	sid 33, 36, 38	Säkerhet är vår främsta prioritering. En god säkerhetskultur kännetecknas av öppenhet och transparens. En god rapporteringskultur är en fundamental komponent i strävan efter att förbättra säkerhetskulturen. Vårt avvikelsehanteringssystem, Synergi, inbjuder till rapportering av såväl osäkra förhållanden som osäkra beteenden. Hantering av rapporterade ärenden inkluderar grundorsaksanalys och framlagande av åtgärder för att förhindra upprepning. Green Cargo följer gällande arbetsmiljö- och säkerhetslagstiftning vilket återspegals i våra ramverk. Vi bedriver vårt arbetsmiljö- och säkerhetsarbete på ett systematiskt sätt vilket årligen följs upp i företagets lagefterlevnads-kontroll. I vår interna uppförandekod finns bland annat bolagets säkerhetspolicy och arbetsmiljöpolicy. Green Cargos visselblåsartjänst möjliggör för våra medarbetare att anonymt rapportera misstankar om oegentligheter och allvarliga risker, som kan skada individer, vårt företag eller miljön. Green Cargos instruktion för visselblåsartjänst, redogör för utredningsprocessen, ansvarsområden, mottagning av rapport, skydd för visselblåsaren samt skydd för den person som pekas ut i en rapport samt repressalier vid missbruk av rapportering.
403-3	Företagshälsovård		Green Cargo riskbedömer regelbundet sin verksamhet utifrån redan identifierade risker och vid förändringar. Eventuella åtgärder sker innan implementering av förändring. Som stöd i företagets proaktiva hälsoarbete har Previa anlitats som specialistfunktion och företagshälsovård i arbetsmiljöarbetet sedan 2017. Samarbetet har fungerat bra och kvaliteten på tjänsterna följs upp löpande.
403-4	Medarbetares deltagande, samråd och kommunikation i hälso- och säkerhets-frågor	sid 36, 38	Green Cargos säkerhets- och arbetsmiljöarbete drivs tvärfunktionellt i olika grupper och genom samverkan mellan specialistfunktioner och personalorganisationer.
403-5	Utbildning för medarbetare i hälsa och säkerhet	sid 36, 38	
403-6	Främjande av medarbetares hälsa		Green Cargo har ett friskvårdsavtal där det ingår stöd vid gruppaktiviteter, föreläsningar massage och friskvårdsbidrag.
403-7	Förhindrande och begränsning av påverkan på hälsa och säkerhet kopplad till affärsrelationer	sid 36, 38	Green Cargo deltar aktivt i samordningsmöten och jobbar proaktivt och förebyggande med infrastrukturägare och anläggningsskötare för att förbättra och bibehålla en god arbetsmiljö och säkerhet för alla där vi bedriver vår trafik.
403-8	Medarbetare som omfattas av ledningssystemet för hälsa och säkerhet	sid 38	Samtliga medarbetare, inom Green Cargo ABs verksamhet, inkl inhyrd personal omfattas av ledningssystemet. Hanteringen av inhyrd personal hanteras lokalt per ort och driftområde vilket innebär att vi centralt inte kan se hur stor andel inhyrd personal vi har.
403-9	Arbetsrelaterade skador		Utifrån rapporterade tillbud och olyckor har vi identifierat att merparten av de olyckor som inträffar under året är kopplat till växlingsarbetet och växlingsarbete är den arbetsuppgift som innehåller flest risker i vår verksamhet. Halk-, snubbel- eller fallolyckor är mest frekventa. Green Cargo riskbedömer regelbundet sin verksamhet utifrån redan identifierade risket och vid förändringar. Vid riskbedömning av verksamheten upprättas alltid handlingsplaner kopplat till de risker som bedöms ska åtgärdas. Totalt antal rapporterade arbetstimmar framgår av beräkning av LTIF. Övrig komplettering se nedan.
Trafiksäkerhetsindex			
		sid 35, 36–37	Green Cargo-specifikt område, mätmetod beskrivs på www.greencargo.com/sv/om-oss/resultat--rapporter/

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7640401E07EF87CA4522E4FA

KOMPLETTERANDE UPPGIFTER

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

Arbetsolyckor, tillbud och arbetsskador	2021	2020	2019	2018
Totalt antal rapporterade olyckor[1]	82	99	54	23
Antal olyckor per en miljon arbetade timmar	29,0	36,5	20	8,4[3]
Totalt antal anmälda tillbud[2]	825	691	657	584
Antal dödsolyckor eller medarbetare som skadats svårt	0	0	1	2

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

1 Oönskad arbetsrelaterad plötslig händelse, eller följd av händelser som leder till personskada.
2 Oönskad arbetsrelaterad händelse som under något andra betingelser kunde ha lett till en olycka.
3 2018 var första året då talet rapporterades på.

VÄSENTLIGT HÅLLBARHETSOMRÅDE	GRI	RIKTLINJER OCH INSTRUKTIONER	UPPFÖLJNING OCH STYRNING
• Säkerhet	• Företagsspecifikt område • GRI 403-1,9	• Trafiksäkerhetspolicy • Säkerhetsstyrningssystem och dess ingående styrande dokument som del av det integrerade ledningssystemet • Trafiksäkerhetsregler, lagar och förordningar	• Löpande säkerhetsuppföljningar och riskanalyser • Avvikelserapportering och avvikelsehantering • Processverifieringar • Daglig styrning • Interna revisioner • Centrala utredningar och lärdomar från incidenter • Löpande dialog med infrastrukturförvaltare och myndigheter • Samverkan inom branschen

AVGRÄNSNINGAR	ANSVAR	BEGRÄNSNINGAR	MÅL OCH UTFALL 2021
• Direkt påverkan inom produktion • Indirekt påverkan hos infrastrukturförvaltare	• Vd • Säkerhetschef • Direktör Operations • Mellanchefer Operations • Gruppchefer	• Området behandlar Trafiksäkerhet, Skydd mot brottslig verksamhet samt personlig säkerhet för våra egna medarbetare • Området hanterar inte informationssäkerhet.	• Trafiksäkerhetsindex Mål: 95,8 Utfall: 95,2

Ovan redovisas Green Cargos styrning av fokus- och hållbarhetsområde Säkerhet. Statens ägarpolicy samt vårt ledningssystem är styrande på ett övergripande sätt och anges därför inte i tabellen.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E76A0401E07EE87CA4522E4FA

GRI	Indikator	Sida	Kommentar
ARBETSMILJÖ			
GRI 103: Styrning 2016			
103-1	Varför hållbarhetsområdet är väsentligt och avgränsningar	sid 20–21	Se nedan
103-2	Styrning		Se nedan
103-3	Uppföljning och utvärdering	sid 20–21, 35–39	Se nedan
GRI 403 Arbetsmiljö, hälsa och säkerhet 2018			
		sid 35–39, 102–103	
GRI 405-1 Sammansättning av styrelse, ledning och medarbetare 2016			
		sid 4, 25, 38–39, 98	

VÄSENTLIGT HÅLLBARHETSOMRÅDE

- Arbetsmiljö

GRI

- GRI 403-1:9
- GRI 405-1

RIKTLINJER OCH INSTRUKTIONER

- Aktuella lagar och föreskrifter rörande arbetsmiljö
- Arbetsmiljöpolicy
- Green Cargos ramverk för systematiskt arbetsmiljöarbete med tillhörande dokumentation

UPPFÖLJNING OCH STYRNING

- Årlig egenkontroll av det systematiska arbetsmiljöarbetet
- Periodiska skyddsronder
- Löpande riskbedömningar vid förändringar
- Interna revisioner
- Samverkan och skyddskommittéer

AVGRÄNSNINGAR

- All verksamhet som bedrivs inom Green Cargo
- All operativ och administrativ verksamhet som bedrivs av Green Cargo på annan huvudmans geografiska och fysiska arbetsområde
- Verksamhetspåverkande brister i information/kommunikation mellan Green Cargo och extern part
- Alla underleverantörer som levererar tjänster eller material till Green Cargo
- Alla kunder som Green Cargo levererar tjänster och material till.

ANSVAR

- Vd
- Direktörer
- Mellanchefer
- Gruppchefer

BEGRÄNSNINGAR

- Green Cargos arbetsmiljöansvar begränsas till de verksamheter och fysiska miljöer företaget har befogenheter att kunna påverka arbetsmiljön inom.

MÅL OCH UTFALL 2021

- Trafiksäkerhetsindex
  Mål: 95,8
  Utfall: 95,2
- Sjukfrånvaro
  Mål: 4,6 %
  Utfall: 4,6 %

Ovan redovisas Green Cargos styrning av fokus- och hållbarhetsområde Arbetsmiljö. Statens ägarpolicy samt vårt ledningssystem är styrande på ett övergripande sätt och anges därför inte i tabellen.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7640401E07EF87CA4522E4FA

GRI	Indikator	Sida	Kommentar

MILJÖPRESTANDA

GRI 103: Styrning 2016

103-1	Varför hållbarhetsområdet är väsentligt och avgränsningar	sid 20–21	Se nedan
103-2	Styrning		Se nedan
103-3	Uppföljning och utvärdering	sid 20–21, 35, 40–41	Se nedan

GRI 302-3 Energiintensitet 2016

		sid 35, 40–41	Green Cargo omfattas av lagen om energikartläggning i stora företag (2014:266) och redovisade detta under 2021 till Energimyndigheten. Kartläggningen visade då att 99 % av bolagets energiförbrukning härleds till bolagets transportarbete. Fastighetsel och värme ingår därför inte i redovisade siffror. Energiförbrukning från eldriven tågtrafik utgör ett viktigt konkurrensmedel gentemot andra transportslag. Green Cargo redovisar energiförbrukningen för transporter med eldrift i förhållande till utfört transportarbete.

GRI 305-4 Växthusgasintensitet 2016

		sid 35, 40–41	Komplettering se nedan. De minimala utsläppen av växthusgaser (koldioxid) från eldriven tågtrafik utgör ett viktigt konkurrensmedel gentemot andra transportslag. Green Cargo använder stora mängder el men elförbrukningen står endast för en mindre del av bolagets utsläpp av koldioxidekvivalenter. De utsläpp av koldioxid som orsakas av Green Cargos verksamhet härrör i huvudsak från de av våra transporter som sker med dieseldragning. Green Cargo klimatkompenserar inte för klimatpåverkande utsläpp och berörs inte av någon GHG-relaterad (Greenhouse Gas Protocol) lagstiftning. I beräkningarna ingår utsläpp av växthusgaser från tågdrift med diesel (scope 1) respektive el (scope 2) samt för inköpta lastbilstransporter (scope 3).

KOMPLETTERANDE UPPGIFTER

GRI 305-4 Växthusgasintensitet

Koldioxidutsläpp, transporter	2021	2020	2019	2018
Totala ton CO_2	31 054	31 399	32 643	33 261

Bolaget har finjusterat mätmetoden och justerat utfallet för GRI 305-4, Växthusgasintensistet för åren 2020 och 2021. Informationen hämtas från en annan datakälla, vilken är mer detaljerad och rättvisande. Åren 2018 och 2019 är inte justerade och därför inte jämförbara.

VÄSENTLIGT HÅLLBARHETSOMRÅDE → Miljöprestanda:
- Energianvändning
- Utsläpp av växthusgaser

GRI →
- GRI 302-3
- GRI 305-4

RIKTLINJER OCH INSTRUKTIONER →
- Aktuella lagar, förordningar och föreskrifter rörande miljö
- Miljöpolicy

UPPFÖLJNING OCH STYRNING →
- Interna revisioner
- Systematiskt arbete med miljöaspekter
- Avvikelserapportering och avvikelsehantering
- Löpande riskbedömningar vid förändringar
- Vid behov dialog med närboende
- Samverkan inom branschen

AVGRÄNSNINGAR →
- Direkt påverkan inom produktion, rangering och växling
- Indirekt påverkan hos underleverantörer

ANSVAR →
- Vd
- Hållbarhetsdirektör
- Direktör Operations
- Hållbarhetsstrateg
- Mellanchefer inom Operations

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

MÅL OCH UTFALL 2021 →
- Gram CO_2e/tonkm
  Mål: 2,89
  Utfall: 2,76
- kWh/tonkm
  Mål: 0,036
  Utfall: 0,036

Ovan redovisas Green Cargos styrning av fokus- och hållbarhetsområde Miljöprestanda. Statens ägarpolicy samt vårt ledningssystem är styrande på ett övergripande sätt och anges därför inte i tabellerna.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E78404016D7EE87CA4522E4FA

GRI	Indikator	Sida	Kommentar

PUNKTLIGHET

GRI 103: Styrning 2016

103-1	Varför hållbarhetsområdet är väsentligt och avgränsningar	sid 20–21	Se nedan
103-2	Styrning		Se nedan
103-3	Uppföljning och utvärdering	sid 20–21, 35, 42–43	Se nedan

Punktlighet

		sid 35, 42–43	Green Cargo-specifikt område, mätmetod beskrivs på www.greencargo.com/sv/om-oss/resultat--rapporter/

VÄSENTLIGT HÅLLBARHETSOMRÅDE
- Punktlighet

GRI
- Företagsspecifikt område

RIKTLINJER OCH INSTRUKTIONER
- Kvalitetspolicy

UPPFÖLJNING OCH STYRNING
- Löpande processutveckling
- Löpande riskhantering och riskanalyser
- Avvikelserapportering och avvikelsehantering
- Interna revisioner
- Samverkan inom branschen

AVGRÄNSNINGAR
- Direkt påverkan genom att:
  - Tåg klarrapporteras i tid
- Indirekt påverkan genom att:
  - Personalomloppen hålls
  - Lok & vagnar underhålls effektivt och enligt plan

ANSVAR
- VD
- Chef Network Management

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

MÅL OCH UTFALL 2021
- Punktlighet
  Mål: 95,0 %
  Utfall: 87,1 %

Ovan redovisas Green Cargos styrning av fokus- och hållbarhetsområde Punktlighet. Statens ägarpolicy samt vårt ledningssystem är styrande på ett övergripande sätt och anges därför inte i tabellerna.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7640401E07EE87CA4522E4FA

GRI	Indikator	Sida	Kommentar
EKONOMISKT RESULTAT			
GRI 103: Styrning 2016			
103-1	Varför hållbarhetsområdet är väsentligt och avgränsningar	sid 20–21	Se nedan
103-2	Styrning		Se nedan
103-3	Uppföljning och utvärdering	sid 35, 44	Se nedan
GRI 201-1 Skapat och fördelat direkt ekonomist värde			
201-1			Komplettering se nedan

KOMPLETTERANDE UPPGIFTER

GRI 201-1 Skapat och fördelat direkt ekonomist värde 2016

(Mkr)		2021	2020	2019	Kommentar
Skapat ekonomiskt värde					
Omsättning	Kunder	4 845	4 130	4 277	
Finansiella intäkter	Finansiärer	1	2	1	
Andelar intressebolag	Kunder	0	0	0	
Fördelat ekonomiskt värde					
Rörelsekostnader	Leverantörer	–2 558	–2 592	–2 578	
Löner och ersättningar till anställda	Anställda	–1 034	–968	–926	Exklusive sociala avgifter och pensioner
Betalningar till finansiärer	Finansiärer	–29	–34	–19	
Betalningar till den offentliga sektorn (skatter)	Samhälle	–419	–400	–386	Sociala avgifter och pensioner
Orealiserade värdeförändringar		806	138	369	

VÄSENTLIGT HÅLLBARHETSOMRÅDE

- Ekonomiskt resultat

GRI

- GRI 201-1

RIKTLINJER OCH INSTRUKTIONER

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

UPPFÖLJNING OCH STYRNING

- Kvartalsrapporter
- Delårsrapport
- Styrelserapport
- Ledningsrapport
- Avdelningsvisa resultat-uppföljningar
- Arbetsplatsträffar

AVGRÄNSNINGAR

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

ANSVAR

- Vd
- CFO

BEGRÄNSNINGAR

- N/A

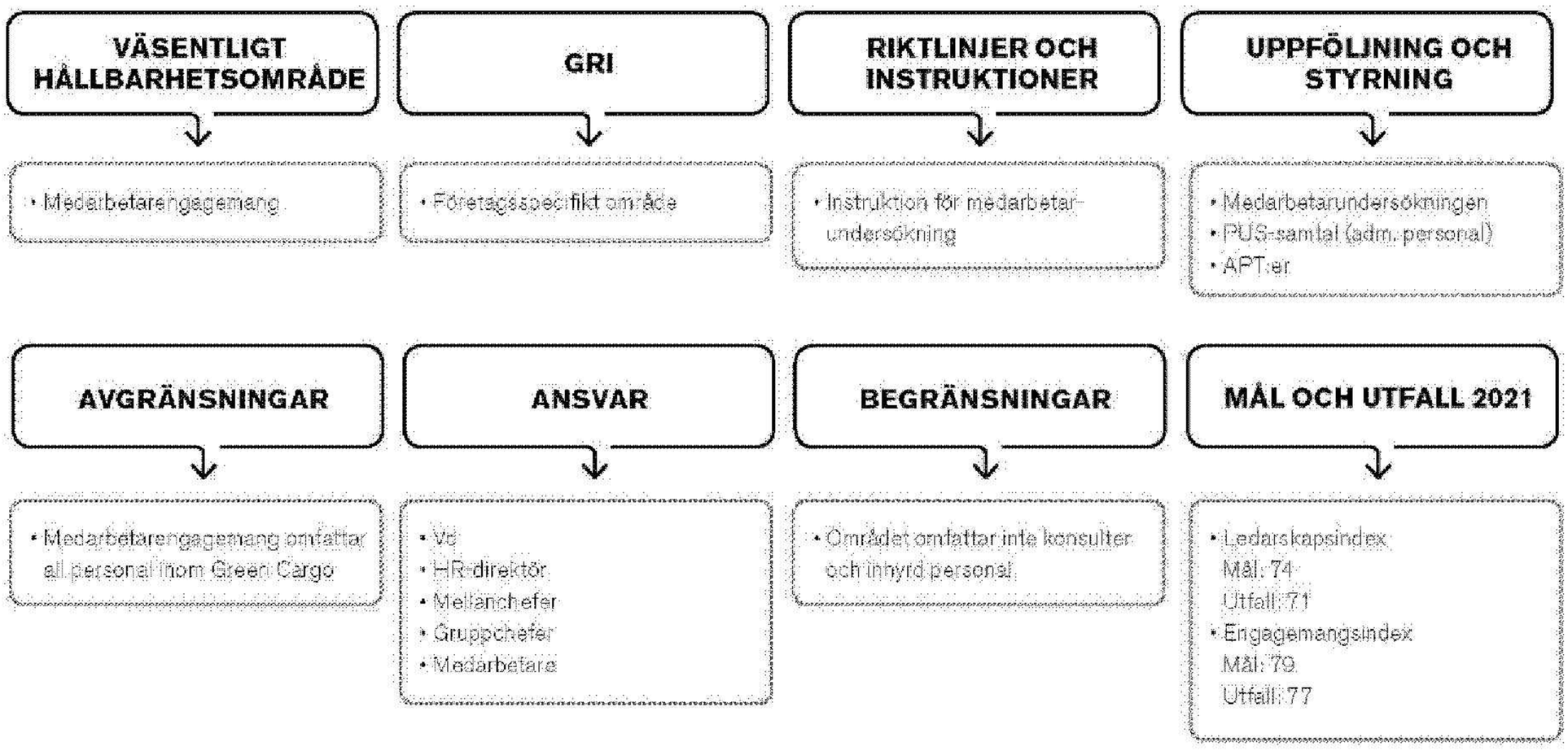
MÅL OCH UTFALL 2021

- Avkastning på operativt kapital
  Mål: n/a %
  Utfall: 20,7 %
- Nettoskuldsättningsgrad
  Mål: n/a
  Utfall: 2,5
- Utdelning
  Mål: n/a
  Utfall: 0

Ovan redovisas Green Cargos styrning av fokus- och hållbarhetsområde Ekonomiskt resultat. Statens ägarpolicy samt vårt ledningssystem är styrande på ett övergripande sätt och anges därför inte i tabellen.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E78A04016B7EE87CA45C264FA

GRI	Indikator	Sida	Kommentar
MEDARBETARENGAGEMANG			
GRI 103: Styrning 2016			
103-1	Varför hållbarhetsområdet är väsentligt och avgränsningar	sid 20–21	
103-2	Styrning		
103-3	Uppföljning och utvärdering	sid 35, 38–39	Green Cargo-specifikt område, mätmetod beskrivs på www.greencargo.com/sv/om-oss/resultat--rapporter/
Medarbetarengagemang			
		sid 35, 38–39	Green Cargo-specifikt område, mätmetod beskrivs på www.greencargo.com/sv/om-oss/resultat--rapporter/



Ovan redovisas Green Cargos styrning av fokus- och hållbarhetsområde Medarbetarengangemang. Statens ägarpolicy samt vårt ledningssystem är styrande på ett övergripande sätt och anges därför inte i tabellerna.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E7640401E07EE87CA4522E4FA

Ordlista

VERKSAMHETSBEGREPP[1]

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

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

ERTMS European Rail Traffic Management System, ett gemensamt signal- och säkerhetssystem som har börjat införas inom hela EU-området. Införandet drivs på av EU och grundtanken med ERTMS är att underlätta gränsöverskridande tågtrafik i Europa. Green Cargo har dock redan löst detta genom produktionssamarbete med DB Cargo och investeringar i lok med tvåströmssystem och utrustning som klarar signalsystemen i Sverige, Danmark, Norge och Tyskland. Signalsystem har traditionellt betraktats som en del av infrastrukturen och Green Cargo har kritiserat att införandet av ERTMS belastar tågoperatörerna med tunga investeringskostnader.

Hållbar utveckling Begreppet hållbar utveckling myntades av Brundtlandkommissionen (Världskommissionen för miljö och utveckling) och definieras som "en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjlighet att tillfredsställa sina behov." Hållbar utveckling beskrivs ofta som att en verksamhet ska vara ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar.

Intermodala transporter Transporter med lösa lastbärare där flera transportsätt kan ingå, exempelvis tåg och lastbil.

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

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

Miljöprestanda Mätbar miljöpåverkan från verksamheten.

Nettotonkilometer Lastens vikt multiplicerad med debiterad transportsträcka. I avsnittet miljö avses verklig transportsträcka, inte debiterad.

Rangera Arrangera om vagnar i tåg, alternativt att ordna i led.

Trafiksäkerhetstjänst Att utföra arbetsuppgifter som omfattas av krav enligt Transportstyrelsens föreskrifter om utbildning för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten.

Tillbud En händelse som under några andra betingelser kunde ha lett till en olycka.

FINANSIELLA BEGREPP

Bolaget presenterar vissa finansiella mått i årsredovisningen som inte definieras enligt IFRS. Bolaget anser att dessa mått ger värdefull kompletterande information till ägare och bolagets ledning då de möjliggör utvärdering och benchmarking av bolagets prestation. Dessa finansiella mått ska inte ses som en ersättning för mått som definieras enligt IFRS. Nedan nyckeltal är inte definierade enligt IFRS om inte annat anges.

Avkastning på eget kapital Årets resultat dividerat med genomsnittligt eget kapital.

Avkastning på operativt kapital Årets rörelseresultat dividerat med genomsnittligt operativt kapital.

Bruttoinvesteringar Värdet av gjorda investeringar.

Jämförelsestörande poster Resultatposter som har betydande inverkan på resultatet, och om de ej lyfts fram försvårar förståelsen för bolagets underliggande operativa utveckling.

Medelantal årsanställda Medelantal årsanställda beräknat som heltidstjänster.

Nettoinvesteringar Värdet av gjorda investeringar minskat med avyttrade anläggningar inklusive återlagda avskrivningar för dessa.

Nettoskuld Räntebärande skulder minskat med Räntebärande tillgångar.

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

Operativt Kapital Räntebärande skulder med avdrag för kassa samt kort och långfristiga placeringar plus eget kapital.

Räntebärande skulder Skulder som är belastade med utgifter för ränta (leasingskulder, låneskulder,derivatinstrument samt avsättning pensioner).

Räntebärande tillgångar Tillgångar vars avkastning bara beror på valutaenheten, löptiden och kreditrisken (likvida medel, finansiella placeringar)

Räntederivat Ränteinstrument, som exempelvis köpta ränteswapar där man betalar en fast ränta och erhåller en rörlig ränta, för att skydda skuldavtal med rörlig ränta mot högre framtida marknadsräntor.

Rörelsemarginal Rörelseresultat dividerat med totala rörelseintäkter. Definition enligt IFRS.

Soliditet Eget kapital inklusive innehav utan bestämmande inflytande dividerat med balansomslutningen vid periodens utgång.

Sysselsatt kapital Eget kapital inklusive innehav utan bestämmande inflytande plus räntebärande skulder.

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

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
D3FA6C3E26A04016D7EE87CAA522E4FA

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

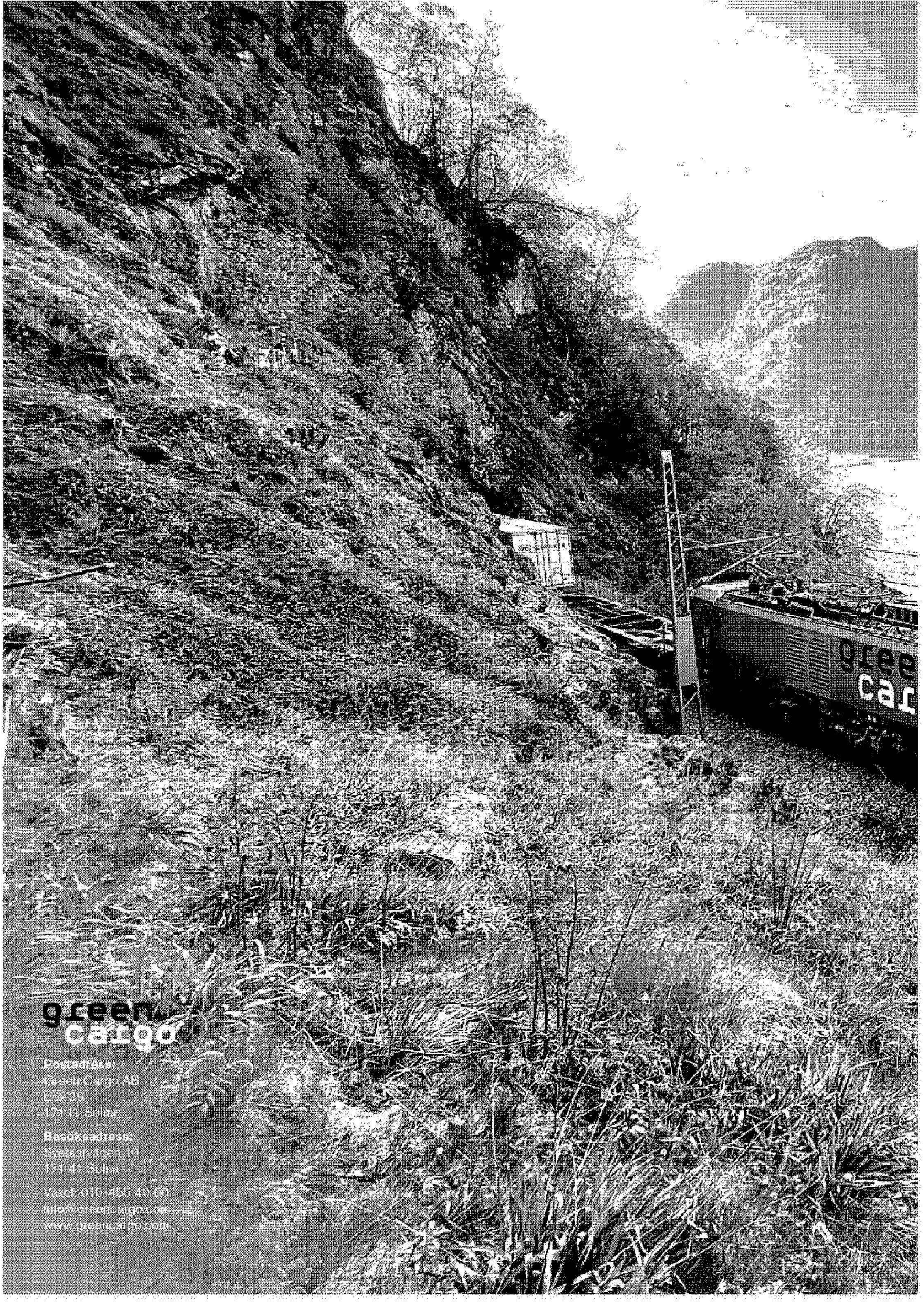
Document ID:
D3FA6C3E2640401E97EE87CA452264FA

Tack för visat intresse för Green Cargos årsredovisning.
För mer information se: www.greencargo.com
Vid frågor kontakta: info@greencargo.com

Text: Green Cargo. Produktion: Green Cargo och Björkberg Trycks Blanders.
Fotografer: Lars Andersen, Pär Johan Wedell, Kasper Dudzik och Apelogic m fl.
Illustrationer: Art G-Werks.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Document ID:
D3FA6C3E7840401E07EE87CA4522E4FA



Postadress:
Green Cargo AB
Box 39
121 11 Solna

Besöksadress:
Svetsarvägen 10
121 41 Solna

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

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Document ID:
D3FA8C3E7840401697EE87CA4522645A

List of Signatures

ÅHR 2021 GC_2021_SV_v12 Revisionsberättelse (s96-97).pdf

Name	Method	Signed at
ERIK HANSSON WIDEGREN	BANKID	2022-03-28 17:26 GMT+02
Linda Henrietta Corneliusson	BANKID	2022-03-28 17:26 GMT+02

This file is sealed with a digital signature. The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

External reference: E4B88DBB5844413OB746EB97913A331B

Revisionsberättelse

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

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Green Cargo AB för år 2021 med undantag för bolagsstyrningsrapporten på sid 54–60 och sid 98–99. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 48–95 i detta dokument.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets finansiella ställning per den 31 december 2021 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av koncernens finansiella ställning per den 31 december 2021 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt International Financial Reporting Standards (IFRS), såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och koncernen.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 1–15, 30–31, 47 samt 109. Informationen i "Green Cargos ersättningsrapport 2021", vilken publiceras på bolagets hemsida samtidigt med denna rapport utgör också annan information. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen och koncernredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifierats ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

DDet är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att de ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och, vad gäller koncernredovisningen, enligt IFRS, såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncernredovisningen.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
E4888C5B9644413057A6E697913A3315

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Green Cargo AB för år 2021 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman behandlar förlusten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets och koncernens verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av moderbolagets och koncernens egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets och koncernens ekonomiska situation, och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Den verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av förvaltningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

Revisors yttrande om bolagsstyrningsrapporten

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 54–60 samt 98–99 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Vår granskning har skett enligt FARs rekommendation RevR 16 Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten. Detta innebär att vår granskning av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för våra uttalanden.

En bolagsstyrningsrapport har upprättats. Upplysningar i enlighet med 6 kap. 6§ andra stycket punkterna 2–6 årsredovisningslagen samt 7 kap. 31 § andra stycket samma lag är förenliga med årsredovisningen och koncernredovisningen samt är i överensstämmelse med årsredovisningslagen.

Stockholm den 28 mars 2022
PricewaterhouseCoopers AB

Linda Corneliusson
Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Erik Hansson Widegren
Auktoriserad revisor

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
E4B88C9B6644413057A6E997913A3315

List of Signatures

ÅHR 2021 GC_2021_SV_v12 Revisors rapport (s46).pdf

Name	Method	Signed at
DANIEL JOHANSSON STATTIN	BANKID	2022-03-28 17:27 GMT+02
Linda Henrietta Corneliusson	BANKID	2022-03-28 17:27 GMT+02

This file is sealed with a digital signature. The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

External reference: AC3F33DE3CF54C2181CBE35C0D76605C

Revisors rapport över översiktlig granskning av Green Cargo AB:s hållbarhetsredovisning samt yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

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

Inledning
Vi har fått i uppdrag av styrelsen i Green Cargo AB ("Green Cargo") att översiktligt granska Green Cargos hållbarhetsredovisning för år 2021. Företaget har definierat hållbarhetsredovisningens omfattning på sid 2. Hållbarhetsredovisningen utgör den lagstadgade hållbarhetsrapporten.

Styrelsens och företagsledningens ansvar för hållbarhetsredovisningen
Det är styrelsen och företagsledningen som har ansvaret för att upprätta hållbarhetsredovisningen inklusive den lagstadgade hållbarhetsrapporten i enlighet med tillämpliga kriterier respektive årsredovisningslagen. Kriterierna framgår på sidan 45 i hållbarhetsredovisningen, och utgörs av de delar av ramverket för hållbarhetsredovisning utgivet av GRI (Global Reporting Initiative) som är tillämpliga för hållbarhetsredovisningen, samt av företagets egna framtagna redovisnings- och beräkningsprinciper. Detta ansvar innefattar även den interna kontroll som bedöms nödvändig för att upprätta en hållbarhetsredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Revisorns ansvar
Vårt ansvar är att uttala en slutsats om hållbarhetsredovisningen grundad på vår översiktliga granskning och lämna ett yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Vårt uppdrag är begränsat till den historiska information som redovisas och omfattar således inte framtidsorienterade uppgifter.

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

Revisionsföretaget tillämpar ISQC 1 (International Standard on Quality Control) och har därmed ett allsidigt system för kvalitetskontroll vilket innefattar dokumenterade riktlinjer och rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar. Vi är oberoende i förhållande till Green Cargo enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

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

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

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

En lagstadgad hållbarhetsrapport har upprättats.

Stockholm den 28 mars 2022

PricewaterhouseCoopers AB

Linda Corneliusson
Auktoriserad revisor

Daniel Johansson Stattin
Specialistmedlem i FAR

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
AC3F32E63C2E4C2181C8E35C30C7660E

List of Signatures

ÅHR 2021 GC_2021_SV_v12 Exkl RR (s46) och RB (s96-97).pdf

Name	Method	Signed at
HENRIK HÖJSGAARD	BANKID	2022-03-28 15:42 GMT+02
Jerker Tobias Per-Eddie Liljeberg	BANKID	2022-03-28 16:47 GMT+02
MICHAEL THORÉN	BANKID	2022-03-28 15:42 GMT+02
JAN SUNDLING	BANKID	2022-03-28 15:42 GMT+02
ERIK HANSSON WIDEGREN	BANKID	2022-03-28 17:26 GMT+02
Jonas Robert Blomqvist	BANKID	2022-03-28 15:41 GMT+02
Linda Henrietta Cornelíusson	BANKID	2022-03-28 17:26 GMT+02
TED SÖDERHOLM	BANKID	2022-03-28 15:41 GMT+02
Charlotte Gaarn Hansson	BANKID	2022-03-28 16:25 GMT+02
Crister Mikael Fritzson	BANKID	2022-03-28 15:58 GMT+02
Anna Maria Elgh	BANKID	2022-03-28 15:45 GMT+02
CATARINA FRITZ	BANKID	2022-03-28 15:44 GMT+02

This file is sealed with a digital signature. The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

External reference: D3FA6C3E28A0401B97EEB7CAA52264FA