

green cargo

ÅRS- OCH HÅLLBARHETSREDOVISNING
2020





green
cargo

1095

1095



Innehållsförteckning

VD-ord	4
Ordförande-ord	6
Green Cargo i korthet	8
Viktiga händelser under året	9
Omvärld	10
Strategi	12
Affärsmodell	14
Marknad	18
Nätverket	20
Verksamhetsutveckling	22
God affärsetik	24
Intressenter	26
Hållbart företagande	28
Målområde - Säkerhet	30
Målområde - Medarbetare	32
Målområde - Miljö	34
Målområde - Kund & Kvalitet	36
Målområde - Finans	38
Om hållbarhetsredovisningen	39
Revisorns rapport och yttrande	40
5-års översikt	41

ÅRSREDOVISNING

Förvaltningsberättelse inklusive bolagsstyrningsrapport	43
Resultaträkning koncernen	54
Rapport över totalresultatet koncernen	54
Balansräkning koncernen	55
Förändringar i eget kapital koncernen	57
Kassaflödesanalys koncernen	58
Resultaträkning moderbolaget	59
Rapport över totalresultatet moderbolaget	59
Balansräkning moderbolaget	60
Förändringar i eget kapital moderbolaget	62
Kassaflödesanalys moderbolaget	63
Noter	64
Underskrifter	87
Revisionberättelse	88

Styrelse	92
Ledningsgrupp	93
GRI Index	94
Ordlista	102

Hållbarhetsredovisningen återfinns på sidorna 12–38, 44–46 samt 94–101 i Års- och hållbarhetsredovisningen 2020 och är bolagets lagstadgade hållbarhetsrapport enligt Årsredovisningslagen.

Finansiell kalender 2021

Årstämman	27 april 2021
<i>Preliminära datum för publicering:</i>	
Q1-rapport	28 april 2021
Q2-rapport	12 augusti 2021
Q3-rapport	27 oktober 2021
Q4-rapport	14 februari 2022

Vi har lyft blicken och åstadkommit en rad framsteg under 2020

2020 har varit ett omtumlande år där hela järnvägsbranschen, men också våra kunder har ställts inför historiskt stora utmaningar som en effekt av pandemin covid-19. Paradoxalt nog har vissa branschsegment haft större transportbehov än vanligt medan andra har drabbats hårt, vilket har ställt stora krav på vår operativa förmåga att anpassa och upprätthålla vår produktion.

Jag vill börja med att tacka alla medarbetare för att vi har löst de utmaningar som vi ställts inför under 2020 på ett bra sätt. Vi ska vara stolta över att vi tillsammans i svåra tider har sett till att våra kunders viktiga gods har nått fram i tid, både nationellt och internationellt. Jag vill också tacka våra kunder för den konstruktiva dialog som många gånger har legat till grund för att finna lösningar i en tid av oförutsägbarhet och med tvära kast. Pandemin har slagit hårt mot de flesta transportslag men det ska poängteras och lyftas fram att godsjärnvägen under denna tuffa period har bevisat sin styrka och robusthet. Godstransporter på järnväg har visat sig fungera ytterst väl vilket inte minst tydliggjordes under pandemins inledande månader. När land efter land stängde ner, fungerade de gränsöverskridande godstransporterna på järnväg fortsatt bra och godsflöden som flyttades över till järnväg kunde upprätthållas i princip opåverkade. Ett faktum som såväl varuägare som operatörer behöver ta med sig i den kontinuerliga utvärdering som är nödvändig för att säkerställa effektiva godsflöden med tillräcklig grad av redundans.

Vi har åstadkommit en rad framsteg under året

2020 har dock inte bara handlat om pandemin och dess utmaningar. Green Cargo har åstadkommit en rad framsteg, såväl i samverkan med våra kunder och inom branschen, som internt. Inom ramen för vårt transformationsprogram har vi fortsatt stärkt vår förmåga både i linjen och i relationen till våra kunder. Vi ska vara den professionella logistikpartner som våra kunder förväntar sig, både idag och i framtiden, och vi är på god väg. Vi har internt etablerat grunden för en kultur där vikten av ständig förbättring och förändring är i centrum och våra tre huvudsakliga prioriteringar; säkerhet, punktlighet och lönsamhet är väl förankrade. Inom de två förstnämnda områdena har vi tagit tydliga steg i rätt riktning.

När det gäller trafiksäkerhetsindex har vi enskilda månader 2020 levererat våra högsta resultat i bolagets historia. Glädjande nog ser vi samma positiva utveckling även när det gäller punktlighetsutfallet där utfallet för 2020 blev 91,6 (90,7) procent. Pandemin har dessvärre haft en negativ påverkan på lönsamhetsarbetet och den nödvändiga förbättring som krävs. Under kvartal två var många av våra kunder starkt påverkade av pandemin och även om det skedde en återhämtning under kvartal tre och fyra så kunde helåret summeras som lägre intäkts- och volymmässigt än planerat. I kombination med att vårt transformationsprogram driver vissa kostnader och att effekten på driftskostnaderna samt övriga kostnader ännu inte minskat i motsvarande takt, påverkades resultatet negativt. För helåret uppgick rörelseresultatet till -222 (-111) MSEK. Det är dock hoppningivande att med pandemins effekter borträknade, var bolaget i takt med beslutad affärsplan och det är med den utgångspunkten som det fortsatta förbättringsarbetet bedrivs med än mer energi. Även om vi har tydliga signaler på att vi är på rätt väg får vi inte på något sätt slå oss till ro. En fullständig transformation med varaktiga resultat effekter är helt nödvändig, både för oss och för våra kunder.

Positiv förflyttning i medarbetarundersökningen

Vår årliga medarbetarundersökning är ett viktigt kvitto på om vi prioriterar korrekt och ger organisationen rätt förutsättningar för att bidra till att nå våra mål och vår vision. I år, liksom i fjol, har vi haft ett mycket högt deltagande i undersökningen. Trots tiderna och givet de stora förändringar vi gör internt tar vi rejäla kliv i rätt riktning och i årets medarbetarundersökning kan vi glädjande konstatera att såväl engagemangsindex som ledarskapsindex har förbättrats i alla delar av företaget. Det är min övertygelse att ett högt medarbetarengagemang också är direkt kopplat till vår lönsamhet och i förlängningen våra kunders framgång.



” För att rusta oss och säkra vår framtida relevans behöver vi förstå omvärlden och vara en snabbfotad samt lyhörd organisation som kan agera skyndsamt.

Dialog kring utveckling med kunder och andra logistikaktörer

Vi vill bidra till att skapa ett ännu mer robust transportsystem och vi om några vet att ingen kan lösa allt på egen hand – det finns en mängd vertikala och horisontella samarbeten som måste fungera. Under året har vi haft möjligheten att lyfta blicken något och vi har åstadkommit en rad framsteg i samverkan med både våra kunder och branschen. Piloter för automatkoppel för en säkrare och mer effektiv godstrafik, nya kylvagnar för tempererat gods och minskad miljöpåverkan samt införande av skivbromsteknik för större flexibilitet och ökad säkerhet i vinterförhållanden är bara några av de aktiviteter som vi är med och driver tillsammans med kunder och andra logistikaktörer.

Punktlighet och regularitet är de i särklass viktigaste parametrarna för våra kunder men de förväntar sig även kvalitet i andra hänseenden såsom bättre störningsinformation, strukturerad avvikelshantering, ökad redundans vid störning samt ökad digitalisering. Det ska vara enkelt att vara kund hos oss och vi har påbörjat vår digitala resa och utvecklar våra digitala tjänster agilt. Under årets sista månader har ett urval av våra kunder testat vår nya kundportal för bokning, fraktsedelshantering samt möjlighet att följa/spåra sina transporter. Portalen är utvecklad i nära samarbete med kunder för att säkerställa god funktionalitet och användbarhet. Målet är att under första kvartalet 2021 kunna erbjuda dessa tjänster till ett bredare kundunderlag. Utan att säga att vi är i närheten av att vara klara, har vi börjat skapa utrymme att lyfta blicken och lägga mer tid på att utveckla för framtiden.

Vi måste kunna agera skyndsamt

Riksdagen fattade i december beslut om att tillskjuta bolaget högst 1 400 MSEK i kapitaltillskott. Kapitaltillskottet ger nya möjligheter att ta vara på en ökad efterfrågan av godstransporter genom att investera i nya dragstarka lok och erbjuda kunderna nya digitala tjänster. För att rusta oss och säkra vår framtida relevans behöver vi förstå omvärlden och vara en snabbfotad samt lyhörd organisation som kan agera skyndsamt där det behövs. Våra prioriteringar ligger fast och vi kommer att arbeta målmedvetet för att hålla i trenden med ökande trafik-säkerhetsindex, punktlighet och regularitet samt kundnöjdhet parallellt med ett tydligt lönsamhetsfokus. Vi kommer att fortsätta arbeta vidare med våra verksamhetskritiska branschinitiativ samtidigt som vi stärker vår förmåga att kunna växla upp och bidra till att accelerera en grön återstart när den tiden är inne.

Att 2021 är utnämnt som "the year of rail" av EU-kommisionen är en tydlig signal att vi som verkar i branschen har en viktig roll att spela. Järnvägen är ett av de mest hållbara och säkra transportsätten och den kommer att fortsätta spela en viktig roll i Europas framtida mobilitet- och transportsystem. Järnvägen förbinder människor, regioner och företag över hela Europa och självklart ska Green Cargo bidra. Jag ser fram emot 2021 och att accelerera på inslagen väg.

Solna i mars 2021

Ted Söderholm
Vd Green Cargo

Dags att gå från ord till handling

Sverige kommer inte att kunna nå klimatmålen utan ett väl fungerande järnvägssystem. Det krävs både klokhet och mod att utmana gamla sanningar. Men vi får samtidigt inte låta hoppet och tron på nya framtidslösningar begränsa oss i att göra kloka vägval framåt som faktiskt går att realisera i närtid.

Vid stora utmaningar är det bra att ha en stabil ledstång att hålla sig i. Den godstransportstrategi som Sveriges regering och riksdag antog 2018 var bra. Det är positivt att strategin fäst ökad uppmärksamhet på godstransporter och hur järnvägen kan spela en viktig roll i omställningen till ett mer hållbart och samverkande logistiksystem.

I en alltmer konkurrensutsatt omvärld måste kunderna kunna förvänta sig en tillförlitlig kvalitet. För vår del, som oftast är en del i en längre transportkedja, handlar det om att vi har ett ansvar att våra tåg är på rätt tid och på rätt plats för att kundens leverans ska nå sin slutmottagare enligt överenskommelse. Punktligheten i järnvägssystemet har blivit bättre men vi kan aldrig slå oss till ro. Det är först när denna kedja fungerar fullt ut som ännu fler varuägare med krav på bra ledtider och hög leveransprecision kan välja järnväg för att dra fördel av den yteffektivitet och minimala miljöpåverkan som kommer med på köpet.

Jag efterlyser ett mer industriellt angreppssätt, ett mer resursintensivt bedrivet punktlighetsarbete och förbättrad planeringsförmåga, både internt hos oss på Green Cargo och

i gränssnittet mot Trafikverket. Järnvägsbranschen behöver ta ett sjumilakliv in i framtiden där manuella processer digitaliseras och automationsgraden höjs väsentligt. Inom Green Cargo har vi kommit en bit på väg och vi kommer fortsätta att aktivt arbeta med vår del under kommande år. Men det krävs också ett brett angreppssätt i hela branschen och mellan transportslagen, för att åstadkomma ökad kundnytta. Det är dags att lämna fasen med analyser och ökat lärande. Branschen har den kunskap som krävs sedan årtionden tillbaka. Nu måste vi tillsammans omsätta detta till konkreta och tidsatta aktiviteter för hur konkurrenskraften för det svenska järnvägssystemet ska förbättras.

Kapitaltillskott för ökad kund- och klimatnytta

Under året har styrelsen ansökt om ett kapitaltillskott, som tillsammans med det interna transformationsprogrammet gör det möjligt att genomföra nödvändiga investeringar och skapa ett mer robust bolag. Med en stor portion ödmjukhet konstaterar jag att kapitalbehovet till viss del beror på att vi som bolag under en längre period inte presterat tillräckligt bra. Med det sagt är



” Med vår ägares stöd, god ordning och reda samt ett bredare serviceutbud bygger vi nu ett större och mer framgångsrikt Green Cargo.

det viktigt att förtydliga att skicket på den infrastruktur vi verkar i inte är tillräckligt god för att klassas som ett konkurrenskraftigt logistiksystem. För att eliminera eftersatt järnvägsunderhåll krävs det kraftfulla reinvesteringar i befintlig infrastruktur.

Det beslutade kapitaltillskottet kommer uteslutande att användas för sådana investeringar som främjar hållbara transporter, inte för att snedvrída och förenkla för oss själva i konkurrenssituationen. Förutom att uppgradera vår flotta med moderna lok och vagnar kommer vi i nära dialog med våra kunder att investera och gemensamt utveckla lösningar som förenklar och förbättrar effektiviteten i deras logistikflöden.

Med vår ägares stöd, god ordning och reda samt ett bredare serviceutbud bygger vi nu ett mer framgångsrikt Green Cargo. En viktig del i detta bygge är att vi tillsammans med våra kunder kommer bli än mer aktiva att analysera och utvärdera deras framtida logistikutmaningar samt behov utifrån konkurrenskraft, miljö och kvalitet. En annan del är att vi kommer att vässa vår internationella närvaro för att kunna förstärka vårt erbjudande av gränsöverskridande transporter.

Med en otålig uthållighet kommer vi att säkerställa att de investeringar vi gör skapar kundnytta för både våra befintliga och framtida kunder och att det blir enklare och mer konkurrenskraftigt att flytta nya godsflöden till järnväg. På så sätt kan vi i Green Cargo bidra till att nå de uppsatta miljömålen och stärka svenskt näringslivs konkurrenskraft.

Solna i mars 2021

Jan Sundling
Styrelseordförande



Green Cargo i korthet

Transportvolym

10,6

miljarder nettotonkm

Nettoomsättning

4 040

(4 096) MSEK

Rörelseresultat

-222

(-111) MSEK



Antal anställda

1 800



Antal lok

360



Antal vagnar

5 000



Nätverk av speditörer

50

Trafik-
säkerhetsindex

95,5 »

(95,4)

Punktlighet, %

91,6 »

(90,7)

Kundnöjdhet

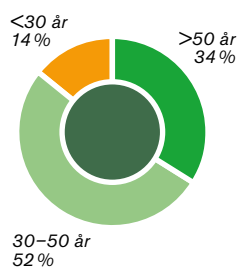
3,75 »

(3,33)

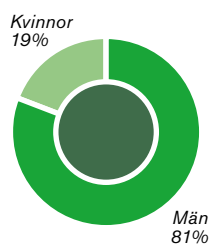
Skala 1–5

Läs mer om samtliga våra måttal på sidan 29.

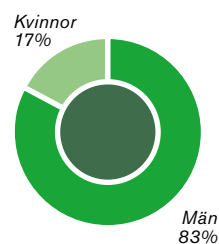
Åldersfördelning



Könsfördelning
inom företaget



Könsfördelning
chefsposition



Viktiga händelser under året

Effekter av pandemin covid-19

Under slutet av första kvartalet kom pandemin covid-19 att få en alltmer utbredd smittspridning i världen. Produktionsmässigt har godstransporter på järnväg upprätthållits på en relativt normal nivå både i Sverige och i övriga Europa. När land efter land stängde ner under pandemins inledande månader, fungerade de gränsöverskridande transporterna på järnväg i princip opåverkade. Även Green Cargos egen operativa förmåga har stått stadig. Transportvolymerna minskade med 8 procent under året och bedömningen är att intäkterna påverkats negativt av pandemin med 106 MSEK. Som en åtgärd för att parera intäktsbortfallet infördes bland annat korttidspermittering av administrativ personal under 8 månader.

Vunna affärer men vikande volymer

Minskade transportvolymen blev en tydlig effekt av pandemin under 2020. Trots det är efterfrågan på företagets tjänster fortsatt god. Under året tecknades nya transportavtal med bland andra BillerudKorsnäs, Josef Lindberg AB, DB Cargo och TT-Line. Sammantaget har Green Cargo tecknat nya transportavtal om cirka 530 MSEK.

Premiärtåget från Norviks hamn

Tisdagen den 9 juni rullade det första ordinarie Green Cargo-tåget på industrispåret till den nya godshamnen Stockholm Norvik Hamn. Stockholms Hamnar har byggt järnvägsspåret som möjliggör mer hållbara transporter och ökar de olika transportalternativen till och från hamnen.

Ny styrelsemedlem

På Green Cargos bolagsstämma i april valdes Crister Fritzson in som ny styrelseledamot. Crister Fritzson är sedan våren 2019 CEO för Net Insight AB och har dessförinnan erfarenhet av järnvägsbranschen genom sin tidigare roll som vd och koncernchef för SJ AB.

Tillstånd AEOF från Tullverket

AEO* är ett EU-gemensamt tillstånd med syfte att skapa en ökad säkerhet i världen samt en effektiv och enhetlig tullhantering i EU. Sedan slutet av april har Green Cargo ett godkänt AEOF-tillstånd. AEOF omfattar både AEOC (tullförenklingar) och AEOS (skydd och säkerhet) vilket ger en stämpel för god kvalitet och säkerhet både för oss och mot våra partners.

* Authorised Economic Operator

Förslag om kapitaltillskott till Green Cargo AB

Riksdagen fattade beslut om att tillskjuta bolaget högst 1 400 MSEK i kapitaltillskott. Kapitaltillskottet ger nya möjligheter att ta vara på en ökad efterfrågan av godstransporter genom att investera i nya dragstarka lok och erbjuda kunderna nya digitala tjänster.

Green Cargo och Softronic tecknar nytt ramavtal som möjliggör fler lokbeställningar

Green Cargo och den rumänska lokleverantören S.C. Softronic S.R.L. ingick 2017 ett avtal för leverans av 16 stycken Transmontana-lok. Då bägge parter är nöjda med samarbetet har ett ramavtal, som möjliggör ytterligare lokbeställningar över tid, nytecknats.

Green Cargo testar digitala automatkoppel i unikt europeiskt samarbete

Projektet FR8RAIL, som är en del av godsprogrammet i Shift2Rail, testar tre typer av digitala automatkoppel i Tyskland, Österrike, Schweiz och Sverige. I Sverige ligger fokus på vinterförhållanden. Automatkoppel innebär många fördelar för branschen både när det gäller säkrare arbetsförhållanden och ökad produktion som möjliggör större volymer på järnväg för en hållbar logistik.

Green Cargo och Schenker AS i samarbete med ny miljösamt lösning för tempererat gods

I ett samarbete mellan Schenker AS och Green Cargo testades under sen höst nya kylvagnar i Schenkers tågprodukt North Rail Express (NRE) mellan Oslo och Narvik. Godsvagnarna, som får sin strömförsörjning från loket, är en unik lösning som är helt ny på marknaden. Den nya lösningen skapar stora möjligheter att flytta trafik med temperaturkontrollerade varor från väg till järnväg med positiva klimateffekter och omfattande reducering av koldioxidutsläpp som följd.

Innovativa lösningar för ståltrafiken

Ett teknikskifte pågår för vagnar och lastbärare till systemtransporterna för stålämnen. Sammanlagt 40 nya vagnar hyrs in från vagnbolaget Wascosa. Vagnarna har skivbromsteknik, vilket möjliggör större flexibilitet i vagnanvändandet, ökad säkerhet i vinterförhållanden och minskat underhållsbehov.

Green Cargo först i Norden med att sätta Eurodual-lok i drift

I december satte Green Cargo i drift de första två av nästa generation lok för godstrafiken i Norge. De nya Eurodual-loken är starkare, bättre anpassade till tuff norsk topografi och bidrar till att minska förseningarna i det norska järnvägsnätet.

Järnvägstransporter avgörande för en hållbar transportsektor

Tåget är det mest energieffektiva och minst miljöbelastande trafikslaget, även när andra transportslag har elektrifierats i en framtid. Samverkan mellan transportslag är fortsatt viktigt men yt- och energieffektiva transporter kommer vara nyckeln för att vi ska kunna nå både EU:s och Sveriges ambitiösa klimatmål. Spårtrafiken har dessutom klara fördelar med hänsyn till trafiksäkerhet.

Enligt EU-kommissionen sysselsätter järnvägsmarknaden mer än en miljon människor genom både järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Den europeiska järnvägstrafiken transporterar cirka 1,6 miljarder ton fraktgodis och nio miljarder passagerare varje år. Järnvägsmarknaden bidrar avsevärt till EU:s ekonomi och den ekonomiska och sociala sammanhållningen samt stärker banden till medborgarna inom och mellan EU-länder. Järnvägstransporten är därför av stor avgörande betydelse för EU:s strategi för en mer hållbar transportsektor.

Kort om den trafikpolitiska utvecklingen i EU

Shift2Rail är det första gemensamma järnvägsteknologiska europeiska samarbetsprojektet för morgondagens järnvägssystem och har funnits sedan 2009. Det är ett offentligt-privat samarbete där Trafikverket är en av medlemmarna. Projektet ska fokusera på forskning, innovation och marknadsdrivna lösningar samt snabba upp införandet av nya och avancerade tekniklösningar, produkter och tjänster. Dels för att förverkliga EU:s ambitioner om överflyttning av trafik från väg till järnväg, dels stödja europeisk järnvägsindustris konkurrenskraft och förverkligandet av ett gemensamt europeiskt järnvägssystem.

År 2010 antog EU en förordning om nio godskorridorer för att driva på utvecklingen mot effektivare och attraktivare järn-

vägstransporter på EU:s inre marknad, det så kallade Transeuropeiska transportnätet – TEN-T. TEN-T-förordningen har som syfte att avlägsna flaskhalsar samt bygga, återställa och uppdatera infrastrukturlänkar mellan medlemsstaterna.

EU arbetar även med att öppna upp det europeiska järnvägssystemet för konkurrens. I EU:s plan får järnvägen en viktigare roll i framtidens resor och transporter.

Tydlig svensk transportpolitik

I juni 2018 presenterade regeringen en godstransportstrategi för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Strategin tar sikte på framtidens moderna godstransportsystem där godstransporterna är effektiva och smarta, nyttjar järnvägens fulla potential och använder en större del av sjöfartens kapacitet. Strategin är viktig för att nå de svenska klimatmålen och för att säkerställa näringslivets behov av tillförlitliga transporter och därmed säkra svenska arbetstillfällen.

Trafikverket fick ett antal uppdrag med anledning av strategin, bland annat ett uppdrag för att verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och sjöfart och två uppdrag kopplade till främjandet av intermodala transporter. Under 2019 och 2020 har Trafikverket presenterat ett antal av sina regeringsuppdrag kopplade till strategin. Den senaste rapporten, "Färdplan för



Green Cargo är en del av lösningen på ett hållbart transportsystem

Under pandemin har järnvägstransporter visat sig vara det transportsystem som har haft minst praktiska problem när det gäller gränsöverskridande transporter. EU-kommissionen har därför särskilt värnat om järnvägens betydelse och poängterat att medlemsstaternas regeringar måste skapa förutsättningar för en hållbar och snabb återstart av industri, näringsliv och samhälle. En icke fungerande järnväg innebär en hög risk för att samhället drastiskt minskar i tillgänglighet, industrin tappar i konkurrenskraft och att järnvägens förväntade bidrag till uppnående av klimatmålen uteblir.

Vi kan och vill vara en del av lösningen i att realisera EU:s klimatmål men även den svenska godstransportstrategin som lades fram under 2018. Vi välkomnar många av de åtgärder som Trafikverket presenterat med anledning av ett av sina regeringsuppdrag. Som exempelvis förändrad värdering av koldioxidutsläpp i de samhällsekonomiska kalkylerna, trimningsåtgärder som bärighetsåtgärder för att minimera hastighetsnedsättningen för tunga tåg. Andra bra exempel är åtgärder för förbättrad tågacceleration, förlängning av befintliga mötesspår, nya mötes- eller förbigångsspår, åtgärder för effektivisering av rangerbangårdar samt åtgärder för ökad lastprofil.

Det fanns stora förväntningar både hos varuägare och i järnvägsbranschen på Trafikverkets rapport "Färdplan för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart". Dessvärre kan vi konstatera att det fortfarande saknas konkreta tidsplaner för när åtgärder ska implementeras. Vi tror inte att det behövs fler analyser och utredningar. All den information som kan tänkas behövas finns redan hos såväl godstransportköpare som hos järnvägsoperatörer, speditörer och rederier.

Självklart har vi delar som vi måste arbeta med internt för att bidra till att järnvägen fortsatt ska vara ett attraktivt transportslag generellt, men också för att Green Cargo ska vara en attraktiv leverantör av godstransporter. Vi vet att vi själva har en del av lösningen kopplad till ökad kvalitet och punktlighet i vår egen hand.

Om de transport- och klimatpolitiska målen ska kunna uppnås krävs goda transportmöjligheter som binder ihop landet och som stärker konkurrenskraften för svenskt näringsliv. Under 2021–2022 ska en ny nationell plan för infrastruktur tas fram och beslutas i riksdagen. Green Cargo vill se tydliga satsningar på banor som är viktiga för godstrafiken. Både när det gäller att öka kapaciteten i det befintliga järnvägsnätet och nya infrastruktursatsningar.

överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart", presenterades i maj 2020. Många av Sveriges industriföretag förlitar sig på en väl fungerande godsjärnväg, kanske än mer nu under pågående pandemi än tidigare.

Tågtrafiken har ökat kraftigt. Bara i Sverige har persontrafiken ökat med 120 procent de senaste 25 åren även om pandemin covid-19 tillfälligt har medfört en minskning i resenärsvolymer. Godsvolymer på järnväg har varit relativt konstanta över tid, men enligt bransch- och arbetsgivarförbundet Tågförretagen finns det goda förutsättningar för en kapacitetsökning för godsvolymer på järnväg motsvarande en fördubbling till 2030 jämfört med 2014, förutsatt att en rad politiska styrmedel kommer på plats.

Norska och danska satsningar på järnväg

Den innevarande nationella transportplanen i Norge avser 2018–2029 och arbetet med kommande plan, 2022–2033, är igång. I den nuvarande planen finns betydande satsningar kopplade till persontrafik på järnväg, företrädesvis pendlning på kortare

avstånd. I planen finns även en särskild "godspakke" som syftar till att stärka konkurrensen för godstransporter på järnväg.

Förutsättningarna att köra gods på järnväg i Norge är utmanande. Det norska järnvägsnätet har en betydligt mer utmanande topografi jämfört med svenska förhållanden. Den generella mötesspårslängden tillåter inte längre tåg än 475 meter. Det är en stor begränsning i förhållande till Sverige där systemet är tillrättalagt för 650 meter långa tåg. En förutsättning för att kunna köra längre tåg handlar, förutom om längre mötesspår, också om att godstågen i taktisk och operativ planering behöver prioriteras.

Även i Danmarks nationella infrastrukturplan finns tydliga järnvägssatsningar. Dels en planerad elektrifiering av ett antal stråk som även är viktiga för att öka andel godstransporter på järnväg inrikes i Danmark, dels satsningar kopplade till den nya förbindelsen över Fehmarn bält. Den sistnämnda förbindelsen beräknas stå klar 2029. Konkret kommer det att innebära ökade möjligheter för såväl person- som godstransporter med en minskad ledtid till Tyskland motsvarande cirka två timmar.

Vi rustar för robust långsiktig lönsamhet

Green Cargos strategiska mål är att vara ett av Europas mest effektiva och lönsamma godsjärnvägsbolag. 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 fordonstrategi

Vår långsiktiga fordonstrategi bygger på starkare lok, mer långlevande vagnar, optimerat och proaktivt fordonsunderhåll samt en högre innovationsgrad för bättre arbetsmiljö och ökad effektivisering. Hittills har vi investerat i 16 nya, sexaxliga så kallade Transmotana-lok och under vintern 2020/21 genomför 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.



IT-transformation

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, uppkopplade lok och vagnar samt en ny kundportal är exempel på hur vi får en effektivare styrning som ger ett mer prediktivt underhåll och en proaktiv kunddialog. Under våren 2021 lanseras Green Cargos nya kundportal till ett brett urval av våra kunder, där de enkelt kan boka och följa sina transporter. Internt utvecklar vi rätt stöd i form av verktyg och digital infrastruktur till våra medarbetare. Syftet är att alla ska kunna fatta väl underbyggda beslut och att det ska förenkla arbetsvardagen för var och en.

Varför: Väl fungerande transporter är nödvändiga om varor ska transporteras effektivt, säkert och helst med så liten påverkan på miljön 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.



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 inom, samt 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 initialt 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. För trafiken mellan Sverige och kontinenten har dock vägtrafiken tagit merparten av marknadstillväxten under de senaste åren. Under pandemin 2020 blev det tydligt att järnvägstransporter var en fungerande och nödvändig ryggrad i den europeiska transportmarknaden. I takt med att ny infrastruktur byggs, inte minst den nya förbindelsen över Fehmarn Bält, kommer järnvägens konkurrenskraft att förstärkas ytterligare.

Varför: Ett hållbart och fungerande godstransportsystem är avgörande för Sveriges viktiga industriföretag och för Sverige som handelsnation. De externa förutsättningarna med en förändrad och förbättrad infrastruktur möjliggör effektivare transporter och genererar nya godsvolymer. De externa förutsättningarna är en möjlighet att utöka vår egen produktion även internationellt.



Green Cargo – en hållbar logistikpartner med klimatsmarta transportlösningar

Godstransporter på järnväg är en viktig grund för Sveriges välstånd och konkurrenskraft. Ett hållbart och fungerande godstransportsystem är avgörande för Sveriges viktiga industriföretag och för Sverige som handelsnation. Alla transportslag behövs, både idag och i en framtid, och järnvägens roll har aldrig varit viktigare. Många av Sveriges industriföretag förlitar sig på en fungerande godsjärnväg, som miljö- och kapacitetsmässigt är oslagbar jämfört med andra transportslag.

Green Cargo ägs till 100 procent av svenska staten och förvaltas av Näringsdepartementet. Som statligt ägt bolag ska Green Cargo agera föredömligt inom området hållbart företagande. Vår vision är järnvägslogistik i världsklass och visionen är styrande för hur vi tänker, vad vi gör och hur vi kommunicerar. Hållbarhet är sedan länge en naturlig del i vår verksamhet. För Green Cargo innebär det bland annat att vi styr och leder bolaget ur ett bredare perspektiv än endast finansiellt. Det gör vi med stöd av ett balanserat styrkort som vi kallar Måltavlan. Med företagets vision, affärsidé och värderingar som utgångspunkt säkerställs ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbart företagande. Läs mer om våra respektive målområden på sidorna 30–38.

Svensk industri håller idag världsklass och bidrar till tillväxt. Exportintäkterna är grundläggande för hela Sveriges välfärd. Konkurrensen på den numera globala marknaden är dock hård och Sveriges geografiska läge gör att avstånden från produktionsanläggningar till slutkund kan innebära en konkurrensnackdel. För att överbygga avstånden är ett väl fungerande transportsystem helt avgörande. För delar av basindustrin är järnvägen det enda alternativet och för många företag det självklara valet också av klimatskäl. För andra är godsjärnvägen en viktig del av den totala logistiken, där även sjöfart och vägtransporter samverkar.

Green Cargo är en hållbar logistikpartner och en viktig del av näringslivet i Sverige. Dygnet runt transporterar våra godståg råvaror från skogar och gruvor till processindustrins anlägg-

ningar och konsumentvaror till detaljhandeln. Logistiksystemet lägger grunden för Sveriges välstånd och konsumtion, och produkterna tar i många fall tåget innan de möter konsumenterna.

Yt-, och energieffektiva samt klimatsmarta transporter

Järnvägens andel av de långväga godstransporterna på den svenska marknaden har, i volym räknat, legat relativt stabilt runt 20 procent under de senaste decennierna. Traditionellt har järnvägen sin styrka vid stora volymer och långa avstånd, vilket tillsammans med miljöaspekterna har gett tåget dess främsta konkurrensfördelar. Att transportera gods på järnväg är inte bara det mest klimatsmarta, utan även ett av de mest yteffektiva och säkra transportsätten. Ett genomsnittligt godståg (vagnslast) motsvarar ungefär 20 lastbilar med släp. Därför ser vi det som helt naturligt att godstransporter på järnväg är en central komponent för att nå klimatmålen med begränsat ingrepp i stads- och landskapsbild.

Green Cargo är en viktig aktör för att realisera regeringens godstransportstrategi. Strategin tar sikte på framtidens moderna godstransportsystem där godstransporterna är effektiva och smarta och nyttjar järnvägens fulla potential. Redan idag levererar vi storskaliga fossilfria transporter med eltåg. Våra transporter drivs med låg energiförbrukning och förnybar energi. 94 procent av vårt transportarbete sker med eltåg och klimatpåverkan per transporterad godsvikt är mycket nära noll.

VISION

Järnvägslogistik i världsklass.

AFFÄRSIDÉ

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

VÄRDERINGAR

Vi har koll, Vi vågar, Vi bryr oss,
Vi levererar.

MÅLOMRÅDEN

Säkerhet, Medarbetare, Miljö,
Kund & Kvalitet, Finans.



Det hållbara valet

Green Cargo är en hållbar logistikpartner. Ett samarbete med oss ska ge trygg vetskap om att transporterna sker på ett säkert sätt, med minimal klimatpåverkan samt goda och säkra arbetsvillkor för medarbetarna.



Socialt ansvarstagande

Vi ska alltid agera med hänsyn till vår omgivning och vi bär på ett ansvar att bidra till ett väl fungerande samhälle och svensk industri. Vår verksamhet är en säker och attraktiv arbetsplats och vi har en öppen och inbjudande dialog med våra intressenter.



Liten klimatpåverkan

Vi arbetar ständigt för att minimera vår verksamhets klimatpåverkan. Vi erbjuder våra kunder klimatsmarta och tydliga logistiklösningar och skapar ökad insikt och förståelse för transporters påverkan på miljön.



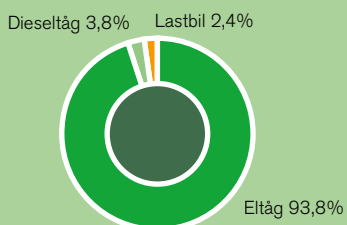
Ekonomisk hållbarhet

Hållbara löften i våra erbjudanden leder till långsiktiga och förtroendefulla relationer. Målet är att nå våra ägares finansiella krav och skapa konkurrenskraft för våra kunder.

Green Cargo – en hållbar logistikpartner

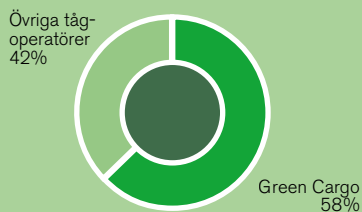
Det ska vara enkelt att vara kund hos Green Cargo. Vi utvecklar kommunikations- och logistiklösningar tillsammans med våra kunder och leverantörer. Digitalisering och automatisering ligger högt på agendan. Med hållbar logistik menar vi att transporten, förutom att den är klimateffektiv, också är trafiksäker,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

Fördelning mellan transportslagen, Green Cargos transportarbete 2020



Källa: Green Cargo

Andelar av godstransporter på järnväg i Sverige 2020 (tågkilometer)



Källa: Trafikverket

Ökad digitalisering

Vi säkerställer rätt vagn och lok till rätt kund för en effektiv och tillförlitlig transport. Med fler uppkopplade fordon och vagnar kan vi se till att rätt fordon är på rätt plats vid rätt tillfälle.

Yt- och energieffektiva transporter

94 procent av vårt transportarbete sker med eltåg där klimatpåverkan är mycket nära noll. Ett genomsnittligt godståg (vagnslast) motsvarar ungefär 20 lastbilar med släp. Det transportarbete vi utförde 2020 motsvarar 925 000 lastbilstransporter som vardera kör 50 mil.

Kundens behov i centrum

En transportlösning med järnväg är effektiv, kostnadsoptimerad, säker, pålitlig och miljömässigt bra. Inte minst när järnvägen kommer in tidigt i kedjan och när gods i stora volymer ska transporteras långt. Vi anpassar produktionssätt, vagnstyp, dragkraft och tidtabell helt utifrån kundens behov av logistikkedja.

Skräddarsydda intermodala transporter

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

Effektiva hampendlar

Green Cargo opererar ett trettiotal hampendlar till och från Göteborgs hamn samt ett stort antal Östersjöhamnar. Nyckeln till hållbar logistik finns i samverkan mellan olika aktörer och olika transportslag.

Unikt vagnslastnät

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

Systemtransporter

Systemtransporter utgörs av kundunika systemlösningar för transport av mycket stora volymer mellan fasta destinationer. Lösningen riktar sig mot kunder med behov av regelbunden transportkapacitet mellan fasta destinationer i heltåg som kan integreras i kundens produktionsprocess.

Kundunika och flexibla logistiklösningar

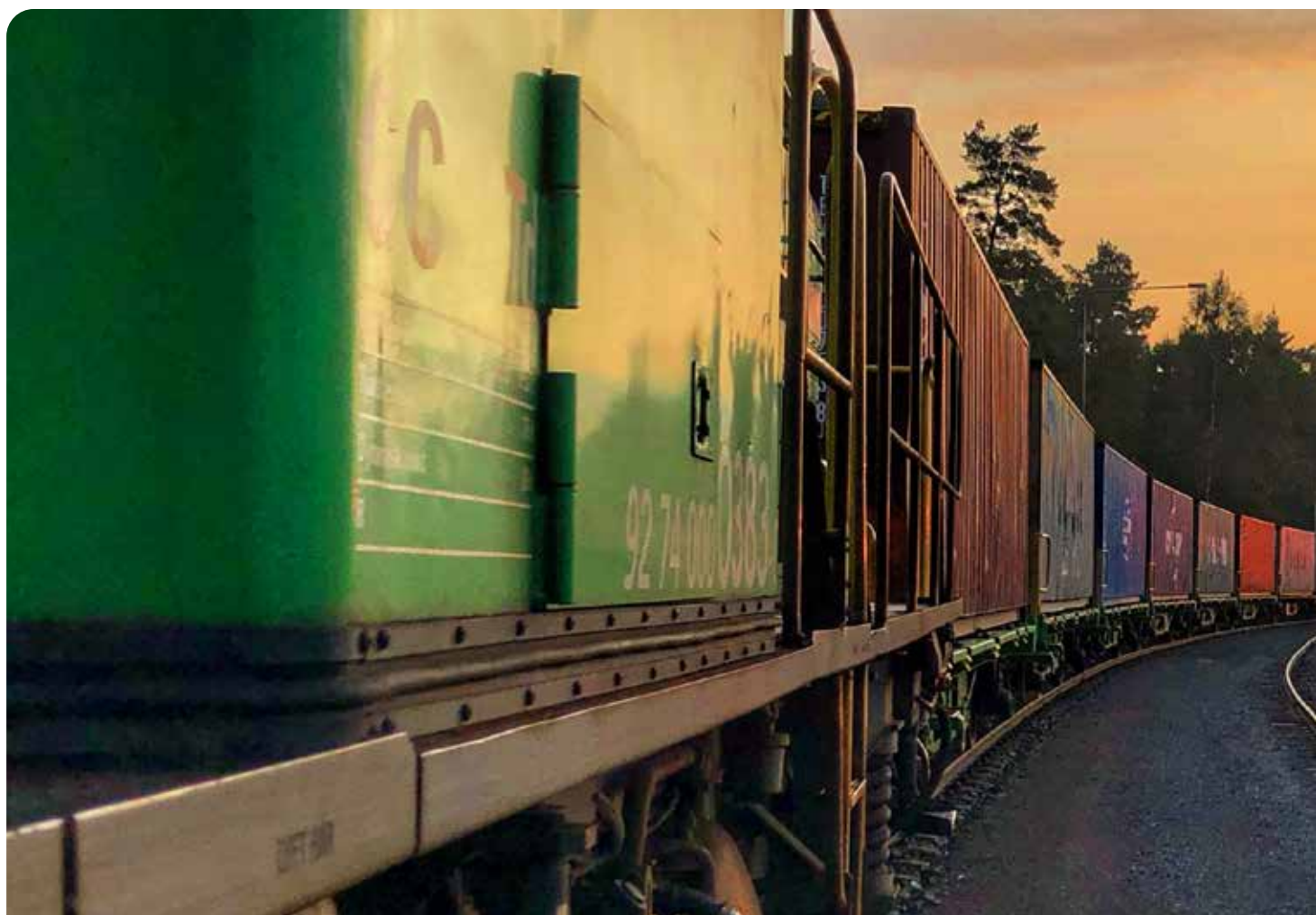
Green Cargo är den största järnvägsoperatören för gods i Sverige. Erfarenheten av godstransporter är bred inom företaget – både när det gäller järnvägslogistik och lastbilstransporter. Bolagets kunder finns inom basindustrin där skog, stål och papper dominerar men även inom branscher som kemi/energi,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

Green Cargo hanterar stora mängder gods, med hög frekvens och med stor spridning. Genom kundanpassade transportlösningar ser vi till att godset kommer fram i rätt skick, till rätt plats och vid rätt tidpunkt. Som en kugge i det svenska näringslivet och med helhetsöversikt och kundanpassade logistiklösningar kan vi bidra till 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 för stål och kemi

Inom kundsegmenten stål och kemi har kunderna stora och investeringstunga anläggningar med komplexa och varierande godsflöden som transporteras både nationellt och internationellt mellan hamnar och industrier. 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. Kvalitet och säkerhet är viktigt vid transport av kemikalier, då de klassas som farligt gods, och måste gå som specialtransporter.



Transporterna anpassas för att gå i både regelbundna flöden 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 transportalternativ anpassas utifrån skogskundens behov

Våra tjänster mot 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 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, vagn- och lastbärlösningar är delar som påverkar hur logistiklösningen utformas. Då 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 effek-

tiva och miljöriktiga transportalternativet för lösa lastbärare.

När alla ingående delar samverkar skapas klimatsmarta, kostnadseffektiva, stabila och punktliga transporter, vilka blir en viktig del av kundernas totala distributionskedja.

Samverkan mellan transportslag för hög leveransprecision

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.

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 sy ihop skräddarsydda lösningar för forsling till och från järnvägen, eller erbjuda fjärr- och lokaltransporter samt distribution.

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



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 8 500 lastbilstransporter dagligen.

Våra kunders transportbehov varierar från en vagn till hela tågsätt och med cirka 5 000 vagnar, 360 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 tåget. Att kombinera järnväg med bil möjliggör för många företag att välja järnvägen, även om de inte är spåranslutna.

Vårt nätverk i Sverige är sammanlänkat genom följande förbindelser:

- Linjer (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 Rostock

Green Cargo har eget trafiktillstånd och kör vagnslastlösningar till Kolding i Danmark.

Green Cargo är medlem i Xrail som är ett produktions-samarbete mellan sju europeiska järnvägsföretag, som gör det enklare att transportera gods i vagnslastssystemet 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

Cirka **300** destinationer i Sverige, Norge och Danmark

Närmare **2 000** destinationer i Europa

- = Tre centrala nav med rangering
- = Tre mindre rangerbangårdar
- = Nio lokala tågbildningsorter



Transporterade ton – Green Cargo 2020



21 000 000

ton



925 000

lastbilstransporter

motsvarar

Process- och kundorienterad verksamhetsutveckling

Under 2020 har Green Cargo fortsatt att transformera bolaget genom det program som sjuösettes redan under 2018. Programmet har som syfte att genom ökad kontroll och stabilitet internt uppnå förbättrad säkerhet, punktlighet och lönsamhet och det fokuserar på både kommersiella och operativa områden samt innefattar en mängd lönsamhets- och kultursterkande åtgärder.

Stort fokus ligger på att skapa robusta processer som gynnar såväl kunder som medarbetare samtidigt som vi stärker bolagets lönsamhet och vår förbättringskultur. När vi summerar 2020 har vi sammanlagt gått igenom över 50 initiativ. Initiativen är arbets- och förbättringsområden där vi ser att bolaget får en bra balans mellan snabb respektive långsiktig effekt. Hänsyn tas till i vilken takt organisationen har förmåga att genomföra förändringarna.

Vi har åstadkommit en rad framsteg under året och våra tre huvudsakliga prioriteringar; säkerhet, punktlighet och lönsamhet är väl förankrade internt. Inom de två förstnämnda områdena har bolaget genom transformationsprogrammet tagit tydliga steg i rätt riktning.

Vagnstyrning för bättre service

Vagnstyrning är ett stort och komplext, men väldigt viktigt område som drivs både tvärfunktionellt inom bolaget och i nära samarbete med kund. Fokus är att ha rätt typ av vagn, hos rätt kund, på rätt plats och i rätt tid. Genom en effektiv vagnstyrning kan vi vara mer proaktiva vilket ger oss större möjligheter att serva våra kunder på ett bättre sätt. Med högre kvalitet genereras en bra balans mellan kundernas behov och vår kapacitet. Det i sin tur leder till att vi skapar bättre förutsättningar att än bättre planera vår produktion.

Inom initiativet tittar vi på allt från planering av vagnflöden och stillestånd till resursutnyttjande av vagnar och operativ styrning.

Delar inom initiativet är:

- Optimera utnyttjandet av egna vagnar
- Harmonisera processen från kundbokning till leverans
- Planering och optimering av depåer
- Reducera antalet tomvagnstransporter
- Effektivare hantering av utländska vagnar
- Verkstads- och underhållstyrning

Effekt: Bättre punktlighet, regularitet och kapacitetsutnyttjande, färre ombokningar, minskade kostnader och nöjdare kunder.

Daglig styrning skapar gemensam förståelse för nuläget

Våra medarbetare är vår viktigaste tillgång och genom systematisk ordning och reda skapar vi ett säkrare och effektivare arbete på våra bangårdar. Daglig styrning, med närvarande ledarskap och engagerade medarbetare, är ett viktigt verktyg för att dagligen prata om nuläget, lyfta fram avvikelserna samt prioritera och fördela arbetet. Verktöget är huvudnyckel till att fånga problem och avvikelser samt att driva arbetet med ständiga förbättringar i olika former. Genom närvarande ledarskap säkerställer vi även processverifiering genom att följa upp så att vi arbetar enligt överenskommen standard. Det gör oss lite bättre inom våra prioriteringar säkerhet, punktlighet och lönsamhet – varje dag.

Fokus inom initiativet ligger på:

- Processer och flöden
- Inställning och beteenden
- Ledningsstruktur

Effekt: Genom förbättrad information kan vi koordinera arbetet på bangården bättre och öka kvaliteten mot våra kunder. Vi får stabilare och säkrare produktionssystem med stärkt säkerhetskultur och säkrare arbetssätt samt färre störningar, minskat antal förseningsminuter, ökad kundnöjdhet och bättre lönsamhet.

Behovs- och kapacitetsplanering för ökad kundnöjdhet

Som järnvägsoperatör, med en planerings- och produktionstung verksamhet, behöver vi ha en stabil och bra process för prognostisering och planering för att matcha kundens behov mot tillgänglig kapacitet och resurser. Initiativet är ett tätt samarbete mellan avdelningarna Marknad och Operations men det sker även i nära dialog med kund. Informationsutbytet kring vilket behov kunden har och vår egen kapacitet i nätverket är avgörande för att vi ska kunna effektivisera, vara flexibla och nå en bättre prognosprecision. Med rätt information kan vi skapa flexibilitet i innevarande tågplaneperiod, justera kapaciteten efter kundbehovet samt minimera inställda tåg. Att snabbt kunna ställa om och möta kundens behov gör att vi nyttjar ledig kapacitet och kan köra extratåg – vilket är en framgångsfaktor.

Fokus inom initiativet ligger på:

- Prognosplanering utifrån kundbehov vad gäller godsvikter och antal vagnar per kund och relationer etc.
- Tydligare informationsutbyte med kund
- Säkerställa vår egen kapacitet i nätverket utifrån kundens behov
- Skapa flexibilitet i innevarande tågplaneperiod för att kunna utnyttja frigjord kapacitet på bästa sätt.

Effekt: Erbjuder en attraktiv produkt, med rätt tågfyllnad, bättre regularitet, högre prognosprecision, ökad kundnöjdhet, minskade kostnader och bättre lönsamhet.

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 beakta 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 så som 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 och att bygga 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 kommer vi att arbeta mer fokuserat med hur koden ska tillämpas i organisationen, utbildningsmaterial kommer tas fram och ytterligare material kommer produceras så att uppförandekoden enkelt ska förstås och bli tillämpbar oavsett vilken funktion man har på Green Cargo.

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, förhållanden som kan påverka bolaget negativt eller förhållanden som kan hota en persons liv eller hälsa. Under 2020 inkom två ärenden i systemet. Ett ärende berörde upplevd kränkande särbehandling och ett ärende arbete i säkerhetstjänst. Båda ärendena har behandlats och lämpliga åtgärder vidtagits.



Lagar, föreskrifter och internationella konventioner

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

Leverantörer och samarbetspartners

Green Cargo har högt ställda krav från bolagets intressenter. Som ett led i det arbetet har vi sedan 2018 en uppförandekod för våra leverantörer. Denna uppdaterades under 2020. Uppförandekoden möjliggör för oss att föra en djupare dialog med våra leverantörer kring kraven och därigenom ömsesidigt öka kunskapen kring ansvarsfulla inköp och fördjupa samarbetet inom områden som affärsetik och mänskliga rättigheter, men även klimat och miljö.

Vi är ärliga och transparenta i våra relationer med samarbetspartners och tredje part och vi förväntar oss att våra, och deras leverantörer i sin tur, beter sig på samma sätt. Vi förväntar oss 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 visar att 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.

- Tjänst som säkerställer att godset når kunden, exempelvis lastbilstransportörer, företag som levererar växlingstjänster, truck- och lyfttjänster, båttransporter samt tågdragare.
 - Tjänst som säkerställer att de kritiska IT-systemen 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 tågdragnig.

Under 2020 har vi bara genomfört två revisioner hos strategiska leverantörer. Antalet utförda revisioner har under året varit betydligt färre än planerat vilket är en direkt effekt av pandemin och minskade möjligheter att besöka våra leverantörer. Under 2021 förväntas ursprunglig plan följas samt kompletteras med digitala revisioner.

Green Cargo accepterar inte eller erbjuder gåvor, representation eller andra personliga fördelar som kan antas påverka en affärssuppörelse. Motsvarande krav riktas mot bolagets leverantörer och samarbetspartners genom de avtal som bolagen ingår med varandra. Green Cargo ska alltid följa nationell lagstiftning och regler i de länder vi är verksamma i.

Green Cargo verkar i ett fåtal högriskländer, exempelvis vid köp av nya lok och köp av IT-tjänster. Vi följer löpande upp dessa leverantörer och de har skrivit på att de avser att följa vår uppförandekod för leverantörer vilket innebär att de är insatta i vilka

krav vi ställer på våra underleverantörer i frågor kring affärsetik, korruption och mänskliga rättigheter med mera. Vi verkar inte i en bransch där det är vanligt förekommande med mutor eller korruption. I den väsentlighetsanalys som genomfördes 2015, och som utvecklades under 2018, ingår inte korruption som ett för intressenterna väsentligt område samt anses vara låg risk för bolaget.

Riskhantering – en naturlig del av affärsverksamheten

Risktagnig 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 de negativa konsekvenserna 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 och inom alla områden. Detta beskrivs på sidorna 44–46 i förvaltningsberättelsen. Green Cargo har för avsikt att se över sin modell för riskhantering respektive leverantörssegmentering under 2021.



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 centrala 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.

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. En förutsättning för att

vi ska kunna leva upp till de krav och förväntningar som ställs på bolaget, är att vi förstår vilka frågor som är väsentliga för våra intressentgrupper.



Medarbetare

Våra medarbetare är en viktig förutsättning för Green Cargos framtid.

Deras engagemang och prestation är avgörande för att vi ska kunna leverera en effektiv och hållbar järnvägslogistik. Green Cargo strävar efter att vara en attraktiv arbetsgivare med uttalad hållbarhetsprofil och ha ett gott ledarskap. Vi ska erbjuda en trygg arbetsmiljö och vara en stimulerande arbetsplats.

Dialog: Återkommande arbetsplatsträffar, medarbetarundersökning, medarbetarsamtal och olika interna kanaler. Dialog sker även med medarbetarnas fackliga företrädare.

Uppföljning: Sjukfrånvaro, trafiksäkerhetsindex, antal olyckor, andel kvinnor inom Green Cargo, årlig medarbetarundersökning med ledarskapsindex och engagemangsindex.



Kunder

Våra kunder ställer höga krav på tillförlitliga järnvägstransporter både

vad gäller punktlighet och proaktivitet. Ett samarbete med Green Cargo ska ge trygghet om att transporterna sker med minimal klimatpåverkan, på ett säkert sätt och med goda och säkra arbetsvillkor för medarbetarna samt ge en långsiktigt hållbar ekonomi. Vår relation med våra kunder är avgörande för vår fortsatta framgång och tillväxt.

Dialog: Kontinuerlig dialog genom Green Cargos marknadsorganisation, kundmöten, projektmöten, möten på ledningsnivå samt genom vår hemsida och pressrum.

Uppföljning: Mätning av kundupplevelse genom en veckovis kundnöjdhetsmätning avseende upplevd kvalitet, punktlighet och regularitet.



Ägare

Green Cargo ägs till 100 procent av svenska staten och förvaltas av Närings-

departementet. Svenska staten arbetar aktivt för att de företag som staten äger ska vara föredömen inom hållbarhet. Hållbart företagande ska genomsyra allt från beslut till planering, investeringar, inköp och rekryteringar. Krav finns på marknadsmässig avkastning med relevanta och tydliga mål men även på god affärsetik, att arbeta aktivt med jämställdhetsfrågor samt beakta mångfaldsaspekten.

Dialog: Löpande dialog med enheten för statligt ägande på Näringsdepartementet, styrelsemöten, årsstämmor och nätverksträffar.

Uppföljning: Delårsrapportering, års- och hållbarhetsredovisning, bolagsstyrningsrapport, presentationer och övrig rapportering som sker löpande under året.

Intressentdialog som engagerar

Dialogen med våra intressenter hjälper oss att utveckla och förbättra verksamheten, inte minst ur ett hållbarhetsperspektiv. Intressenterna, som både påverkar och påverkas av vår verksamhet, har därför stort inflytande på vilka hållbarhetsområden vi bör fokusera på. Medarbetare, kunder och ägare är våra huvudintressenter.

Green Cargo för en regelbunden dialog med samtliga av våra intressenter i den dagliga verksamheten medan mer djuplodande dialoger förs vart tredje år med respektive intressentgrupp. Utöver det genomförs kontinuerligt fördjupade samtal och workshops med en eller flera utvalda grupper.

2018 genomförde Green Cargo en större workshop med ett flertal av våra kunder. Syftet var att skapa en djupare insikt om vad kunderna har för utmaningar, vad som är avgörande vid val av logistiklösning och i synnerhet vid val av Green Cargo och de lösningar vi erbjuder. Utfallet visar att kunderna i stor utsträckning prioriterar frågor som påverkar dem direkt såsom kvalitet och punktlighet. De har förväntningar på att Green Cargo ska digitalisera väsentliga informationsflöden som störningsinformation, redovisa ledig kapacitet och förbättra och utveckla informationen om var transporten befinner sig.

Under 2018 genomfördes även en djuplodande workshop med intressentgruppen medarbetare. Gruppen representerades av medarbetare från traditionella stabsfunktioner, driftorganisationen samt från produktion. Inför workshoppen hade en bruttolista med hållbarhetsaspekter, som är viktiga för Green Cargos verksamhet, tagits fram och dessa diskuterades, värderades och prioriterades av intressentgruppen. För intressentgruppen medarbetare är säkerhet, arbetsmiljö och bolagets ekonomiska resultat de absolut viktigaste områdena. Intressentgruppen anser också att det är viktigt att de ges möjlighet att göra rätt, oavsett om det handlar om säkerhet, processer, miljöfrågor eller annat område. Det är också viktigt för gruppen att kunna lita på att rätt beslut tas i rätt led i organisationen för att alla ska kunna göra sitt yttersta oavsett funktion.

Med vår ägare, svenska staten, sker dialogen om hållbarhetsrelaterade frågor integrerat med övriga ägarfrågor. Ägaren har särskilt lyft säkerhet och arbetsmiljö men även bolagets finansiella situation för att nå en långsiktig stabil finansiell verksamhet. Sveriges regering har högt uppsatta klimatmål. För våra ägare är det därför av största vikt att Green Cargo bidrar till att Sverige når sina klimatmål.



Leverantörer och andra samarbetspartners

Green Cargo samarbetar aktivt och långsiktigt med ett antal leverantörer och samarbetspartners – såväl nationella som internationella. Varje samarbetsrelation är viktig för att säkerställa en hög kvalitet på utfört transportarbete och bygger på ömsesidigt kravställande. Trafikverket är både leverantör till Green Cargo och en viktig samarbetspartner. Gemensamma frågor som diskuteras rör exempelvis transportsystemets robusthet kopplat till punktlighet.

Dialog: Löpande avstämningsmöten, omförhandlingar av avtal och upphandlingar.

Uppföljning: Punktlighetsstatistik, trafiksäkerhet, säkerhet, avtalsuppföljning, externa revisioner samt uppföljning av efterlevnad av Green Cargos uppförandekod för leverantörer.



Organisationer

För Green Cargo är det viktigt med strategisk utveckling av järnvägens varumärke och konkurrenskraft samt rättvisa förutsättningar för transportbranschen. För att driva gemensamma frågor medverkar Green Cargo bland annat i Järnvägsbranschens Samverkansforum (JBS), branschsamarbetet Tillsammans för Tåg i Tid (TTT) och bransch- och arbetsgivarförbundet Tågföretagen.

Dialog: Kontinuerliga avstämningsmöten, deltagande i styrelsemöten.

Uppföljning: Punktlighet, trafiksäkerhet, säkerhet, trafikpolitiska beslut.



Myndigheter

Som järnvägsföretag och arbetsgivare har Green Cargo långtgående myndighetskrav på sig för att förebygga de risker som verksamheten kan medföra. Viktigaste samverkanspartners är Transportstyrelsen i Sverige, Statens Jernbanetilsyn i Norge och Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i Danmark, samt Arbetsmiljöverket i Sverige. Tillståndsprovning, säkerhetsstyrning och systematiskt arbetsmiljöarbete är viktiga frågeställningar i våra kontakter.

Dialog: Samverkan med myndigheter inkluderar såväl strategiska som taktiska möten samt tillsynsbesök.

Uppföljning: Allvarliga olyckor, olyckstrender och säkerhetsstyrning.



Samhälle

I Green Cargos nätverk trafikerar vi cirka 300 platser runtom i Sverige, Norge och Danmark. För oss är det viktigt med en positiv inverkan i vår närmiljö. Samarbeten med skolor och hänsyn till närboende som kan beröras av vår verksamhet är en del av vår vardag. Lokal media, fackpress och rikstäckande media är också viktiga ur ett samhälleligt perspektiv. Green Cargo vill både vara och uppfattas som en transparent och öppen aktör samt underlätta för media att göra sin samhällsuppgift.

Dialog: Samrådsmöten med kommuner, dialog med grund-, yrkes- och högskolor samt presstelefon dygnet runt, intervjuer, externwebben och sociala medier.

Väsentlighetsanalys – samverkan kring hållbarhet

Green Cargos dagliga hållbarhetsarbete utgår från statens ägarpolicy, företagets strategier och mål samt FN:s globala mål för hållbar utveckling. Tack vare en nära samverkan med våra intressenter utvecklas och förbättras verksamheten ur ett hållbarhetsperspektiv – såväl socialt och miljömässigt som ekonomiskt.

Green Cargo ska som statligt ägt bolag agera föredömligt genom hela värdekedjan. I det ingår att bedriva och utveckla alla delar av verksamheten på ett hållbart sätt. Det inkluderar analys av och ansvar för affärsmöjligheter och risker avseende bland annat miljö, mänskliga rättigheter, arbetsvillkor, antikorrupktion, affäretik, jämställdhet och mångfald.

Som grund för bolagets väsentlighetsanalys ligger bland annat resultaten från de olika intressentdialogerna, ledningens genomgång inom ramen för bolagets integrerade ledningssystem samt strategi- och affärsplaneprocessen. Dessutom tar väsentlighetsanalysen avstamp i det transformationsprogram som bolaget startade

under 2018. Syftet med programmet är att driva ett systematiskt förändringsarbete där bolaget prioriterar åtgärder inom ledning och processer för ökad kontroll, kvalitet och lönsamhet.

Vi har prioriterat de väsentligaste hållbarhetsfrågorna utifrån påverkan, intressenternas förväntningar och krav samt ägardirektiv. Totalt har fem områden valts ut som prioriterade hållbarhetsområden; arbetsmiljö, säkerhet, punktlighet, miljöprestanda (energianvändning och utsläpp av växthusgaser) samt ekonomiskt resultat.

Varje hållbarhetsområde kopplas till de målområden som Green Cargo definierat sedan tidigare för att säkerställa hållbart företagande och som alla är betydande för vår verksamhet; Säkerhet, Medarbetare, Miljö, Kund & Kvalitet och Finans.

Aspekterna utvärderas kontinuerligt för att bedöma om något har ändrat sig internt eller i omvärlden som motiverar en ändring av prioriteringarna. Under 2020 har inga betydande förändringar genomförts som påverkar prioriteringen av bolagets väsentliga hållbarhetsfrågor.

En verksamhet med hållbarhet i fokus

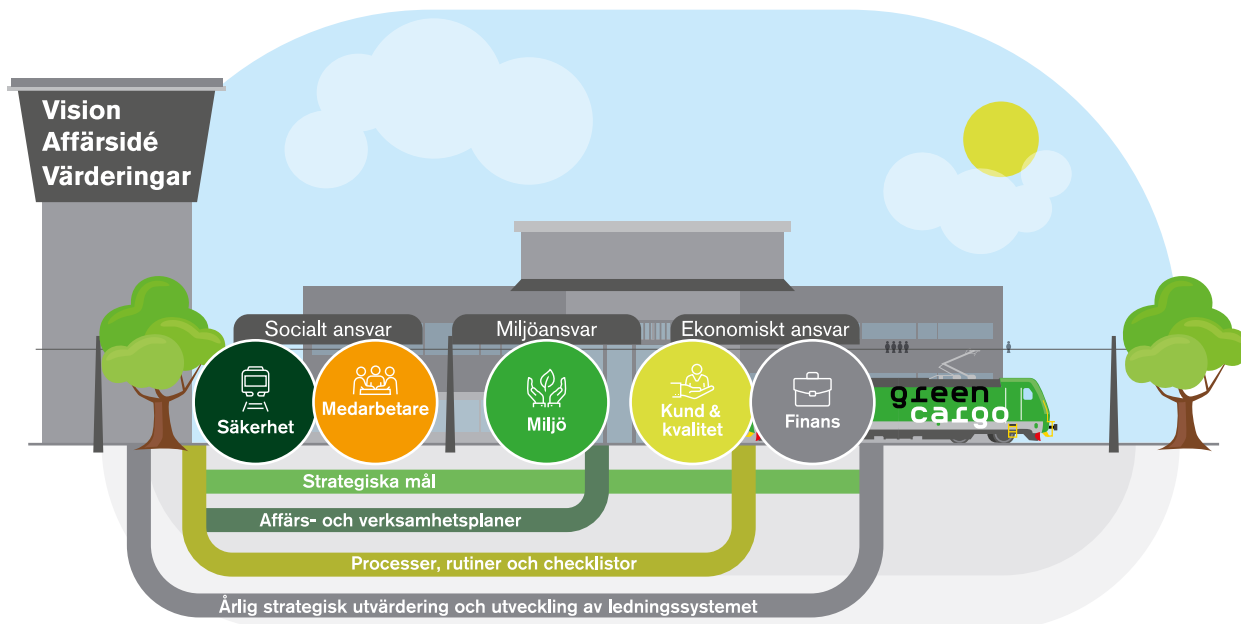
Green Cargo styrs för att utvecklas i enlighet med styrelsens och ägarens mål för verksamheten och företagets vision om järnvägslogistik i världsklass. Vi styr och leder därför bolaget ur ett bredare perspektiv än endast finansiellt med stöd av ett balanserat styrkort som vi kallar Måltavlan. På så sätt säkerställer vi att hållbarhet genomsyrar hela vår verksamhet.

Vår ambition är att alltid möta de krav som våra intressenter ställer på oss inom hållbarhet. Med rötter i den svenska tågtrafikens ursprung är vi Sveriges mest erfarna aktör inom järnvägslogistik. Vi är en viktig del av det skandinaviska näringslivet, både som en pålitlig leverantör av logistiktjänster och som en attraktiv arbetsgivare. Dygnet runt fraktar våra godståg både råvaror och förädlade produkter till industrier i olika delar av Skandinavien och till kontinenten. Slutprodukterna tar i många fall tåget även till konsumenterna i ett hållbart logistiksystem som lägger grunden för Sveriges välbefinnande och konsumtion.

Våra fem målområden, Säkerhet, Medarbetare, Miljö, Kund & Kvalitet samt Finans hjälper oss att styra och leda verksamheten i enlighet med de krav och förväntningar som kunder, ägare och

andra intressenter ställer på oss. På det viset skapar vi förutsättningar för en effektiv, stabil och på sikt lönsam verksamhet och för att kunna erbjuda våra kunder säkra och punktliga transporter med minimal klimat- och miljöpåverkan. Men självklart också en säker arbetsplats med god arbetsmiljö för våra medarbetare. Läs mer om våra respektive målområden på sidorna 30-38.















Svenska staten arbetar aktivt för att de företag som staten äger ska vara föredömen inom hållbarhetsarbetet. Green Cargo ser på Måltavlan i sin helhet som våra samlade hållbarhetsmål. 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 2030 om inget annat anges.



Hållbart företagande är en naturlig och integrerad del i Green Cargos affärsmodell. Med utgångspunkt i vår vision, affärsidé och värderingar säkerställs ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbart företagande genom mätning och uppföljning inom våra fem målområden i Måltavlan.

Strategiska mål konkretiseras i affärs- och verksamhetsplaner. Green Cargos processer, rutiner och checklistor ska säkerställa att vi arbetar så effektivt som möjligt och tar socialt, miljömässigt och ekonomiskt ansvar.

Måltavlan

Målområde	Måltal	Utfall 2020	Mål 2020	Utfall 2019	Mål 2030	SDG
 Säkerhet	Trafiksäkerhetsindex	95,5	95,7	95,4	98	
 Medarbetare	Sjukfrånvaro, %	4,1	4,5	4,1	n/a	
	Engagemangsindex, Green Cargo AB	78	76	74	85	
	Ledarskapsindex, Green Cargo AB	74	70	68	n/a	
	Andel kvinnor, Green Cargo AB, %	19	18	18	30	
 Miljö	Gram CO ₂ e/tonkm	2,96	2,66	3,09	n/a	 
	kWh/tonkm, järnväg med eldrift	0,036	0,035	0,037	0,030	
 Kund & kvalitet	Kundnöjdhet, utvalda kunder (skala 1–5)	3,75	3,50	3,33	n/a	 
	Punktlighet till kund, lastad vagn till kund inom utlovad timme, %	91,6	95	90,7	95	
	Regularitet, andel avvecklade av totala tåg (utrullad plan), %	96,3	95,5	96,0	n/a	
 Finans	Rörelseresultat Green Cargo AB i MSEK (moderbolaget)	-206	n/a	-107	n/a	 
	Nettoomsättning i MSEK (moderbolaget)	3 714	n/a	3 738	n/a	
	Avkastning på operativt kapital % (koncern)	-10,7	n/a	-4,6	n/a	
	Nettoskuldssättningsgrad* (koncern)	7,3	n/a	3,5	n/a	

FN:s globala mål för hållbar utveckling



GLOBALA MÅLEN
för hållbar utveckling

Vår vision bidrar till en hållbar framtid. FN:s 17 globala hållbarhetsmål 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.

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 ingen medarbetare inom bolaget ska ha skadats svårt eller mist livet på grund av trafikproduktionen. Det målet är uppnått för 2020.

Arbetet inom målområde Säkerhet handlar om det riskreducerande arbetet för att förhindra alla typer av olyckor. Säkerheten lägger grunden för bättre kvalitet i vår leverans till kunderna, ger medarbetarna en tryggare arbetsmiljö samt minskar kostnader och eventuell negativ miljöpåverkan. Säkerhet är vårt högst prioriterade område inom bolaget.

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. Trafiksäkerhetsindex blev 2020 95,5 mot årsmålet 95,7. Det är en fortsatt förbättring mot föregående år trots att målet inte riktigt nåddes. Med rätt fokus och engagemang är vi övertygade om att vi kan förbättra resultatet ytterligare över tid.

Under 2020 fortsatte bolaget sitt arbete med ständiga säkerhetsförbättringar. Synligt ledarskap genom daglig styrning och processverifieringar har införts på fler orter med god framgång. En god rapporteringskultur av osäkra förhållanden och beteenden, vilket är ett fundament i arbetet med att stärka säkerhetskulturen, har tagit ordentlig fart under 2020. Detta är exempel på goda arbetssätt som fortsätter att spridas runt om i vår verksamhet.

Särskilt fokus på att höja säkerheten vid växlingsarbete och åkning på vagn har präglat året. Den etablerade interna "Åkbarhetsgruppen" har utvecklat utformningen av fotsteg och handtag och ett antal vagnar har byggts om och försetts med den nya utrustningen. Ett projekt för att utreda möjligheten till att undvika att personal står på första vagn i färdriktningen har startats. Projektet ämnar föreslå en ny teknisk lösning där

kameraövervakning och objektidentifiering kan möta kravet på uppsikt i färdriktningen. Därtill har nya interna regler för växlingsarbete lanserats vilket har förändrat vissa arbetssätt vid växling och höjt säkerheten för medarbetarna.

Rätt kunskaper och färdigheter för medarbetare i trafiksäkerhetstjänst är av största vikt för företaget. Under 2020 har vår Produktionsskola därför förstärkts och anpassats efter behovet, vilket redan har gett positiv effekt i form av förbättrade utbildningsplaner och utbildningsmaterial, jämte en bättre framförhållning och utbildningsplanering. Inriktningen framöver är att Produktionsskolan fortsatt ska vara ett kunskapscenter för alla medarbetare med arbetsuppgifter som kan ha påverkan på trafiksäkerheten.

Prioriterade områden 2021 och åren framöver är att fortsätta arbetet med att stärka säkerhetskulturen generellt i företaget och intensifiera säkerhetsarbetet genom synligt ledarskap och Säkra vanor inom hela bolaget. Det tror vi är rätt väg mot att etablera en kultur som bygger på öppenhet och transparens såväl som efterlevnad och tydlighet vad gäller säkerhetsarbetet och dess prioritet.

Green Cargo är engagerat i branschöverskridande säkerhetsarbeten genom bransch- och arbetsgivarförbundet Tåg företagen och i direkt samarbete med Trafikverket och andra aktörer. Bolaget deltar också i förvaltningen av de gemensamma trafikbestämmelser för järnväg, TTJ. Även dessa aktiviteter fortsätter under 2021 som ett viktigt bidrag till utveckling och förbättring av branschgemensamma regler och säkerhetsfrågor, samt hantering av gemensamma risker i järnvägssystemet.





Varför dessa nyckeltal?	Prioriterade aktiviteter under året som gått	Mål och utfall 2020	Exempel på aktiviteter 2021–2023
<p>Trafiksäkerhetsindex</p> <p>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 järnvägs-systemet).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Daglig styrning, processverifiering och 5S startats på fler orter. • Förbättring av 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" förbättring av handtag och fotsteg. • Ökad säkerhet vid växling genom förändrade interna regler. 	<p>Utfall: 95,5 Mål: 95,7</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Daglig styrning, processverifiering och 5S startas på samtliga orter enligt plan. • Förbättra kunskaper och färdigheter genom <ul style="list-style-type: none"> – uppdaterat urval och fortbildning för handledare – förstärkt process för lärande och utveckling i verksamheten – ökad användning av simulatorer vid utbildning och uppföljning – utökad praktik och träning i rollen • Säkra vanor introducerat i den norska verksamheten. • Framtagande av innovativ lösning för att minska exponeringen av våra medarbetare vid åkning på vagn. • Fortsatt branschsamverkan kring ökad säkerhet avseende plankorsningar, lastning samt lastsäkring. • Aktivt deltagande i "Internationella Plankorsningsdagen" som ett led i att verka för ökad säkerhet vid plankorsningar

Våra medarbetares engagemang är direkt kopplat till våra resultat

Green Cargos medarbetare är vår viktigaste tillgång och med sin kompetens och ambition de som driver vår utveckling och framgång mot vår vision om järnvägslogistik i världsklass. Green Cargo ska vara en attraktiv arbetsgivare med en säker, hälsosam och en främjande arbetsmiljö som utvecklar vår affär och våra medarbetare. För att kunna uppnå detta behövs ett närvarande, kommunikativt och utvecklande ledarskap samt fokus på att bedriva ett systematiskt arbetsmiljöarbete.

Målområde Medarbetare ska säkerställa att bolaget har engagerade medarbetare. Våra ledare ska ha rätt kompetens och ambition och skapa förutsättningar för prestation så att vi kan utveckla och leverera 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 bra arbetsmiljö, vilket i sin tur ger 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 bra arbetsmiljö. Under 2020 har rutiner och verktyg för systematiskt arbetsmiljöarbete uppdaterats. Green Cargo har även certifierat sig mot arbetsmiljöstandarden ISO 45001 i syfte att ytterligare harmonisera integreringen av det systematiska arbetsmiljöarbetet i företagets ledningssystem.

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 2020 har Green Cargo vidareutbildat produktionsnära chefer i utförande av skyddsron, riskanalys samt incidenthantering. Även en övergripande riskanalys för växlingsarbete har genomförts.

Bolaget har haft en låg sjukfrånvaro under hela 2020, trots pågående pandemi, och utfallet av måltalet ligger lägre än årsmålet, vilket är mycket positivt. Löpande dialog mellan chefer och skyddsombud har förts på både central och lokal nivå, olika åtgärder har vidtagits för att minska risk för smittspridning. Green Cargos kontor i Hallsberg och Solna har delvis varit nedstängda och medarbetare med administrativ tjänst har i möjligaste mån jobbat hemifrån. För att förbättra möjligheten att kommunicera och samarbeta på distans har digitala verktyg som möjliggjort distansarbete införts under våren 2020. Sammantaget har de åtgärder som vidtagits haft en positiv inverkan på Green Cargos hantering av pandemin vilket återspeglas i de låga sjuktalen.

Green Cargos fortsatta utveckling ställer krav på ständig förbättring och för det behöver vi kontinuerligt säkerställa att vi har rätt antal medarbetare med rätt kompetenser som under en

kvalitativ ledning levererar vårt kundlöfte. För Green Cargo 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 2021 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 glädjande konstatera att såväl engagemangsindex som ledarskapsindex har förbättrats i alla delar av företaget. Medarbetarundersökningen identifierar och synliggör våra utvecklingsområden och är ett verktyg för såväl ledning och chefer som medarbetare. Resultatet stödjer oss i de prioriteringar av aktiviteter vi behöver göra för att vi ska fortsätta att utvecklas som bolag samt stärka vår attraktionskraft som arbetsgivare. Varje chef tar tillsammans med sina medarbetare fram en handlingsplan med förbättringsaktiviteter för den egna gruppen, som sedan arbetas med under hela året.

Green Cargos transformationsprogram med dess olika initiativ ställer krav på och är beroende av förändrade arbetsätt och beteenden för att våra förbättringar ska bestå och vara långsiktigt hållbara. För att lyckas med detta fokuserar vi fortsatt på att ge våra ledare metoder och verktyg så att vi som bolag strukturerat och på ett medvetet sätt bedriver framgångsrik förändringsledning. En del i detta är att ge våra chefer det kommunikativa stöd de behöver med målet om att medarbetare ska förstå sin del i sammanhanget och hur varje enskild medarbetare ska kunna bidra utifrån sina förutsättningar och i sin funktion. Förståelse för den egna arbetsinsatsen och delaktighet i förändringsarbetet leder till vilja att förstärka det tvärfunktionella samarbetet samt att bidra till bolagets mål och målsättning. En grund i detta är 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.



Medarbetare

Varför dessa nyckeltal?	Prioriterade aktiviteter under året som gått	Mål och utfall 2020	Exempel på aktiviteter 2021–2023
<p>Sjukfrånvaro Friska medarbetare som trivs bra presterar och utvecklas. Hållbara medarbetare är en lönsamhetsfråga.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Månatliga analys- och uppföljningsmöten mellan centrala HR-funktionen och chefer. • Tidigt agerat på återkommande korttidsfrånvaro. • Utbildat i ergonomi på bangårdar. 	<p>Utfall: 4,1% Mål: 4,5%</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Uppföljning och analys av orsaker till utfall av sjukfrånvaro på aggregerad samt individnivå styra val av hälsofrämjande aktiviteter. • Månatliga analys- och uppföljningsmöten mellan centrala HR-funktionen och chefer.
<p>Engagemangsindex Engagerade medarbetare är förutsättning för Green Cargos effektivitet, kvalitet och tillväxt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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. 	<p>Utfall: 78 Mål: 76</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aktiv uppföljning av medarbetarundersökning. • Tydliggöra mål på individnivå. • Inkludering av medarbetare i förbättringsarbete.
<p>Ledarskapsindex Ett närvarande, coachande och tydligt ledarskap med ledare som uppmuntrar till samarbeten och skapar förutsättningar för prestation leder till engagerade medarbetare.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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 gruppleddare i syfte att möjliggöra det närvarande ledarskapet. 	<p>Utfall: 74 Mål: 70</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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.
<p>Andelen kvinnor i Green Cargo En jämställd arbetsplats skapar dynamik och stärker Green Cargo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vid tillsättning av nya medarbetare har målet kring att öka andelen kvinnor inom Green Cargo beaktats. • Interna nätverksträffar, Wrail, för våra kvinnliga medarbetare. 	<p>Utfall: 19% Mål: 18%</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kvinnligt 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.

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. 94 procent av vårt totala transportarbete och drygt 96 procent av enbart järnvägs- trafikerna sker med eldrivna lok där elen uteslutande kommer från förnybara källor med låga emissioner och låg energiåtgång (2020).

Sverige har som mål att bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer med noll nettoutsläpp av växthusgaser 2045. Transportsektorn står idag för cirka 30 procent av koldioxidutsläppen i Sverige. Enligt Trafikverket står vägtrafiken för drygt 90 procent av dessa. Järnvägstransporter är det mest yt- och energieffektiva och minst miljöbelastande trafikslaget och därför helt avgörande för att Sverige ska nå de högt uppsatta målen. Vårt mål är att se till att Green Cargo är rustat för att möjliggöra en överflyttning av gods till järnväg med hög grad av kundnöjdhet och kvalitet.

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

Flera miljöinitiativ har bedrivits under året där vi i ett internt tvärfunktionellt projekt bland annat har testat det alternativa bränslet, HVO100, i våra diesellok. HVO100 är en syntetisk diesel och en kemisk kopia av vanlig fossil diesel. Det är ett förnybart och fossilfritt drivmedel som framställs från avfall och olika rest- och biprodukter. Testerna visade ett positivt resultat både vad gäller dieselförbrukning och motorns prestanda, men också på arbetsmiljön med minskade avgaser som följd. Inför 2021 ser vi över möjligheterna till implementering, initialt för ett utvalt antal kunder i en pilot, samt tillhörande kunderbjudande för både fossilfri tågdragnings och fossilfritt växlingsarbete.

Under året har vi även testat en prototyp av tomgångsreglage på ett antal av våra diesellok. Tomgångsreglaget fungerar på samma sätt som på moderna bilar, det vill säga att dieselmotorn stoppas automatiskt när den inte behöver vara igång. Systemet ger möjlighet att minska tomgångskörningen och bränslebesparingen ger vinster för både yttre miljö och ekonomi. Dessutom gynnas arbetsmiljön med minskat buller och minskade avgaser. Tomgångsreglaget används redan idag på våra Td-lok men ytterligare modifieringar av systemet pågår för andra fordonstyper innan serieinstallation påbörjas under 2021.

Under 2020 har vi startat ett initiativ inom ramen för transformationsprogrammet som syftar till att minska tågens energiförbrukning och bromsslitage. 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 (Driver Advisory Systems – DAS) 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. I den initiala delen av initiativet har vi kartlagt vilka olika system som finns till hands för att välja den mest lämpliga lösningen. Att köra mer energisnålt har positiva effekter på miljön men även på våra underhållskostnader på grund av minskat bromsslitage.

Green Cargo har under året testat EuroDual-lok i Norge. EuroDual har en kraftig dieselmotor som med hjälp av en generator kan förse lokets elmotorer med ström på icke-elektrifierade linjer. Loket är unikt i sitt slag genom att det kan dra tunga tåg med full last på både el och diesel med bibehållen hastighet. Genom att använda EuroDual-lok kommer vi att kunna minska dieselförbrukningen men också minska energiförbrukningen i vissa transportlösningar.

Som en effekt av pågående pandemi med lägre volymer faller tågfyllnaden under året. Terminaltågen, som till stora delar dras av diesellok, tappar i fyllnadsgrad. På samma sätt minskar tågfyllnaden i såväl systemtåg som i triangeln Malmö-Göteborg-Hallsberg vilket minskar effektiviteten i elloksutnyttjandet och påverkar måltalen negativt. Men en mild vinter med ett minskat behov av tomgångskörning i början av året, en god återhämtning med större och tyngre volymer, främst inom segmentet stål och kemi, under sista kvartalet samt fler elåtermatande lok i trafik påverkar måltalen positivt. Vi når dock inte årsmålen för varken gram CO₂e/nettotonkm eller kWh/nettotonkm då miljöpåverkan i relation till utfört transportarbete ligger högre.

Att öka effektiviteten i transportutläggningen, en fordonsstrategi som bygger på att skapa möjlighet till att på effektivaste sätt dra tyngre och längre tåg, tillsammans med extern påverkan, såsom elektrifiering av sidosystem samt satsningar på effektiv terminalstruktur, möjliggör för fler kunder att välja järnvägen som transportmedel.



Varför dessa nyckeltal?

Gram CO₂e/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 koldioxidkvivallenter. De utsläpp som orsakas av Green Cargos verksamhet härrör i huvudsak från egen trafik driven av diesellok samt lastbilstransporter.

kWh/tonkm (järnvägstrafik med eldrift)

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

Prioriterade aktiviteter under året som gått

- Testat tomgångsreglage för fordonstyp T44.
- Tester med förnyelsebart bränsle, exempelvis HVO100, genomförda med gott resultat.
- Utvecklat fordonsstrategin.

- EcoDriving som utbildningsmodul i det ordinarie utbildningspaketet.
- Initiativ påbörjat för att hitta en ny systemlösning och EcoDriving-modul.

Mål och utfall 2020

Utfall: 2,96 gram CO₂e/tonkm
Mål: 2,66 gram CO₂e/tonkm

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

Exempel på aktiviteter 2021–2023

- Serieinstallation av tomgångsreglage för lok av fordonstyp T44.
- Trafiksättning av fler nya lok.
- Se över planen för dieselloksflottan och se över möjligheter att delvis implementera fossilfritt bränsle.
- Ställa relevanta krav på våra leverantörer av lastbilslogistik.

- Implementera effektiv EcoDriving-modul i fler loktyper.
- Effektiv planering av transportarbete.
- Använda rätt lok och vagn för respektive upplagg.

Ökad kundnytta med effektiva och kvalitetssäkrade processer

God service och högkvalitativt utförande driver kundnöjdhet och lojalitet som säkerställer Green Cargos långsiktiga förmåga till lönsamhet och nya affärer. Målområde Kund & Kvalitet ska säkerställa att vi uppfyller, och helst överträffar, kundernas förväntningar på transport- och logistik tjänster. Punktlighet och regularitet är de i särklass viktigaste parametrarna för våra kunder men de förväntar sig även kvalitet i andra hänseenden såsom bättre störningsinformation, strukturerad avvikelshantering, ökad redundans vid störning samt ökad digitalisering.

Green Cargo arbetar systematiskt med den delen av punktlighetsproblematiken som vi orsakar själva och har under året haft särskilt fokus på grundorsaksanalyser för tåg med lägst punktlighet. Vi är även aktiva i det arbete som genomförs gemensamt i 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 målet att hela systemet ska ha en punktlighet på 95 procent till 2020.

Internt har vi, under sista kvartalet, infört en punktlighetsapplikation (mobil-app) på utvalda orter för test av att rapportera tomma och lastade vagnar direkt vid leveranstillfället av vår produktionspersonal. Detta kommer ge oss nya möjligheter för uppföljning och att bli ännu bättre på att analysera kvalitetsutfallet och sätta in rätt punktlighetsstärkande åtgärder. Applikationen har ett förväntat lanseringsdatum på utvalda orter under första kvartalet 2021.

Definitionen av punktlighet är "lastad vagn till kund inom utlovad timme". Under 2020 blev utfallet 91,6 (90,7) procent mot årsmålet 95 procent. Det är en förbättring i förhållande till utfallet föregående år. Vi såg en stabil punktlighet genom större delen av året. En mild vinter i början av året påverkar utfallet positivt medan en olycka vid rangering under tredje kvartalet, som ledde till större avspärningar och påverkade delar av systemet, tillsammans med flödesstockningar under december månad har haft en negativ påverkan på punktlighetsutfallet. Vi ser att de löpande kvalitetsstärkande åtgärderna vi vidtar internt kopplat till vårt eget punktlighetsarbete, ger en god effekt. Till viss del har punktligheten för godstågen påverkats positivt av det minskade kapacitetsuttaget i järnvägssystemet under pandemin covid-19, där flera persontågsoperatörer kraftigt har minskat sitt trafikutbud.

Green Cargo har under året arbetat med att försöka optimera våra tåglägen i ljuset av det lägre kapacitetsuttaget i järnvägssystemet. Om Trafikverket kunde planera våra tåg som de i verkligheten framförs skulle kapacitet mellan fastställt tågläge och verkligt tågläge frigöras. Uppsidan skulle vara både en högre punktlighet och att det frigör tid för Trafikverket att planera in andra tåg och banarbeten.

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 tillkortakommande (såsom fordonsproblem, förseningar och personalbrister) och Trafikverkets tillkortakommande (såsom rälsbrott, signalfel, prioriteringar av annan spårtrafik och väderrelaterade problem). Regulariteten når över målet för de flesta månader under 2020 och utfallet blev 96,3 procent mot årsmålet om 95,5 procent. Orsaken till det förbättrade resultatet är framför allt att Green Cargo har haft betydligt färre personal- och lokbrister, vilket kan förklaras av en bättre balans mellan tillgång och efterfrågan samt en bättre tågpunktlighet tack vare färre resandetåg.

Under året ser vi även en tydlig koppling mellan hög punktlighet och regularitet och en ökande kundnöjdhet. Det ska vara enkelt att vara kund hos oss och vi fortsätter att utveckla våra digitala tjänster och vi implementerar en kundportal för bokning, fraktsedelhantering samt möjlighet för kunden att följa sina transporter under 2021.

Vårt stora interna transformationsprogram består av en rad kraftfulla förbättringsinitiativ som syftar till att skapa effektiva och stabila kärnprocesser som gynnar både våra kunder, våra medarbetare och Green Cargo som företag. Under 2021 är det fortsatt fokus på processorientering och på implementering av Green Cargos Förbättringsmodell för ökad kundnöjdhet, ökat medarbetarengagemang och, på sikt, förbättrad lönsamhet.



Kund & Kvalitet

Varför dessa nyckeltal?	Prioriterade aktiviteter under året som gått	Mål och utfall 2020	Exempel på aktiviteter 2021–2023
<p>Kundnöjdhet, utvalda kunder (skala 1–5)</p> <p>Vi lever i en konkurrensutsatt bransch med låga marginaler. Våra kunder har alternativ och vi vill vara kundens förstahandsval. Vi ska leverera hög kvalitet i våra tjänster.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Löpande punktlighets- och kvalitetsmätningar där återkommande problemområden identifierats och adresserats. • Utbildning och införande av systematiskt förbättringsarbete. • Införande av Lean på våra största bangårdar. 	<p>Utfall: 3,75 Mål: 3,50</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fortsatt löpande punktlighets- och kvalitetsmätningar. • Digitalisera informationsöverföring mellan kunder och Green Cargo. • Införande av förbättrade analysverktyg.
<p>Punktlighet till kund, lastade vagnar, %</p> <p>Att våra kunder ska kunna lita på att deras vagnar levereras i enlighet med kundlöftet med en hög punktighet är nödvändigt för att Green Cargo ska vara ett attraktivt val som leverantör av transporttjänster.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Grundorsaksanalyserat de tåg som visat de lägsta punktighetssiffrorna. • Fokus på att färdigställa våra tåg på bangårdar i tid inför överlämning till Trafikverkets trafikledning. • Implementerat punktighets-app. 	<p>Utfall: 91,6% Mål: 95%</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fortsatt implementering av punktighets-app. • Etablering av tvärfunktionella produktionskvalitetsgrupper.
<p>Regularitet, andel avvecklade av totala tåg (utrullad plan), %</p> <p>Att vi håller det vi lovar i vår satta tågplan är oerhört viktigt för att säkerställa att kundlöftet samt personal- och lokomlopp hålls.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ändrat mätning av nyckeltalet för bättre kvalitet och uppföljning. • Förfinat interna orsaks-koder samt ökad rapportering. • Ökat antal grundorsaksanalyser. 	<p>Utfall: 96,3% Mål: 95,5%</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Analys och åtgärdsplan för inställda tåg. • Eliminering av interna systematiska störningar som påverkar kunder.

Pandemin påverkar såväl omvärlden som Green Cargo

För Green Cargo handlar hållbarhet om en helhetssyn på ansvarsfullt företagande. Det innebär bland annat att bolagets verksamhet måste vara ekonomiskt hållbar och nå tillräcklig lönsamhet för att klara framtida investeringar och utveckling. Resultaten i de övriga fyra målområdena återspeglas i mångt och mycket i de finansiella mätetalen. Inom målområde Finans mäts lönsamhet, produktivitet och effektivitet.

Green Cargo har haft ett resultatmässigt svagt 2020 som inte motsvarat förväntningarna. Den främsta orsaken är effekter från den pågående pandemin med lägre volymer och därmed lägre transportintäkter. Det i kombination med att driftskostnaderna och övriga kostnader inte minskat i motsvarande takt, påverkar resultatet negativt.

Det ekonomiska läget i omvärlden syns i minskade transportvolymerna vilket får direkt genomslag i Green Cargos verksamhet. Pandemin covid-19 har haft en negativ påverkan på lönsamhetsarbetet och den nödvändiga förbättring som krävs. Med pandemins effekter borträknade, var dock bolaget helt i takt med beslutad affärsplan. Effekterna av pandemin till trots, fortsätter arbetet med att skapa en lönsam verksamhet. Kostnaderna för det pågående transformationsprogrammet har varit höga men vi börjar se positiva effekter i verksamheten.

Transformationsprogrammet, som kort syftar till att uppnå ökad säkerhet, punktlighet och lönsamhet, sjuöppades 2018. Programmet adresserar såväl kommersiella som operativa områden och innefattar en mängd lönsamhetsstärkande åtgärder. Under 2020 har flera initiativ inom programmet genomförts med tillfredsställande resultat och vi börjar se effekter av de aktiviteter som utförts. Vi ser exempelvis en positiv trend för såväl trafiksäkerhetsindex som punktlighet, vilka båda påverkar vårt resultat

positivt. Inom de mer kommersiella delarna har flera initiativ implementerats och levererar nu ett positivt resultatbidrag.

Under hösten 2020 bildades en ny avdelning, Network Management. Den nya avdelningen ansvarar för att styra och koordinera vårt nätverk utifrån marknadens behov och kommer därmed att designa, anpassa, planera och hantera vårt nätverk vad gäller efterfrågan och kapacitet. Den nya avdelningen kommer även att koordinera det fordonsinvesteringsprogram som påbörjats. Förändringen medför även att våra avdelningar Operations och Marknad får ett mer renodlat innehåll med tyngdpunkt på produktion respektive kund och försäljning.

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 2020 var negativ. Nettoskuldssättningsgraden ska ligga mellan 0,6 och 0,9 och uppgick per den 31 december 2020 till 7,3 (3,5). Ordinarie utdelning ska uppgå till hälften av årets vinst efter skatt under förutsättning att nettoskuldssättningsgraden efter utdelningar hamnar inom målintervallet. Vd och bolagsledningen har ansvar för att styra och följa upp verksamheten så att ägarens övergripande mål nås. Detta innebär bland annat att resultatfokus säkerställs inom hela organisationen, att resurser nyttjas effektivt tillsammans med ett effektivt kapitalutnyttjande.



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 2020 och omfattar Green Cargo AB, inklusive dotterbolag. Senaste rapporten publicerades i mars 2020. Bolaget har årligen redovisat en hållbarhetsredovisning sedan 2002. Redovisningen av nyckeltalen i måltavlan avser moderbolaget, med undantag av avkastning på operativt kapital och nettoskuldssättningsgrad som redovisar utfallet på koncernnivå.

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 hållbarhets-sammanhang under bolagets olika målområden för att bidra till förståelse för de utmaningar och möjligheter som finns.

Hållbarhetsredovisningen återfinns på sidorna 12–38, 44–46 samt 94–101 i Års- och hållbarhetsredovisningen 2020 och är bolagets lagstadgade hållbarhetsrapport enligt Årsredovisningslagen.

GRI-index samt Green Cargos styrning av hållbarhetsarbetet presenteras på sidorna 94–101 i Års- och hållbarhetsredovisningen.

Under 2018 genomförde Green Cargo en intressentdialog samt väsentlighetsanalys. Analysen bidrar till att urskilja de områden som bolaget behöver fokusera på. Utifrån företagets strategier och mål, vår faktiska påverkan samt förväntningar och intressen från våra intressenter har bolaget valt att redovisa sex väsentliga hållbarhetsområden. Under 2019 har inga betydande förändringar genomförts som påverkar prioriteringen av bolagets väsentliga hållbarhetsfrågor. Läs mer om våra intressenter, intressentdialog och väsentlighetsanalys på sidorna 26–27.

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 40.

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



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 2020. Företaget har definierat hållbarhetsredovisningens omfattning på sid 3 vilket även 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 94 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 revisionsred 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 revisorsred 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 29 mars 2021

PricewaterhouseCoopers AB

Linda Corneliusson
Auktoriserad revisor

Isabelle Hammarström
Specialistmedlem i FAR

5-års översikt, koncernen

RESULTATPOSTER	2020	2019 ¹	2018	2017	2016
Nettoomsättning	4 040	4 096	4 208	4 337	4 208
Rörelseresultat	-222	-93	-122	1	-78
Rörelseresultat justerat för jämförelsestörande poster	-255	-217	-217	8	-36
Rörelsemarginal	-5,5%	-2,2%	-2,9%	0,0%	-2,0%
Rörelsemarginal justerat för jämförelsestörande poster	-6,3%	-5,3%	-5,2%	0,2%	-0,9%
Finansnetto	-7	-36	-33	-33	-33
Resultat efter finansiella poster	-229	-129	-155	-32	-111
Resultat avvecklad verksamhet	0	-0	-11	-73	-5
Årets resultat	-229	-129	-179	-105	-225
BALANSPOSTER	31 dec 2020	31 dec 2019	31 dec 2018	31 dec 2017	31 dec 2016
SUMMA TILLGÅNGAR	3 170	3 035	2 679	3 067	3 320
Eget kapital	243	473	596	755	851
Summa skulder	2 927	2 562	2 083	2 312	2 469
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	3 170	3 035	2 679	3 067	3 320
KASSAFLÖDE	2020	2019	2018	2017	2016
Kassaflöde från den löpande verksamheten	283	422	33	216	85
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-335	-125	83	-76	-67
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	12	-247	-213	-235	122
Årets kassaflöde	-40	50	-98	-95	140
NYCKELTAL	2020	2019	2018	2017	2016
Avkastning på operativt kapital	neg	neg	neg	neg	neg
Avkastning på eget kapital	neg	neg	neg	neg	neg
Soliditet	8%	16%	22%	25%	26%
Nettoskuldsättningsgrad (ggr)	7,3	3,5	2,1	1,9	1,8
Bruttoinvesteringar - kvarvarande verksamheter	339	168	151	85	74
Medelantal anställda - kvarvarande verksamheter	1 836	1 771	1 800	1 897	1 918
JÄMFÖRELSESTÖRANDE POSTER	2020	2019	2018	2017	2016
Rörelseresultat	-222	-93	-122	1	-78
<i>Jämförelsestörande poster</i>					
Etableringskostnader nya verksamheter	-	-	-	-5	-42
Omstruktureringsprogram	-	-	-	-25	-
Avyttring markanläggning	-	-	-	23	-
Avyttring lok i samband med omstrukturering	-	-	-	-	-
Återbetalning infrastrukturavgifter	-	10	-	-	-
Resultateffekt av miljökompensation	33	114	95	-	-
<i>Summa jämförelsestörande poster</i>	<i>33</i>	<i>124</i>	<i>95</i>	<i>-7</i>	<i>-42</i>
Rörelseresultat justerat för jämförelsestörande poster	-255	-217	-217	8	-36

¹ Fr om 2019 tillämpas IFRS16.

Årsredovisning

Innehållsförteckning

Förvaltningsberättelse inklusive bolagstyrningsrapport	43
Resultaträkning koncernen	54
Rapport över totalresultatet koncernen	54
Balansräkning koncernen	55
Förändringar i eget kapital koncernen	57
Kassaflödesanalys koncernen	58
Resultaträkning moderbolaget	59
Rapport över totalresultatet moderbolaget	59
Balansräkning moderbolaget	60
Förändringar i eget kapital moderbolaget	62
Kassaflödesanalys moderbolaget	63
Noter	64
Underskrifter	87
Revisionberättelse	88



Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för Green Cargo AB (org.nr. 556119-6436) avger härmed årsredovisning och koncernredovisning för räkenskapsåret 2020. 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 välfärd 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 1 800 anställda och nådde en årsomsättning på 4,0 miljarder SEK.

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 basindustri där skog, stål och papper dominerar. Men våra kunder finns även inom branscher som kemi/energi, verkstadsindustri, fordonsindustri och dagligvaruhandel.

Lagstadgad Hållbarhetsrapport

I enlighet med ARL 6 kap 11§ har Green Cargo valt att upprätta den lagstadgade hållbarhetsrapporten som en avskild rapport. Omfattning av hållbarhetsrapporten, som avser Green Cargos hållbarhetsredovisning, anges på sid 39.

Omvärld och marknad

Året 2020 har präglats av pandemin covid-19 som märkts av inom samtliga branscher under framförallt den andra kvartalet.

Intäkter och volymer har emellertid återhämtats under det andra halvåret i stort även om effekterna av pandemin kvarstår hos några 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 cirka 35 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 kontraktvärde om 530 (553) MSEK.

Koncernens intäkter och resultat

Koncernens nettoomsättning under helåret 2020 uppgick till 4 040 (4 096) MSEK, vilket är en minskning med drygt en procent från föregående år. Transportvolymerna var åtta procent lägre jämfört med föregående år. Rörelseresultatet uppgick till -222 (-93) MSEK.

Året inleddes med goda transportvolymerna och segment Skog har legat stabilt hela året. Under framför allt det andra kvartalet påverkades dock volymer och intäkter negativt av pandemin covid-19, främst för segmenten Stål & Kemi samt Handel & Logistik. Under det tredje kvartalet inleddes en tydlig återhämtning. Intäktsbortfallet till följd av pandemin covid-19 bedöms för hela året uppgå till 106 MSEK. Bolaget har under året erhållit statliga stöd relaterade till pandemin covid-19 till ett värde av 11 MSEK.

Vidare förklaras resultatminskningen jämfört med motsvarande period föregående år av 81 MSEK i erhållen miljökompensation.

Finansnettot för perioden uppgick till -7 (-36) MSEK. Finansnettot har påverkats positivt av förändrade valutakurser med 25 (-4) MSEK, varav 2 (0) MSEK utgörs av nettoeffekten av avtal värderade i enlighet med IFRS 16 och 23 (-4) MSEK utgörs av omvärdering av skulder till kreditinstitut. Räntenettot var -32 (-32) MSEK. I finansnettot ingick resultat vid försäljning av intressebolag med 16 MSEK under föregående år. Periodens resultat uppgick till -229 (-129) MSEK. Skatt på periodens resultat var 0 (0) MSEK.

Anläggningstillgångar

Koncernens bruttoinvesteringar i materiella och immateriella anläggningstillgångar under året uppgick till 339 (168) MSEK, vilket främst avser investeringar i de nya Transmontanaloken. Under perioden har 88 MSEK omklassificerats, i enlighet med IFRS 16, från nyttjanderättstillgång till kortfristig finansiell fordran respektive finansiell anläggningstillgång. Det har skett i de fall där nyttjanderättstillgången vidareuthyrts till Green Cargos kunder med avtalsvillkor som speglar inhyrningen. Vid årets utgång uppgick finansiella anläggningstillgångar enligt IFRS 16 till 35 (0) MSEK.

Finansiering

Koncernens räntebärande skulder uppgick på balansdagen till 2 017 (1 771) MSEK, varav 891 (1 032) MSEK avser leasing-skulder. Koncernens räntebärande skulder till banker och kreditinstitut uppgick på balansdagen till 1 499 (1 275) MSEK. Avsättning för pensioner uppgår till 25 (19) MSEK. Skulder till banker och kreditinstitut förfaller under perioden 2021–2025, och har en genomsnittlig löptid på drygt tre år, med en räntebindning, inklusive räntederivat, på ett år och fem månader.

Under året har nya lån tagits upp med 368 MSEK, och 608 MSEK har refinansierats. Löpande amortering har skett med 94 MSEK och skulder som förfallit och återbetalats uppgår till 25 MSEK.

Räntebärande tillgångar uppgick på balansdagen till 239 (103) MSEK, en ökning med 136 (57) MSEK. Förändringen består av en ökning av finansiell fordran enligt IFRS 16 på 170 MSEK och minskning av likvida medel samt övriga räntebärande tillgångar på totalt 34 MSEK. Räntebärande nettoskuld uppgick på balansdagen till 1 778 (1 668) MSEK. Likvida medel uppgick på balansdagen till 55 (95) MSEK. Green Cargo har outnyttjade kreditfaciliteter om 200 MSEK samt 15 MEUR, och en outnyttjad rörelsekredit på 75 MSEK.

Kassaflöde

Koncernens kassaflöde under helåret 2020 uppgick till –40 (50) MSEK. Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 283 (422) MSEK. Nettoinvesteringar i materiella och immateriella anläggningstillgångar uppgick till –335 (–144) MSEK och avsåg främst investeringar i de nya Transmontanaloken samt reinvesteringar i lokflottan, ombyggnad av vagnar och investeringar i IT. Kassaflöde från finansieringsverksamheten uppgick till 12 (–247) MSEK och avsåg upptagna lån främst relaterade till investeringar i nya lok samt amortering av lån och leasing-skulder.

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.

Osäkerhet kring utvecklingen av pandemin covid-19 riskerar att påverka bolagets verksamhet. Under inledningen av 2021 har affärerna inte påverkats nämnvärt.

Efterfrågan på klimatsmarta järnvägstransporter förutspås växa. 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 nettoskultsättningsgraden ska uppgå till lägst 0,6 och högst 0,9. Nettoskultsättningsgraden uppgick den 31 december 2020 till 7,3 (3,5). Den ökade nettoskultsättningsgraden beror på koncernens negativa rörelseresultat. Avkastning på operativt kapital ska uppgå till minst 10 procent över en konjunkturcykel. Avkastning på operativt kapital 2020 var negativt (neg). Ordinarie utdelning ska uppgå till hälften av årets vinst efter skatt under förutsättning att nettoskultsättningsgraden efter utdelningar hamnar inom målintervallet. Styrelsen föreslår stämman att ingen utdelning görs avseende räkenskapsåret 2020.

Likviditet och finansiell ställning

Riksdagen beslutade den 16 december 2020 att bemyndiga regeringen att utge ett kapitaltillskott till Green Cargo AB om maximalt 1400 MSEK. Av processuella skäl har ett kapitaltillskott ännu ej utbetalats till bolaget.

Bolagets eget kapital är på en lägre nivå än önskvärt. Bolaget följer detta löpande och bedömningen är att bolaget under de kommande tolv månaderna, oaktat ett kapitaltillskott, inte riskerar att komma i en situation där en så kallad kontrollbalansräkning behöver upprättas i enlighet med aktiebolagslagen 25 kap 13 §. Betydande övervärden i bolagets lottillgångar finns konstaterade.

Vad gäller bolagets likviditet bedöms, oaktat ett kapitaltillskott, ingen risk för likviditetsbrist föreligga under de kommande tolv månaderna.

Risker och riskhantering

Risktagning och hantering av risker är en naturlig del av all affärsverksamhet. Såväl strategival och daglig verksamhet som skeenden i omvärlden medför risker. Bedömning och hantering av risker, verktyg och policys för att bedöma risker och motverka dessa inom respektive riskområde, ingår som en integrerad del i Green Cargos verksamhet. Green Cargo styr verksamheten utifrån ett balanserat styrkort med fem målområden; Säkerhet, Medarbetare, Miljö, Kund & Kvalitet samt Finans. Respektive målområde beskrivs utförligare i koncernens hållbarhetsredovisning.

Green Cargo definierar risk som händelser eller osäkerhet som kan påverka möjligheterna att nå de mål som är fastställda för respektive målområde.

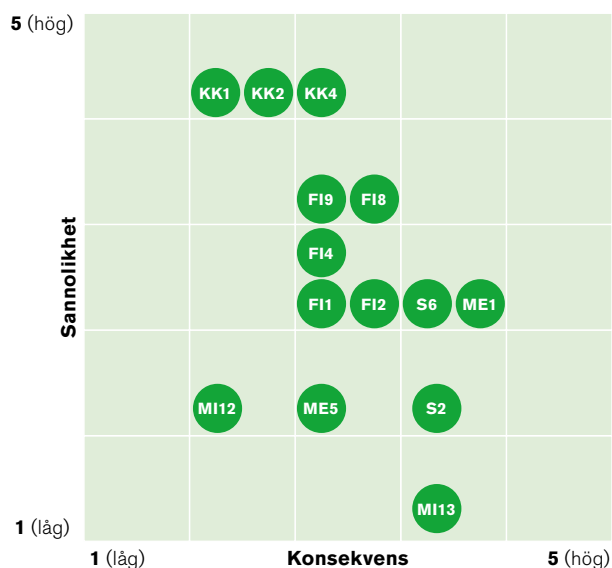
Riskarbete är något som förekommer dagligen i verksamheten och under 2021 kommer bolaget vidareutveckla arbetet genom implementering av en central riskhanteringsprocess för att bidra till möjligheterna att uppnå bolagets mål samt minimera de negativa effekterna av dessa.

Med en systematisk modell för riskhantering, där risker identifieras, värderas, hanteras och följs upp enligt en gemensam metodik inom olika riskkategorier förbättras möjligheterna med att hantera och reducera risker.

De mest väsentliga riskerna

Risk	Målområde	Risker	Konsekvens	Åtgärd/ -er för att hantera risk
S2	Säkerhet	Ökad mängd kompositbromsblock leder till försämrade bromsförmåga i vissa vinterförhållanden.	Allvarliga urspårningar och/eller kollisioner.	Uppdaterade villkor för bromsviktstreduktion. Införande av särskilda bromsvagnar alternativt rutin att köra med kortare tåg. Införande av lastviktstreduktion. Informations- och utbildningsinsats av förare i hantering av broms.
S6	Säkerhet	Att allvarliga driftstörningar i affärskritiska IT-tjänster inträffar samt att intrång i IT-system kan leda till allvarliga incidenter.	Påverkan på bolagets ekonomiska ställning, varumärke samt flera andra icke-finansiella nyckeltal och resultat. Kan leda till omfattande störningar i vår tågproduktion och övriga verksamhetsprocesser.	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. Genomföra pro-aktiva förvaltningsåtgärder i affärskritiska system samt säkerställa schemalagda patchningar. Implementera ett ledningssystem för informationssäkerhet samt höja förståelse och beteende från medarbetare genom nya tekniska åtgärder (autentisering etc), löpande information och utbildningar. Implementera Business Continuity och Disaster Recovery.
ME1	Medarbetare	Pandemin covid-19 förvärras och drabbar hela befolkningen brett.	Svårighet att upprätthålla produktionen.	Följa Folkhälsomyndighetens rekommendationer.
ME5	Medarbetare	Bolaget misslyckas med att attrahera kvinnor vilket påverkar arbetet med mångfald och jämställdhet. Begränsar nuvarande och framtida affärsmöjligheter till följd av en alltför slimmad och homogen organisation.	Bolaget får inte den mångfald som behövs i teamen. Svårighet att attrahera och rekrytera ur ett mångfalds- och jämställdhetsperspektiv.	Aktiva åtgärder i samband med rekrytering, riktade initiativ ex. kvinnonätverket WRail. Samarbeta med YH-skolorna.
MI12	Miljö	Utvecklingen av elektrifierade lastbilstransporter på längre sträckor går i snabb takt. Fler väljer lastbilstransporter även för långa sträckor, trots att järnvägstransporter är det mest yt- och energieffektiva och minst miljöbelastande trafikslaget oavsett om fler transportslag elektrifieras i en framtid.	Bolagets energiförbrukning i absoluta tal påverkas positivt men minskar Sveriges möjligheter att nå högt ställda klimatmål.	Påverka styrmedel för järnvägen så att olika transportslag kan konkurrera på samma villkor.
MI13	Miljö	Utsläpp i sjö och mark vid transport av farligt gods vid växling, rangering och tågfärd.	Produktionspåverkan, intäktsbortfall och höga försäkringskostnader i samband med sanering.	Dialog med infrastrukturägare för fungerande rangieranläggning, dialog och utbildning kring regler och bestämmelser för personal samt tekniska barriärer i form av signalsystem (ATC och ERTMS).
KK1	Kund & Kvalitet	Inställda tåg p.g.a. ihållande lokförarbrist. Förseningar och inställelser p.g.a. infrastrukturproblem.	Intäktstapp, kundmissnöje och merkostnader.	Rekrytering i berörda områden samt utbildning och breddning i kompetens avseende linjekännedom och loktyp. Kvalitetssäkring avseende överlämningar i bemaningsplanering. Strukturerad återkoppling och dialog med Trafikverket. Förberedelseaktiviteter inför vintern.
KK2	Kund & Kvalitet	Långsammare flöde i nätverket p.g.a. bromsblockproblematik.	Intäktstapp, kundmissnöje och merkostnader.	Följa framtagen åtgärds- och kommunikationsplan.
KK4	Kund & Kvalitet	Fortsatta problem med lokskador och vagnskador.	Ökade kostnader i produktion. Förseningar i kundleveranser. Missnöjda medarbetare p.g.a. övertid och oförutsägbar arbetsmiljö samt missnöjda kunder. Badwill i branschen för att Green Cargo stör andra operatörer och Trafikverket.	Rotorsaksanalyser för uppkomna lokskador och vagnskador. Fokus på underhåll av lok och vagnar.
FI1	Finans	Konsekvenser från pandemin covid-19 som påverkar våra kunder i form av t.ex. produktion och insatsvaror.	Förlorade intäkter som är svåra att kunna parera på kostnadssidan.	Nära dialog med kunderna för att förstå hur deras verksamhet påverkas av pandemin. I möjligaste mån anpassa produktionsplanen utifrån förutsättningarna. Korttidsarbete.

Risk	Målområde	Risker	Konsekvens	Åtgärd/ -er för att hantera risk
FI2	Finans	Makroekonomiska händelser som negativt påverkar räntor, valutor, el- och drivmedelspriser.	Försämrat rörelseresultat och/eller finansnetto.	Säkring av valutor och räntor. Klausuler i kundavtal som reglerar förändringar i el- och drivmedelspriser.
FI4	Finans	Förlorade större kundavtal i samband med omförhandling/upphandling eller vid en väsentlig förändring av kundens transportbehov.	Investeringen i nya fordon genererar inte den avkastning som krävs.	Koppla fordonsinvesteringar till affärsupplägg och typ av transportuppdrag där investeringen i nya fordon har hög konkurrensförmåga. Kontinuerligt utveckla konkurrenskraftigt erbjudande.
FI8	Finans	Att varor eller tjänster köps in från leverantörer som i sin tur inte säkerställer hållbara leverantörskedjor.	Påverkan på bolagets ekonomiska ställning och varumärke. Kan även ha direkt produktionspåverkan om det avser en tjänst eller vara som är verksamhetskritisk.	Green Cargo försöker i möjligaste mån att undvika att köpa såväl tjänster, varor och entreprenader från 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.
FI9	Finans	Att effekten av klimatförändringar i termer av varma somrar, stor nederbörd, extrema vintrar leder till infrastrukturproblem med spårågesfel och brandrisk i banvall.	Allvarliga urspårningar. Bränder i banvall. Negativ finansiell påverkan på resultatet. Stor produktionspåverkan i form av inställda tåg, minskade intäkter, ökade underhållskostnader etc.	Utbildning e-kurs avseende vinterförhållanden. Beredskapsplanering för vinter med infrastrukturförvaltare och vissa kunder. Informationskampanj spårågesfel. Informationskampanj kring att hantera broms. Detektorlarm med egna gränser för tjuvbroms. Branschgemensamt arbete med Trafikverket såsom exempelvis beredskapsplaner för såväl vinter som sommar. Kontinuitetsplanering.



Identifiering av finansiella risker

Green Cargos verksamhet exponeras mot ett antal finansiella risker som påverkar koncernens resultatutveckling och kassaflöden. Green Cargos moderbolag har en finansfunktion vars huvuduppgifter är att identifiera, bedöma och effektivt hantera dessa risker. Den fungerar även som internbank och ansvarar för kapitalförsörjning och cash management. Arbetet bedrivs i enlighet med den finanspolicy som beslutats av styrelsen. Policyn fastslår ramar för ränterisker och valutaexponering samt anger tillåtna motparter och beloppsbegränsningar för att nå en rimlig finansiell riskexponering. Green Cargos placerings- och kapitalförsörjningspolicy fastställs årligen av styrelsen och anger inom vilka ramar likviditet och skulder får förvaltas. En mer utförlig information om hantering av de finansiella riskerna återfinns i not 27.

Riskerna har bedömts utifrån sannolikheten att de inträffar och den konsekvens det skulle få om de inträffade. Dessa båda parametrar vägs samman till en risknivå. Riskerna i ovan matris beskrivs nedan.

Green Cargo AB (Moderbolaget)

Kommentarerna till koncernens siffror ovan är i stort tillämpliga även för moderbolaget.

Nettoomsättningen för moderbolaget, Green Cargo AB, uppgick under helåret till 3 714 MSEK mot 3 738 MSEK föregående år. Moderbolagets rörelseresultat uppgick till –206 (–107) MSEK. Resultat från finansiella poster uppgick till –6 (–25) MSEK. Skatt på periodens resultat var 0 (0) MSEK.

Årets nettoresultat uppgick till –212 (–132) MSEK. Moderbolagets nettoskuld ökade från årets början med 129 MSEK och uppgick på balansdagen till 1 812 (1 683) MSEK, varav 317 (471) MSEK avser leasingskulder som tillkommit under 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):

Balanserade vinstmedel	174 637 761
Fond för verkligt värde	–5 085 595
Årets resultat	–212 071 590
Summa	–42 519 424

Styrelsen föreslår att den ansamlade förlusten disponeras på följande sätt:

I ny räkning överförs	–42 519 424
<i>Varav till fond för verkligt värde</i>	<i>–5 085 595</i>

Bolagsstyrningsrapport för verksamhetsåret 2020

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 "Process för styrelsenominering" 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 Koden. De avvikelser som bolaget gör beror på att Green Cargo är helägt av svenska staten. Avvikelser har skett från följande kodregler:

Kodregel 1.2-1.3 och 2.1-2.7, 8.1 och 10.2

Kodkrav: Bolaget ska ha en valberedning som representerar bolagets aktieägare, med i Koden närmare angivna funktioner och med uppdraget sammanhängande rapportering.

Avvikelse: Valberedning finns inte inrättad.

Förklaring: Valberedning ersätts av ägarens nomineringsprocess.

Kodregel 4.5-4.6

Kodkrav: Majoriteten av de bolagsstämmovalda styrelseledamöterna ska vara oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen och minst två av de styrelseledamöter som är oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen ska även vara oberoende i förhållande till större aktieägare.

Avvikelse: Oberoende till bolaget, bolagsledningen och större aktieägare redovisas inte.

Förklaring: En ledamot av styrelsen i ett bolag med statligt ägande ska besitta en hög grad av integritet och får inte stå i sådant beroendeförhållande till bolaget eller dess ledning att ledamotens självständighet kan ifrågasättas. Statens ägarpolicy anger att de relevanta bestämmelserna i Koden i huvudsak syftar till att skydda minoritetsägare i bolag med spritt ägande. I statligt helägda bolag saknas därför skäl att redovisa sådant oberoende.

Kodregel 7.2

Kodkrav: Om styrelsen inrättat ett revisionsutskott ska majoriteten av utskottets ledamöter vara oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen och minst en av de ledamöter som är oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen ska även vara oberoende i förhållande till bolagets större aktieägare.

Avvikelse: Oberoende till bolaget, bolagsledningen och större aktieägare redovisas inte.

Förklaring: En ledamot av styrelsen i ett bolag med statligt ägande ska besitta en hög grad av integritet och får inte stå i sådant beroendeförhållande till bolaget eller dess ledning att ledamotens självständighet kan ifrågasättas. Statens ägarpolicy anger att de relevanta bestämmelserna i Koden i huvudsak syftar till att skydda minoritetsägare i bolag med spritt ägande. I statligt helägda bolag saknas därför skäl att redovisa sådant oberoende.

ÄGARSTYRNING

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

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

Ägarens ekonomiska mål för Green Cargo är:

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

Hållbart värdeskapande och strategiska mål

Ett långsiktigt och hållbart värdeskapande förutsätter att bolag beaktar och hanterar för verksamheten väsentliga aspekter och intar ett strategiskt förhållningssätt till dessa aspekter. Staten som ägare har särskilt identifierat vissa områden inom vilka det är av stor vikt att bolagen med statligt ägande har ett aktivt arbete för att uppnå ett hållbart värdeskapande. Dessa innefattar bl.a. 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.

Måltavlan speglar Green Cargos samlade hållbarhetsmål (se sid 29). Av de samlade hållbarhetsmålen i Måltavlan har Green Cargos styrelse valt att sätta långsiktiga mål (2030) i förhållande till följande:

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

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.

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 ska bland annat utse styrelse och revisorer, besluta om arvode till dessa samt fastställa resultat och balansräkning. På årsstämman ska även styrelsen presentera förslag till riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare.

ÅRSSTÄMMA

Årsstämman för Green Cargo AB 2020 hölls den 27 april 2020. På grund av spridningen av coronaviruset kunde bolaget denna gång inte bereda allmänheten tillträde till stämman. Protokoll från årsstämman finns tillgängligt på Green Cargos webbplats.

Vid årsstämman beslutades om nyval av styrelseledamöterna Crister Fritzson samt omval av styrelseledamöterna Anna Elgh, Catarina Fritz, Charlotte Gaarn Hansson, Henrik Höjsgaard, Michael Thorén och Jan Sundling. Jan Sundling valdes av stämman till styrelsens ordförande.

Årsstämman fastställde den av styrelsen och verkställande direktören avgivna årsredovisningen för 2019, samt beviljade styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2019.

Årsstämman beslutade också, i enlighet med styrelsens förslag, att ingen utdelning skulle lämnas till ägaren. Årsstämman beslutade vidare om att anta riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare, vilka är förenliga med regeringens principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande, beslutade den 27 februari 2020.

Nästa årsstämma för Green Cargo AB äger rum den 27 april 2021. Årsstämman kommer att ske digitalt.

PROCESS FÖR STYRELSEMINNERING

Regeringens mål är att styrelserna i bolagen med statligt ägande ska ha hög kompetens som är väl anpassad till respektive bolags verksamhet, situation och framtida utmaningar. I syfte att säkerställa en effektiv kompetensförsörjning till bolagens styrelser tillämpas enhetliga och gemensamma principer för en strukturerad styrelsenomineringsprocess för bolag med statligt ägande, vilka ersätter Kodens regler om tillsättning av styrelseledamöter. För de bolag med statligt ägande vars aktier inte är upptagna till handel på en reglerad marknad i Sverige bereder Regeringskansliet förslag till val av styrelse och arvodering.

Styrelsenomineringsprocessen inom Regeringskansliet koordineras av Näringsdepartementet. Av Statens ägarpolicy framgår att kompetensbehovet analyseras för varje bolag utifrån bolagets verksamhet, situation och framtida utmaningar, styrelsens sammansättning samt genomförda styrelseutvärderingar. I Regeringskansliets arbete med styrelsenomineringsprocessen ingår dessutom en löpande egen utvärdering av samtliga statligt ägda bolags styrelser. Därefter fastställs eventuella rekryteringsbehov och rekryteringsarbetet inleds. När Regeringskansliets nomineringsprocess har avslutats ska det beslutade förslaget offentliggöras på bolagets webbplats och inkluderas i kallelsen till bolagsstämma i enlighet med kodens regler. Därutöver ska den information som koden föreskriver om de föreslagna ledamöterna, med undantag av uppgift om oberoende från ägaren, offentliggöras på bolagets webbplats.

STYRELSEN

Enligt bolagsordningen ska styrelsen bestå av lägst tre och högst åtta ledamöter, utan suppleanter. Dessutom har arbets- tagarorganisationerna, enligt svensk lag, rätt att utse ordinarie ledamöter med suppleanter. Styrelsens ordförande utses enligt bolagsordningen av bolagsstämman. Green Cargos bolagsjurist är styrelsens sekreterare. Verkställande direktör ingår inte i styrelsen, men är föredragande vid styrelsens sammanträden. Ingen av styrelseledamöterna ingår i företagsledningen.

Styrelsens arbete och ansvar

Styrelsen ansvarar för att bolaget sköts föredömligt inom ramen för lagstiftningen, bolagets bolagsordning och statens ägarpolicy. Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av dess angelägenheter. I detta ingår att säkerställa en ändamålsenlig intern kontroll, riskhantering och regelefterlevnad. Enligt svensk kod för bolagsstyrning, 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 då denna uppgift under 2021 hanteras inom ramen för CFO:s ansvar och organisation med en nyutbildad specialist för intern kontroll och styrning." Styrelsen ska verka för att bolaget uppnår uppställda mål och att god hushållning sker med samtliga resurser i verksamheten. Det är styrelsens ansvar att fastställa mål och strategi för bolagets verksamhet.

En del i arbetet med att säkerställa att verksamheten åtnjuter offentligt förtroende är att fastställa för verksamheten relevanta policydokument och att årligen utvärdera gällande policydokument och tillhörande processer för uppföljning och regelefterlevnad.

Styrelsen ansvarar även för att upprätta förslag till riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare samt för upprättande av den särskilda ersättningsrapporten över ersättning till ledande befattningshavare i enlighet med vad som närmare beskrivs i regeringens principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande och principer för extern rapportering i bolag med statligt ägande.

Styrelsen fastställer även årligen en arbetsordning för styrelsens arbete, en vd-instruktion samt en instruktion för rapportering av hållbart långsiktigt värdeskapande inklusive ekonomisk rapportering.

I bolag med statligt ägande har styrelseordföranden ett särskilt så kallat samordningsansvar. 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. Ordförandens uppgifter och information till styrelsen regleras i arbetsordningen. Enligt styrelsens arbetsordning ska styrelsen hålla konstituerande styrelsemöte omedelbart efter årsstämma, eller omedelbart efter extra bolagsstämma om anledning finns. På det konstituerande mötet ska styrelsen fastställa ett preliminärt program med tidpunkter och platser för

ordinarie styrelsemöten samt med angivande av vilka ärenden som ska behandlas vid respektive möte, varvid ärendena som anges i arbetsordningen särskilt ska beaktas. Extra möten ska hållas om en ledamot eller vd begär det. Styrelsen ansvarar för rapportering av hållbart långsiktigt värdeskapande inklusive ekonomisk rapportering och har genom revisionsutskottet regelbundna möten med bolagets revisorer.

Därutöver träffar revisorerna hela styrelsen minst en gång per år, då ingen från företagsledningen närvarar. Styrelsen utvärderar fortlöpande sitt och den verkställande direktörens arbete och behandlar denna fråga särskilt en gång per år.

Styrelsens sammansättning

Fram till årsstämman den 27 april 2020 bestod Green Cargos styrelse av sju stämموvalda ledamöter, inklusive ordföranden. Från och med årsstämman 2020 består styrelsen fortsatt av sju stämموvalda ledamöter. Därutöver hade styrelsen under 2020 två ordinarie arbetstagarrepresentanter med två suppleanter. På sidan 92 redovisas varje styrelseledamots ålder, utbildning, huvudsakliga yrkeslivserfarenhet, andra väsentliga uppdrag utanför bolaget och antal år som ledamot i Green Cargos styrelse. Av styrelsens ledamöter är tre kvinnor (43 procent) och fyra män (57 procent). Styrelsen uppnår regeringens målsättning om jämn könsfördelning i enlighet med vad som framgår av Statens ägarpolicy. Arbetstagarrepresentanterna har under 2020 varit fyra män. Genomsnittsåldern på ledamöterna i Green Cargos styrelse, inklusive arbetstagarrepresentanter är 54 år.

Styrelsens ordförande

Styrelsens ordförande väljs av årsstämman. Styrelseordförandens särskilda roll behandlas i aktiebolagslagen och 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 under 2020

Styrelsen har under 2020 hållit totalt nio styrelsemöten, varav åtta ordinarie och ett konstituerande. Styrelsen i Green Cargo har under året fortsatt och intensifierat arbetet med de lönsamhetsutmaningar bolaget står inför. Den 13 mars 2020 lämnade styrelsen in bolagets begäran om kapitaltillskott till ägaren. Den 16 december 2020 beslutade riksdagen i enlighet med regeringens förslag i budgetpropositionen för 2021 om ett kapitaltillskott om 1 400 miljoner kronor till Green Cargo AB.

Ledningen har fortsatt arbetet med det transformationsprogram som startades efter sommaren 2018 – Förändringsresan. Programmet syftar till att driva ett systematiskt förbättringsarbete där Green Cargo prioriterar åtgärder inom ledning, processer och kundtillfredsställelse för ökad säkerhet, punktlighet och lönsamhet.

Styrelsen har under 2020 bland annat hanterat följande huvudfrågor:

- Säkerhet
- Punktlighet
- Lönsamhet
- Begäran om kapitaltillskott
- Uppföljning av bolagets transformationsprogram, Förändringsresan
- Systematiskt arbete kring intern styrning och kontroll
- Kundavtal med ett affärsvärde överstigande 50 MSEK
- Nytt avtal med S.C. Softronic SRL avseende beställning och leverans av Transmontanalok.

Styrelsens utskottsarbete

Green Cargos styrelse har revisionsutskott och ersättningsutskott. Utskotten bereder frågor inför styrelsens möten. Riktlinjer för utskottens arbete finns i respektive utskotts arbetsordning.

Revisionsutskottet har i uppgift att bland annat svara för kvalitetssäkring och beredning av företagets finansiella rapporter samt att hålla en löpande dialog med bolagets revisorer. Revisionsutskottet har under 2020 haft sju protokollförda möten och har under året bland annat arbetat med format och innehåll i såväl intern som extern rapportering, följt Förändringsresans resultateffekt samt behandlat redovisningen av miljökompensation. Utskottet har också utvärderat bolagets behov av en särskild granskningsfunktion (internrevisionsfunktion), haft fokus på intern styrning och kontroll, granskat och övervakat externrevisorns opartiskhet och självständighet samt granskat att externa revisorn inte tillhandahållit rådgivningstjänster som påverkat opartiskheten. I revisionsutskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 2020 styrelseledamöterna Catarina Fritz, Anna Elgh och Michael Thorén. Utskottet har utsett Catarina Fritz, att vara ordförande. Ersättningsutskottets uppgift är att bereda frågor om ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare. Ersättningsutskottet har bland annat under 2020 tillsett att bolagets mallavtal för ledande befattningshavare är utformat i enlighet med regeringens principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande (2020) samt bolagets riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare beslutade av årsstämman 27 april 2020. Vidare har ersättningsutskottet arbetat med framtagande av den nya ersättningsrapporten som skall publiceras under 2021.

Därutöver ska utskottet utvärdera efterlevnaden av beslut rörande ersättning som fattas av årsstämman. Ersättningsutskottet har under 2020 haft ett protokollfört möte. I utskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 2020 styrelseledamöterna Jan Sundling, Henrik Höjsgaard och Michael Thorén. Utskottet har utsett Jan Sundling, att vara ordförande.

Styrelse, styrelsefunktion och närvaro under 2020

Av stämman valda ledamöter	Position	Närvaro styrelsemöte
Jan Sundling	Ordförande	9/9
Anna Elgh	Ledamot	8/9
Catarina Fritz	Ledamot	9/9
Crister Fritzon	Ledamot	6/9 (invald 2020)
Charlotte Hansson	Ledamot	9/9
Henrik Höjsgaard	Ledamot	8/9
Mikael Thorén	Ledamot	9/9
Håkan Åkerström	Ledamot	2/9 (uttråde 2020)
<i>Utsedda arbetstagarrepresentanter</i>		
Jonas Blomqvist, Seko	Ordinarie	7/9
Jerker Liljeberg, ST	Ordinarie	8/9
Anders Gustafsson, Seko	Suppleant	8/9
Donny Sjöberg, ST	Suppleant	7/9

Utvärdering av styrelsearbetet 2020

Styrelsens har under året, på styrelseordförandes initiativ, 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 redovisas för styrelsen och av styrelsens ordförande till ägaren. Styrelsen fastställer utifrån utvärderingen åtgärder för att utveckla styrelsens arbetsformer och effektivitet.

Styrelsens ersättning

Styrelsens arvoden bestäms av årsstämman. Till styrelsens ordförande utgår arvode med 415 000 SEK och till varje ledamot med 170 000 SEK. Vid Green Cargos årsstämma beslutades också i enlighet med Statens ägarpolicy att arvode inte utgår till styrelseledamot som är anställd av Regeringskansliet eller till arbetstagarrepresentant. Till revisionsutskottets ordförande beslutades ett arvode om 55 000 SEK och till utskottets ledamöter vardera 40 000 SEK. Till ledamot av ersättningsutskottet utgår inget arvode.

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 koncern-

emensamma frågor. Koncernledningens möten leds av verkställande direktören och sammanträden sker var tredje vecka. Green Cargos koncernledning, inklusive verkställande direktör, redovisas närmare på sidan 93.

Ersättning till ledande befattningshavare

På Green Cargos årsstämma den 27 april 2020 beslutade ägaren om riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare. Green Cargo ska tillämpa regeringens principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande, beslutade den 27 februari 2020. Motsvarande principer tillämpas i Green Cargos dotterbolag. Green Cargo tillämpar inte rörlig ersättning för ledande befattningshavare.

Dotterbolag och intressebolag

Green Cargo hade fyra direktägda dotterbolag vid utgången av 2020; 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 Terminaltjänster AS och Green Cargo Togdrift AS. I samtliga direktägda dotterbolag och indirektägda dotterbolag i koncernen finns någon ur Green Cargos koncernledning representerad i styrelsen.

REVISORER

Extern revision

Förslag till val av revisor och revisorsarvode 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 vars aktier är upptagna till handel på en reglerad marknad enligt EU:s revisorsförordning.

Förslag till val av revisor ska offentliggöras på bolagets webbplats, inklusive information om den rekommendation från styrelsen eller styrelsens revisionsutskott som ligger till grund för förslaget, samt inkluderas i kallelsen till bolagsstämma i enlighet med aktiebolagslagens och Kodens regler.

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.

Det slutliga beslutet av val av revisorer fattas av ägaren på årsstämman. Revisorns uppgift är att oberoende granska bolagets årsredovisning och bokföring samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning av bolaget. Vid Green Cargos årsstämma den 27 april 2020 valdes revisionsbolaget PwC till revisor. Revisionsuppdraget gäller till utgången av årsstämman 2021. PwC utsåg auktoriserad revisor Linda Corneliussen till huvudansvarig revisor. Linda Corneliussen har inte haft uppdrag i andra bolag som påverkar oberoendet som revisor i Green Cargo. Till revisorer och revisionsbolag har arvode utgått för revision och för revisionsnära rådgivning.

STYRELSENS RAPPORT OM INTERN KONTROLL AVSEENDE DEN FINANSIELLA RAPPORTERINGEN

Intern kontroll avseende finansiell rapportering

Detta avsnitt har upprättats i enlighet med Kodens och årsredovisningslagen och beskriver bolagets interna kontroll och riskhantering avseende den finansiella rapporteringen. Syftet är att ge ägare och övriga intressenter en förståelse för hur den interna kontrollen över finansiell rapportering är organiserad i bolaget. Intern kontroll avseende den finansiella rapporteringen syftar till att ge en rimlig säkerhet avseende tillförlitligheten i den externa finansiella rapporteringen i form av delårsrapporter och års- och hållbarhetsredovisning. Vidare att de är upprättade i överensstämmelse med tillämpliga lagar, redovisningsstandarder och de särskilda riktlinjer för extern rapportering som gäller för företaget med statligt ägande.

Styrelsens ansvar

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

Green Cargos modell för intern kontroll

Den interna kontrollen inom Green Cargo AB tar utgångspunkt i COSO Framework for internal Control som utgör ett etablerat ramverk. Under sista kvartalet 2020 och under hela 2021 kommer en omfattande genomlysning att genomföras i syfte att skapa en bild av nuläget samt vad som behöver utvecklas för att säkerställa att den interna kontrollen är korrekt implementerad samt att processen täcker identifierade risker i den finansiella rapporteringen.

Styr- och 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 fastställa för verksamheten relevanta policydokument och för att årligen utvärdera gällande policydokument och tillhörande processer för uppföljning och regelefterlevnad. 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 redovisnings riktlinjer och riktlinjer för den finansiella rapporteringen och att de är utformade i enlighet med gällande lagkrav och redovisningsstandarder.

Riskbedömning

Riskhantering är en företagsövergripande process inom Green Cargo. Riskbedömningarna genomförs i ett strategiskt sammanhang och över hela företaget och är utformad för att identifiera potentiella händelser som kan påverka Green Cargo inom ramen för dess riskapitet samt ge en rimlig försäkran om att Green Cargos mål uppnås.

I arbetet med riskbedömning inom Intern Styrning och Kontroll ska Green Cargo specifikt, årligen, analysera risker som rör hur målen för finansiell rapportering ska uppnås som 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 är Green Cargos riktlinjer och rutiner som ser till att ledningens beslut förverkligas. Kontrollaktiviteterna skall, så långt som möjligt, vara integrerade i verksamheten. Det handlar om rutiner för godkännanden, verifieringar, befogenhetsöverföringar, uppföljningar, kontrollräkningar m.m.

Utgångspunkten för vilka rutiner och kontrollaktiviteter som ska genomföras är riskanalysen.

Green Cargos kontrollarbete ska ta utgångspunkt i tre olika typer av kontroller: bolagsövergripande kontroller, transaktionskontroller och generella IT-kontroller.

Information och kommunikation

Information håller ihop företaget så att de anställda kan göra sina arbetsuppgifter, ledningen kan driva och styra hela verksamheten och den interna styrningen och kontrollen kan fungera.

Regler och instruktioner knutna till en tillförlitlig finansiell rapportering ska finnas dokumenterade och kommuniceras ut till berörda på Green Cargo. Det avser brett skilda regler såsom t.ex. regler för attestering, kontoavstämningar, säkring av tillgångar och ansvarsfördelningar.

Extern rapportering sker i enlighet med riktlinjerna i statens ägarpolicy. Finansiell information i form av årsredovisning och bokslutskommuniké finns tillgänglig på Green Cargos hemsida.

Övervakning

Löpande uppföljning genom t.ex. testning av kontroller, uppföljning av genomförda riskanalyser och enskilda granskningar ska genomföras 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 ex. kontroller kommuniceras till dem som ansvarar för förbättringarna
- Producera mer korrekt och tillförlitlig information för beslutsfattandet
- Förbereda korrekta finansiella rapporter i tid
- Lättare leverera intyg och påståenden om effektiviteten i den interna styrningen och kontrollen

Varje år upprättas en treårig affärsplan som innehåller budget och bryts ned på avdelningsnivå för uppföljning. Styrelsen erhåller varje månad en rapport över den finansiella ställningen 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 påskrivande revisorn. Styrelsen avhandlar såväl alla kvartalsbokslut 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 internkontroll 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 beskrevs ovan.

Resultaträkning koncernen

MSEK	Not	KONCERNEN	
		2020	2019
KVARVARANDE VERKSAMHET			
<i>Rörelsens intäkter</i>			
Nettoomsättning	4, 5	4 040	4 096
Övriga rörelseintäkter	6	90	181
Summa rörelsens intäkter		4 130	4 277
<i>Rörelsens kostnader</i>			
Driftskostnader	4	-2 081	-2 037
Personalkostnader	7	-1 448	-1 369
Övriga externa kostnader	8	-431	-541
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	14, 15, 16	-392	-441
Resultat från andelar i intresseföretag	10	-	18
Rörelseresultat		-222	-93
<i>Resultat från finansiella poster</i>			
Finansiella intäkter	11	27	1
Finansiella kostnader	12	-34	-37
Resultat efter finansiella poster		-229	-129
Skatt på årets resultat	13	-	-
Årets resultat från kvarvarande verksamheter		-229	-129

Rapport över totalresultatet koncernen

MSEK	Not	KONCERNEN	
		2020	2019
Årets resultat		-229	-129
Poster som inte kan omföras till årets resultat			
Omvärderingar av förmånsbestämda pensionsplaner		-8	-7
Poster som har omförts eller kan omföras till årets resultat			
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar		8	10
Säkring av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet		-	-
Omräkningsdifferenser		-1	4
Skatt hänförlig till poster som har omförts eller kan omföras till årets resultat	13	0	-1
Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt		-1	6
Summa totalresultat för året		-230	-123

Balansräkning koncernen

TILLGÅNGAR MSEK	Not	KONCERNEN	
		2020-12-31	2019-12-31
Anläggningstillgångar			
<i>Immateriella anläggningstillgångar</i>	14		
Balanserade utvecklingsutgifter		25	21
Pågående balanserade utvecklingsutgifter		13	8
Summa immateriella anläggningstillgångar		38	29
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Mark, markanläggningar och byggnader	15	13	13
Transportmedel	15	1 439	1 286
Inventarier och andra tekniska anläggningar	15	29	34
Pågående nyanläggningar	15	132	142
Summa materiella anläggningstillgångar		1 613	1 475
Nyttjanderättstillgångar	16	682	897
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Uppskjutna skattefordringar	18	6	6
Övriga finansiella anläggningstillgångar		35	–
Summa finansiella anläggningstillgångar		41	6
Summa anläggningstillgångar		2 374	2 407
Omsättningstillgångar			
Varulager	19	28	28
Kundfordringar	27	461	403
Övriga fordringar		158	16
Aktuella skattefordringar		3	4
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	22	91	82
Likvida medel	27	55	95
Summa omsättningstillgångar		796	628
SUMMA TILLGÅNGAR		3 170	3 035

Balansräkning koncernen

EGET KAPITAL OCH SKULDER	KONCERNEN			
	MSEK	Not	2020-12-31	2019-12-31
Eget kapital				
Aktiekapital			200	200
Övrigt tillskjutet kapital			1 047	1 047
Reserver			-15	-14
Balanserade vinstmedel			-760	-631
Årets resultat			-229	-129
Totalt eget kapital	24		243	473
Skulder				
<i>Långfristiga skulder</i>				
Avsättningar pensioner	28		26	19
Långfristiga leasingskulder	27		629	390
Övriga långfristiga skulder	27		1 057	439
Derivatinstrument	27		20	22
Summa långfristiga skulder			1 732	870
<i>Kortfristiga skulder</i>				
Leverantörsskulder			363	195
Kortfristiga leasingskulder	27		262	578
Övriga skulder	27		77	421
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	20		493	498
Övriga avsättningar	21		0	0
Summa kortfristiga skulder			1 195	1 692
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER			3 170	3 035

Förändringar i eget kapital koncernen

KONCERNEN							
MSEK	Not	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver	Balanserade vinstmedel	Årets resultat	Summa
Ingående balans per 2019-01-01		200	1 047	-20	-452	-179	596
Disposition av föregående års resultat					-179	179	0
Totalresultat							
Årets resultat						-129	-129
Övrigt totalresultat							
Kassaflödessäkringar, efter skatt				8			8
Omräkningsdifferens, efter skatt				4			4
Omvärderingar av förmånsbestämda pensionsplaner, efter skatt				-6			-6
<i>Summa övrigt totalresultat</i>		<i>0</i>	<i>0</i>	<i>6</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>6</i>
Summa totalresultat		0	0	6	0	-129	-123
Utgående balans per 2019-12-31	24	200	1 047	-14	-631	-129	473
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
<i>Summa övrigt totalresultat</i>		<i>0</i>	<i>0</i>	<i>-1</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>-1</i>
Summa totalresultat		0	0	-1	0	-229	-230
Utgående balans per 2020-12-31	24	200	1 047	-15	-760	-229	243

Kassaflödesanalys koncernen

MSEK	Not	KONCERNEN	
		2020	2019
<i>Den löpande verksamheten</i>			
Resultat efter finansiella poster		-229	-129
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	25	480	406
Förändring avseende avsättningar		-20	-13
Betald skatt		-25	-25
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		206	239
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning/Minskning av kortfristiga fordringar		-49	114
Ökning/Minskning av kortfristiga skulder		126	69
Kassaflöde från den löpande verksamheten		283	422
<i>Investeringsverksamheten</i>			
Förvärv av immateriella tillgångar		0	-7
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-339	-160
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		4	23
Försäljning av finansiella anläggningstillgångar		-	16
Utdelning från under året avytttrat intresseföretag		-	3
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-335	-125
<i>Finansieringsverksamheten</i>			
Upptagna lån		368	532
Amortering av leasingskulder och lån		-356	-779
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		12	-247
Årets kassaflöde		-40	50
Likvida medel vid årets början		95	45
LIKVIDA MEDEL VID ÅRETS SLUT	25	55	95

Resultaträkning moderbolaget

MSEK	Not	MODERBOLAGET	
		2020	2019
<i>Rörelsens intäkter</i>			
Nettoomsättning	4, 5	3 714	3 738
Övriga rörelseintäkter	6	64	153
Summa rörelsens intäkter		3 778	3 891
<i>Rörelsens kostnader</i>			
Driftskostnader	4	-1 861	-1 800
Personalkostnader	7	-1 332	-1 269
Övriga externa kostnader	8	-424	-513
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	14, 15, 16	-367	-416
Rörelseresultat		-206	-107
<i>Resultat från finansiella poster</i>			
Resultat från andelar i koncernföretag	9	2	6
Resultat från andelar i intresseföretag	10	-	4
Ränteintäkter och liknande resultatposter	11	25	1
Räntekostnader och liknande resultatposter	12	-33	-36
Resultat efter finansiella poster		-212	-132
Skatt på årets resultat	13	-	-
Årets resultat		-212	-132

Rapport över totalresultatet moderbolaget

MSEK	Not	MODERBOLAGET	
		2020	2019
Årets resultat		-212	-132
Poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat			
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar		8	10
Skatt hänförlig till poster som har omförts eller kan omföras till årets resultat	13	-2	-2
Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt		6	8
Summa totalresultat för året		-206	-124

Balansräkning moderbolaget

TILLGÅNGAR MSEK	Not	MODERBOLAGET	
		2020-12-31	2019-12-31
Anläggningstillgångar			
<i>Immateriella anläggningstillgångar</i>	14		
Balanserade utvecklingsutgifter		25	21
Pågående balanserade utvecklingsutgifter		13	8
Summa immateriella anläggningstillgångar		38	29
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Mark, markanläggningar och byggnader	15	2	1
Transportmedel	15	1 438	1 285
Leasade transportmedel		–	–
Inventarier och andra tekniska anläggningar	15	29	34
Pågående nyanläggningar	15	132	142
Summa materiella anläggningstillgångar		1 601	1 462
Nyttjanderättstillgångar	16	676	891
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Andelar i koncernföretag	17	80	55
Andelar i intresseföretag	17	–	–
Uppskjutna skattefordringar	18	1	3
Övriga finansiella anläggningstillgångar	16	35	–
Summa finansiella anläggningstillgångar		116	58
Summa anläggningstillgångar		2 431	2 440
<i>Omsättningstillgångar</i>			
Varulager	19	28	28
Kundfordringar	27	389	298
Fordringar hos koncernföretag	4	56	42
Övriga fordringar		151	12
Aktuella skattefordringar		3	3
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	22	91	85
Kassa och bank	27	55	68
Summa omsättningstillgångar		773	536
SUMMA TILLGÅNGAR		3 204	2 976

Balansräkning moderbolaget

EGET KAPITAL OCH SKULDER MSEK	Not	MODERBOLAGET	
		2020-12-31	2019-12-31
Eget kapital			
<i>Bundet eget kapital</i>			
Aktiekapital		200	200
Reservfond		100	100
Fond för utvecklingsutgifter		25	14
<i>Fritt eget kapital</i>			
Fond för verkligt värde		-5	-11
Balanserade vinstmedel		175	318
Årets resultat		-212	-132
Summa eget kapital	24	283	489
Avsättningar			
Avsättningar pensioner	28	4	5
Summa avsättningar		4	5
Skulder			
<i>Långfristiga skulder</i>			
Långfristiga leasingskulder	27	629	390
Övriga långfristiga skulder	27	1 057	442
Derivatinstrument	27	20	19
Summa långfristiga skulder		1 706	851
<i>Kortfristiga skulder</i>			
Leverantörsskulder		342	170
Skulder till koncernföretag	4	76	22
Kortfristiga leasingskulder	27	257	572
Övriga skulder	27	67	412
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	20	469	455
Summa kortfristiga skulder		1 211	1 631
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		3 204	2 976

Förändringar i eget kapital moderbolaget

MODERBOLAGET								
MSEK	Not	Aktie- kapital	Reserv- fond	Fond för utvecklings- utgifter	Fond för verkligt värde	Balans- erade vinstmedel	Årets resultat	Summa
Ingående balans per 2019-01-01		200	100	17	-19	507	-192	613
Disposition av föregående års resultat						-192	192	0
Aktiverade egenupparbetade utv.utgifter				-3		3		0
Totalresultat								
Årets resultat							-132	-132
Övrigt totalresultat								
Kassaflödessäkringar, efter skatt					8			8
Summa övrigt total resultat		-	-	-	8	-	-	8
Summa totalresultat		-	-	-	8	-	-132	-124
Utgående balans per 2019-12-31	24	200	100	14	-11	318	-132	489
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	24	200	100	25	-5	175	-212	283

Kassaflödesanalys moderbolaget

MSEK	Not	MODERBOLAGET	
		2020	2019
<i>Den löpande verksamheten</i>			
Resultat efter finansiella poster		-212	-132
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	25	447	396
Förändring avseende avsättningar		-20	-13
Betald skatt		-25	-25
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		190	226
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning/Minskning av kortfristiga fordringar		-86	137
Ökning/Minskning av kortfristiga skulder		204	38
Kassaflöde från den löpande verksamheten		308	401
<i>Investeringsverksamheten</i>			
Förvärv av immateriella tillgångar		0	-7
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-337	-160
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		5	17
Aktieägartillskott		-25	-
Försäljning av finansiella anläggningstillgångar		0	16
Utdelning från intresseföretag		-	3
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-357	-131
<i>Finansieringsverksamheten</i>			
Upptagna lån		368	532
Amortering av leasingskulder och lån		-332	-757
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		36	-225
Årets kassaflöde		-13	45
Likvida medel vid årets början		68	23
LIKVIDA MEDEL VID ÅRETS SLUT	25	55	68

Noter

NOT	NAMN	SIDA
1	Allmän information	65
2	Sammanfattning av viktiga redovisningsprinciper	65
3	Viktiga uppskattningar och bedömningar för redovisningsändamål	70
4	Transaktioner med närstående	70
5	Uppdelning intäkter	70
6	Övriga rörelseintäkter	70
7	Anställda och personalkostnader	71
8	Arvode och kostnadsersättning till revisorer	73
9	Resultat från andelar i koncernföretag	73
10	Resultat från andelar i intresseföretag	73
11	Ränteintäkter och liknande resultatposter	73
12	Räntekostnader och liknande resultatposter	73
13	Inkomstskatt	73
14	Immateriella tillgångar	74
15	Materiella anläggningstillgångar	75
16	Nyttjanderättstillgångar	77
17	Andelar i koncernföretag och intresseföretag	79
18	Uppskjuten inkomstskatt	79
19	Varulager	79
20	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	79
21	Avsättningar	80
22	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	80
23	Ställda säkerheter och eventalförpliktelser	80
24	Särskilda upplysningar om eget kapital	80
25	Tilläggsupplysningar till kassaflödesanalyser	81
26	Checkräkningskredit	82
27	Finansiella instrument	82
28	Pensioner	84
29	Disposition av resultat	86
30	Händelser efter balansdagen	86



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. Med partners länkar Green Cargo dessutom den svenska marknaden till nära 2 000 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 välfärd 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 29 mars 2021 och de kommer att föreläggas årsstämman den 27 april 2021 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. Under året har Nyttjanderättstillgångar omklassificerats till materiella anläggningstillgångar till ett värde av 60 (62) MSEK och kort- och långfristig leasingsskuld till övrig kort- och långfristig skuld till ett värde av 60 (64).

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 2020 publicerats som för bolaget är tillämpbara.

Tillämpning av redovisningsprinciper Koncernredovisning

Koncernredovisningen omfattar de företag i vilka moderbolaget direkt eller genom dotterföretag innehar ett bestämmande inflytande. Modellen i IFRS för bedömning av när bestämmande inflytande föreligger baseras 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. I ej helägda dotterföretag, redovisas innehav utan bestämmande inflytande i koncernbalansräkningen som en post inom eget kapital och utgörs av utomstående aktieägares andel av dotterföretagets resultat och nettotillgångar. Dotterföretag redovisas enligt förvärvsmetoden. Koncerninterna transaktioner och balansposter samt realiserade vinster på transaktioner mellan koncernföretag elimineras. Även realiserade förluster elimineras, om inte transaktionen utgör ett bevis på att ett nedskrivningsbehov föreligger för den överlätna tillgången.

Omräkning av utlandsverksamheter

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. Den ackumulerade omräkningsdifferensen omförs och redovisas som en del i reasultatet i de fall utlandsverksamheten avyttras. Goodwill och justeringar till verkligt värde som är hänförliga till förvärv av verksamheter med annan funktionell valuta än svenska kronor behandlas som tillgångar och skulder i den förvärvade verksamheten och omräknas till balansdagens valutakurs.

Intresseföretag

Intresseföretag är företag över vilka koncernen har ett betydande, men inte ett bestämmande, inflytande över den driftsmässiga och finansiella styrningen, vanligtvis genom andelsinnehav mellan 20 och 50 procent av röstetalet. Kapitalandelsmetoden innebär att det i koncernen redovisade värdet på aktierna i intresseföretagen motsvaras av koncernens andel i intresseföretagens egna kapital samt eventuella restvärden på koncernmässiga över- respektive undervärden. I koncernens resultaträkning redovisas som "Andel i intresseföretags resultat" koncernens andel i intresseföretagens resultat efter skatt justerat för eventuella avskrivningar på eller upplösningar av förvärvade över- respektive undervärden. Erhållna utdelningar från intresseföretag minskar investeringens redovisade värde. När koncernens andel i ett intresseföretags förluster uppgår till eller överstiger dess innehav i intresseföretaget redovisar koncernen inte ytterligare förluster, om inte koncernen har påtagit sig förpliktelser eller gjort betalningar för intresseföretagets räkning. Om intresseföretaget senare visar vinst återgår koncernen till att redovisa sin andel av dessa vinster först när dessa uppgår till samma belopp som andelen av förlusterna vilka inte redovisats av koncernen.

Intäkter

Företagets kundkontrakt består i huvudsak av intäkter från gods-transporter i allt väsentligt utförda med egna lok och vagnar. Intäkten redovisas när transporterna har genomförts. I transporten ingår ofta även åtaganden för växling, försling och eventuellt lyft. Växling, försling 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 kan delas in i vagnslast- och systemtransporter. Inom vagnslast erbjuder Green Cargo transport av vagnar från avsändare till mottagare inom Green Cargo och samarbetspartners nätverk i mån av plats enligt tidtabell. Med Systemtransporter utformar Green Cargo unika lösningar för verksamheter med stora volymer i regelbundna flöden mellan fasta destinationer. I kundkontraktet ingår en på förhand bestämd fast kapacitet och funktionalitet i form av tåg och personal, till ett på förhand bestämt pris. Kundkontraktens längd kan överstiga flera år. Intäkter från transporter till och från utlandet där Green Cargo använder annan järnvägsoperatör på utländsk sträcka redovisas brutto. Hela faktureringen, även den del som avser utländsk sträcka och utförs av underleverantör, redovisas därmed som intäkt. Ersättning till utländsk järnvägsoperatör redovisas som kostnad. Skälet till denna redovisningsprincip är att Green Cargo har ett totalåtagande gentemot kund. Fakturering sker normalt i efterskott, vilket innebär att det inte uppstår några väsentliga utestående kontraktåtaganden. Genom dotterbolaget NTR AB bedriver koncernen speditorsverksamhet. NTR AB köper och säljer transportkapacitet avseende internationella järnvägstransporter. Intäkt redovisas i den period som transporten startas. Rabatter i form av så kallad volymbaserad kickback förekommer enbart i begränsad omfattning och avräknas då löpande från intäkten. Green Cargo har inga väsentliga finansieringskomponenter kopplade till kundkontrakten. Normala kredittider tillämpas för bolagets kunder.

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 förvaltnings-tillgångarna. 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 uppsägningsslönen direkt, vid arbetsplikt kostnadsförs uppsägningsslönen 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

Det överskott som utgörs av skillnaden mellan den överförda ersättningen och nettot per förvärvstidpunkten, av verkliga värden på förvärvade identifierbara tillgångar och skulder, redovisas som goodwill. Goodwill vid förvärv av dotterföretag redovisas som immateriella tillgångar. Goodwill vid förvärv av intresseföretag ingår i värdet på innehav i intresseföretag. Utgifter för utveckling av programvara för eget bruk redovisas som tillgång i balansräkningen, under förutsättning att framtida effektivitetsvinster är sannolika och överstiger nedlagda utgifter. Balanserade utvecklingsutgifter består främst av utgifter för utveckling av IT-system och skrivs av linjärt under den beräknade nyttjandeperioden. Avskrivningstiden för balanserade utvecklingsutgifter är 3–5 år.

Materiella anläggningstillgångar

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

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

Vissa komponenter i bolagets lokpark har en nyttjandeperiod som är kortare än den totala livslängden för loket ifråga och ersätts därför regelbundet vid periodiska underhåll (så kallade revisioner). Dessa komponenter särskiljs och skrivs av som separata enheter över denna kortare nyttjandeperiod (komponentavskrivningsmetoden). Även för byggnader särskiljs komponenter, vilka skrivs av över olika nyttjandeperioder. Tillgångarnas restvärde och nyttjandeperiod prövas varje balansdag och justeras vid behov. Vinst och förlust 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 värdet som tillgången skulle ha haft om ingen nedskrivning hade gjorts, med beaktande av de avskrivningar som i så fall skulle ha gjorts. Nedskrivningar på goodwill återförs inte.

Leasing

Bolaget tillämpar IFRS16 från och med 1 januari 2019.

Principer tillämpade från och med 1 januari 2019

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

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

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

Leasingkulden omfattar nuvärdet av följande avgifter under bedömd leasingperiod:

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

Leasingkulden för Green Cargos lokaler med hyra som indexuppräknas beräknas på den hyra som gäller vid respektive rapportperiods slut. Vid denna tidpunkt justeras skulden med motsvarande justering av nyttjanderättstillgångens redovisade värde. På motsvarande sätt justeras skuldens och tillgångens värde i samband med att ombedomning sker av leasingperioden. Detta sker i samband med att sista uppsägningdatumet inom tidigare bedömd leasingperiod för lokalhyresavtal har passerats alternativt då betydelsefulla händelser inträffar eller omständigheterna på ett betydande sätt förändras på ett sätt som är inom Green Cargos kontroll och påverkar den gällande bedömningen av leasingperioden. Green Cargo presenterar nyttjanderättstillgångar och leasingkulder som egna poster i rapporten över finansiell ställning. För leasingavtal som har en leasingperiod på 12 månader eller mindre eller med en underliggande tillgång av lågt värde, understigande 50 KSEK, redovisas inte någon nyttjanderättstillgång och leasingkulld. 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 värderas enligt lägsta värdets princip till det lägsta av anskaffningsvärde och nettoförsäljningsvärde på balansdagen. Vid bestämmande av anskaffningsvärdet för reservdelar används genomsnittsmetoden. Vid bestämmande av anskaffningsvärdet för diesel görs en beräkning av när en genomsnittlig liter inhandlades med hjälp av lagrets genomsnittliga omsättningshastighet. Det inköpspris som förelåg vid denna anskaffningstidpunkt ligger till grund för värderingen av dieseln. Vid bedömning av inkurans tas hänsyn till lagrets ålder och omsättningshastighet.

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 leasingkulder samt derivat. Finansiella instrument redovisas initialt till anskaffningsvärde motsvarande instrumentets verkliga värde med tillägg för transaktionskostnader. Klassificering av finansiella instrument sker vid anskaffning och redovisas beroende av hur de klassificerats enligt nedan. En finansiell tillgång eller finansiell skuld tas upp i balansräkningen när bolaget blir part till instrumentets avtalsmässiga villkor. Kundfordringar tas upp i balansräkningen när faktura har skickats. Skuld tas upp när motparten har presterat och avtalsenlig skyldighet föreligger att betala, även om faktura inte mottagits. Leverantörsskulder tas upp när faktura mottagits. Köp och försäljningar av finansiella instrument redovisas på likviddagen. Finansiella tillgångar tas bort från balansräkningen när rätten att erhålla kassaflöden från instrumentet har löpt ut eller överförs. Finansiella skulder tas bort från balansräkningen när förpliktelsen i avtalet fullgjorts eller på annat sätt upphört. Verkligt värde för noterade placeringar baseras på aktuella marknadskurser. För onoterade värdepapper fastställs verkligt värde till emittentens eller banks värdering. Koncernen värderar sina finansiella instrument till upplupet anskaffningsvärde eller verkligt värde via resultaträkningen eller verkligt värde via övrigt totalresultat. Värderingen är beroende av syftet med att instrumenten förvärvades; om de innehas för att hållas till förfall eller om de kan säljas.

Finansiella tillgångar/skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen

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

Finansiella tillgångar/skulder värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat

Finansiella tillgångar/skulder och derivatinstrument som ska hållas till förfall omvärderas löpande till upplupet anskaffningsvärde eller till verkligt värde i övrigt totalresultat. Derivat som hålls till förfall är kassaflödessäkringar i form av 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, leasingkulder 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
- Räntebestämningdagar är desamma i säkringsinstrument och säkrad post
- Om kreditvärdighet på motparten förändras på ett sådant sätt att värdet på säkringsinstrumentet påverkas på ett ej oväsentligt sätt ska det ingå i effektivitetsbedömningen.

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

Reform av referensräntorna

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

Avsättningar

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

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, här 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. Vid förvärv eller försäljning av dotterföretag redovisas endast kassaförändringen till följd av förvärvet/försäljningen, dvs summan av försäljningspris och dotterföretagets likvida medel. I kassaflöde från finansieringsverksamheten redovisas kassatransaktioner till följd av företagets finansiering. Här redovisas således upptagna lån förutom leasingkulder, amortering av lån (även amortering av leasingkulder), nyemissioner, aktieägartillskott och utbetalad utdelning.

MODERBOLAGETS REDOVISNINGSPRINCIPER

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

Innehav i dotterföretag och intresseföretag

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

Koncernbidrag och aktieägartillskott

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

Utformning av finansiella rapporter

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

Finansiella garantiavtal

I enlighet med RFR 2 tillämpas inte reglerna i IFRS 9 beträffande finansiella garantiavtal i moderbolaget avseende garantiavtal till förmån för dotter- och intresseföretag. När detta undantag tillämpas följs istället 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 väsentligaste 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.

NOT 3 VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR FÖR REDOVISNINGSAÄNDAMÅL

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

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

Twister med leverantörer kan få ett annat utfall än det som uppskattats. Avsättningen avseende olyckskostnader bedöms vara osäker till belopp. Ansvarsfrågan samt uppkomna kostnader kan vara svåra att bedöma och utredningarna kan ta tid. Reserven grundas på bolagets bästa uppskattning om bedömt utfall. Avsättningar för förlustkontrakt kan vara osäkra till belopp då de inrymmer antaganden om framtida händelser, såsom transportvolym, effektiviseringsmöjligheter med mera. Inga förlustkontrakt finns redovisade 2020 eller 2019. Inga underskottsavdrag är aktiverade under 2020 eller 2019. Värderingen av uppskjuten skattefordran relaterat till underskottsavdrag och koncernens förmåga att utnyttja underskottsavdrag baseras på ledningens uppskattningar av framtida skattepliktiga inkomster.

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

Leasingavtalens längd och diskonteringsränta

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

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

NOT 4 TRANSAKTIONER MED NÄRSTÅENDE

Svenska staten äger 100 procent av aktierna i Green Cargo AB. Dotter- och intresseföretag framgår av not 17.

Vid leverans av tjänster mellan koncernen och andra statligt ägda företag eller verksamheter, såsom t ex Trafikverket, tillämpas affärsmässiga villkor och marknadsprissättning. Gällande lön och ersättningar till närstående hänvisas till not 7.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019	2020	2019
Försäljning av tjänster				
Dotterföretag	–	–	345	368
Summa försäljning av tjänster till närstående	0	0	345	368
Inköp av tjänster				
Dotterföretag	–	–	60	50
Summa inköp av tjänster från närstående	0	0	60	50

Utestående fordringar på närstående

Dotterföretag	–	–	56	42
Summa utestående fordringar på närstående	0	0	56	42

Utestående skulder till närstående

Dotterföretag	–	–	76	22
Summa utestående skulder till närstående	0	0	76	22

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

NOT 5 UPPEDELNING INTÄKTER

Bransch	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019	2020	2019
Handel och Logistik	1 494	1 475	1 362	1 346
Skog	1 011	1 010	925	922
Stål och Kemi	1 365	1 441	1 270	1 315
Övrigt	170	170	157	155
Summa	4 040	4 096	3 714	3 738

Tidpunkt för intäcksredovisning

Vid en tidpunkt	4 040	4 096	3 714	3 738
Över tid	–	–	–	–
Summa	4 040	4 096	3 714	3 738

I enlighet med standarden IFRS 15 visas en uppdelning av intäkter. Nettoomsättning avseende transporttjänster och tillhörande tjänster utifrån kundkontrakt delats upp i branschdimensioner. Intäcksredovisningen sker vid en tidpunkt som framgår av redovisningsprinciperna i not 2.

NOT 6 ÖVRIGA RÖRELSEINTÄKTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019	2020	2019
Resultat vid försäljning av anläggningstillgångar	4	22	4	17
Valutakursdifferenser som påverkat rörelseresultatet	2	1	0	0
Miljökompensation	66	153	42	131
Övriga bidrag	18	5	18	5
Summa	90	181	64	153

NOT 7 ANSTÄLLDA OCH PERSONALKOSTNADER

Medelantalet anställda	Varav kvinnor, %		Varav kvinnor, %	
	2020		2019	
Moderbolaget				
Sverige	1 749	19	1 697	18
Summa moderbolaget	1 749	19	1 697	18
Dotterföretag				
Norge	87	6	74	5
Summa dotterföretag	87	6	74	5
Summa koncernen	1 836	18	1 771	17

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

	2020		2019	
	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
Moderbolaget	887	380	865	374
(varav pensionskostnad)		(82)		(81)
Dotterföretag	81	20	61	12
(varav pensionskostnad)		(8)		(3)
Summa koncernen	968	400	926	386
(varav pensionskostnad)		(91)		(84)

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 (12) MSEK.

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

	2020		2019	
	Styrelse och vd	Övriga anställda	Styrelse och vd	Övriga anställda
Moderbolaget	6	881	6	859
(varav tantiem o.d.)		(-)		(-)
Dotterföretag	1	80	0	61
(varav tantiem o.d.)		(-)		(-)
Summa koncernen	7	961	6	920
(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 2020. Principerna bygger på riktlinjer som regeringen utfärdade 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 Højsgaard.

Ersättningar till styrelsen, räkenskapsåret 2020

Belopp i KSEK		Arvode
Styrelsens ordförande	Jan Sundling	416
Styrelseledamot	Henrik Højsgaard	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	-
Arbetstagar.rep. (suppleant)	Anders Gustavsson	-
Arbetstagar.rep. (suppleant)	Donny Sjöberg	-
Arbetstagar.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.

Ersättningar till styrelsen, räkenskapsåret 2019

Belopp i KSEK		Arvode
Styrelsens ordförande	Jan Sundling	413
Styrelseledamot	Henrik Højsgaard	167
Styrelseledamot	Margareta Alestig Johnson ²	53
Styrelseledamot	Catarina Fritz ^{1,4}	151
Styrelseledamot	Ann-Christine Hvittfeldt ²	53
Styrelseledamot	Charlotte Gaarn Hansson ¹	114
Styrelseledamot	Anna Maria Elgh ³	193
Styrelseledamot	Ingvar Nilsson ²	53
Styrelseledamot	Håkan Åkerström ¹	114
Styrelseledamot (statens rep.)	Michael Thorén	-
Arbetstagarrepresentant	Jonas Blomqvist	-
Arbetstagarrepresentant	Donny Sjöberg	-
Arbetstagar.rep. (suppleant)	Anders Gustavsson	-
Arbetstagar.rep. (suppleant)	Jerker Liljeberg	-
Arbetstagar.rep. (adjungerad)	Göran Ringqvist ⁵	-
Arbetstagar.rep. (adjungerad)	Ann-Charlotte Juliusson ⁶	-

1 Valdes till styrelsen 2019-04-29. 2 Utgick ur styrelsen 2019-04-29. 3 Varav 27 KSEK avser ersättning som ledamot i revisionsutskottet fr o m maj. 4 Varav 37 KSEK avser ersättning som ordförande i revisionsutskottet fr o m maj. 5 Ersatte tidigare adjungerad från 2019-06-01. 6 Ersattes av ny adjungerad 2019-06-01.

Ersättningar och övriga förmåner till ledande befattningshavare 2020

Belopp i KSEK		Tid i ledningsgrupp	Lön ¹	Övriga förmåner ²	Pensionskostnad	Summa	Pensionsförpliktelse
Verkställande direktör	Ted Söderholm ³	2020-01-01–2020-12-31	3 749	3	1 239	4 991	–
Ekonomidirektör	Pär Nordlander	2020-01-07–2020-12-31	2 069	3	807	2 879	–
Verkställande direktör för Green Cargo Norge AS	Bengt Fors	Ingår ej i ledningsgruppen	1 166	283	342	1 741	–
Stabschef Kommunikation	Erica Kronhöffer	2020-01-01–2020-12-31	1 788	30	730	2 548	–
Stabschef Human Resources	Peter Hagert	2020-01-01–2020-12-31	1 753	3	810	2 566	–
Stabschef IT	Ingo Paas	2020-01-01–2020-12-31	1 550	81	817	2 448	–
Stabschef Juridik	Malin Fries	2020-01-01–2020-12-31	1 524	0	506	2 030	–
Stabschef Inköp	Andreas Takacs	Ingår ej i ledningsgruppen	968	0	384	1 352	–
Divisionschef Operation	Markus Gardbring	2020-01-01–2020-12-31	1 836	119	494	2 450	–
Divisionschef Marknad	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 och övriga förmåner till ledande befattningshavare 2019

Belopp i KSEK		Tid i ledningsgrupp	Lön ¹	Övriga förmåner ²	Pensionskostnad	Summa	Pensionsförpliktelse
Verkställande direktör	Ted Söderholm ³	2019-01-07–2019-12-31	3 784	5	1 174	4 963	–
Ekonomidirektör	Erik Johansson ⁴	2019-01-01–2019-11-30	2 527	4	475	3 006	–
Verkställande direktör för Green Cargo Norge AS	Bengt Fors	Ingår ej i ledningsgruppen	1 136	0	344	1 480	–
Stabschef Kommunikation	Erica Kronhöffer	2019-06-03–2019-12-31	1 033	15	362	1 410	–
Stabschef Human Resources	Peter Hagert	2019-10-14–2019-12-31	360	1	179	540	–
Tf Stabschef Human Resources	Mikael Jansson	2019-01-01–2019-10-13	859	0	339	1 198	–
Stabschef IT	Ingo Paas	2019-09-01–2019-12-31	588	32	198	818	–
Tf Stabschef IT	Christian Möllerfors	2019-01-01–2019-08-31	Inhyrd				–
Stabschef IT	Klas Andersson	2019-01-01–2019-01-07	17	0	29	46	–
Stabschef Juridik	Malin Fries	2019-01-01–2019-12-31	1 500	5	484	1 989	–
Divisionschef Operation	Markus Gardbring	2019-01-01–2019-12-31	1 834	114	491	2 439	–
Divisionschef Marknad	Richard Kirchner	2019-01-01–2019-12-31	1 813	104	500	2 417	–

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 2019-03-07--2019-12-31. 4 Tf VD 2019-01-01--2019-01-06.

Ersättningar

Styrelse

Enligt beslut av årsstämman 2020 i Green Cargo AB utgår årligt arvode till styrelsens ledamöter med 415 KSEK för ordföranden och med 170 KSEK per person för övriga stämموvalda 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 lönenivåerna på den marknad där den aktuella befattningshavaren är anställd. Verkställande direktör och ledande befattningshavare har inte rätt till någon rörlig ersättning eller ersättning i form av finansiella instrument. Förmåner som redovisas i tabellen avser främst tjänstebil.

Pensioner

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

Avgångsvederlag

Mellan bolaget och verkställande direktören gäller en uppsägningstid om 6 månader från bolagets sida och 6 månader från verkställande direktörens sida. Vid uppsägning från bolagets sida erhålls ett avgångsvederlag som uppgår till 12 månadslöner som utbetalas månadsvis. Nya inkomster från annan anställning eller egen verksamhet kan avräknas från uppsägningsslön och avgångsvederlag. Vid uppsägning från verkställande direktörens sida utbetalas inget avgångsvederlag.

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

NOT 8 ARVODE OCH KOSTNADERSÄTTNING TILL REVISORER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019	2020	2019
<i>PWC (KPMG)</i>				
Revisionsuppdrag	2,0	1,7	2,0	1,7
Övriga tjänster	0,3	0,5	0,3	0,5
Summa	2,3	2,2	2,3	2,2

Revisionsarvodena 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	
	2020	2019
Erhållna koncernbidrag	2	6
Summa	2	6

NOT 10 RESULTAT FRÅN ANDELAR I INTRESSEFÖRETAG

	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019	2020	2019
Utdelning aktier och andelar i intresseföretag	-	3	-	3
Försäljning av andelar i intresseföretag	-	15	-	1
Summa	-	18	-	4

NOT 11 RÄNTEINTÄKTER OCH LIKANDE RESULTATPOSTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019	2020	2019
Ränteintäkter, övriga	2	1	2	1
Finansiella valutakursvinster	25	-	23	-
Verkligt värdevinster för finansiella instrument: ej säkringsredovisade derivat	0	0	0	0
Summa	27	1	25	1
<i>Varav ränteintäkter på finansiella tillgångar värderade till verkligt värde</i>	<i>2</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>1</i>

NOT 12 RÄNTEKOSTNADER OCH LIKANDE RESULTATPOSTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019	2020	2019
Verkligt värdeförluster för finansiella instrument: ej säkringsredovisade derivat	0	0	0	0
Finansiella valutakursförluster	-	-4	-	-4
Räntekostnader, övriga	-34	-33	-33	-33
Summa	-34	-37	-33	-37
<i>Varav räntekostnader på finansiella skulder värderade till verkligt värde</i>	<i>-34</i>	<i>-33</i>	<i>-33</i>	<i>-33</i>

NOT 13 INKOMSTSKATT

Väsentliga delbelopp i årets skattekostnad	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019	2020	2019
Aktuell skatt	-	-	-	-
Uppskjuten skatt	-	-	-	-
Summa	0	0	0	0

Sambandet mellan årets skattekostnad och redovisat resultat före skatt	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019	2020	2019
Redovisat resultat efter finansiella poster	-229	-129	-212	-132
Skatt enligt gällande skattesats (21,4%)	49	28	45	28
Skatteeffekt av ej avdragsgilla kostnader/ej skattepliktiga intäkter	-2	-1	-2	-1
Skatteeffekt av underskott för vilka ingen uppskjuten skattefordran redovisats	-47	-27	-43	-27
Redovisad skatt	0	0	0	0

Skatt hänförlig till komponenter i övrigt totalresultat i koncernen

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

2019	Före skatt	Skatteeffekt	Efter skatt
Omvärdering förmånsbestämda pensionsplaner	-7	1	-6
Kassaflödessäkringar	10	-2	8
Omräkningsdifferenser	4	0	4
Summa	7	-1	6

Skatt hänförlig till komponenter i övrigt totalresultat, Moderbolaget

2020	Före skatt	Skatteeffekt	Efter skatt
Kassaflödessäkringar	8	-2	6
Summa	8	-2	6

2019	Före skatt	Skatteeffekt	Efter skatt
Kassaflödessäkringar	10	-2	8
Summa	10	-2	8

NOT 14 IMMATERIELLA TILLGÅNGAR

Koncernen	Balanserade utvecklingsutgifter		Pågående balanserade utvecklingsutgifter	
	2020	2019	2020	2019
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>				
Vid årets början	173	155	8	23
Nyanskaffningar	5	2	12	5
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–	–4
Omklassificeringar	7	16	–7	–16
Vid årets slut	185	173	13	8
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>				
Vid årets början	–148	–143	–	–
Årets avskrivning	–8	–5	–	–
Vid årets slut	–156	–148	–	–
<i>Akkumulerade nedskrivningar</i>				
Vid årets början	–4	–3	–	–
Nedskrivningar som redovisas i resultaträkningen	0	–1	–	–
Vid årets slut	–4	–4	–	–
Redovisat restvärde vid årets slut	25	21	13	8
Moderbolaget	Balanserade utvecklingsutgifter		Pågående balanserade utvecklingsutgifter	
	2020	2019	2020	2019
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>				
Vid årets början	168	150	8	23
Nyanskaffningar	4	2	12	5
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–	–4
Omklassificeringar	7	16	–7	–16
Vid årets slut	179	168	13	8
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>				
Vid årets början	–143	–138	–	–
Årets avskrivning	–7	–5	–	–
Vid årets slut	–150	–143	–	–
<i>Akkumulerade nedskrivningar</i>				
Vid årets början	–4	–3	–	–
Nedskrivningar som redovisas i resultaträkningen	0	–1	–	–
Vid årets slut	–4	–4	–	–
Redovisat restvärde vid årets slut	25	21	13	8

Balanserade utvecklingsutgifter avser till väsentlig del olika projekt för Affärssystemet, trafikflödesplaneringssystem och anpassning av dataintegration. Den genomsnittliga kvarstående avskrivningstiden är 3 år av restvärde.

Total kostnad för utveckling	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019	2020	2019
Utgifter för utveckling som kostnadsförts	26	21	24	21
Avskrivningar	8	4	8	4
Summa	34	25	32	25

NOT 15 MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Koncernen	Mark, markanläggningar och byggnader		Investeringar i hyrda lokaler					
	2020	2019	2020	2019				
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>								
Vid årets början	30	36	60	60				
Nyanskaffningar	–	–	1	–				
Avyttringar och utrangeringar	–3	–6	–19	–				
Vid årets slut	27	30	42	60				
<i>Ackumulerade avskrivningar</i>								
Vid årets början	–17	–21	–60	–60				
Årets avskrivning	0	–2	–	–				
Avyttringar och utrangeringar	2	6	19	–				
Vid årets slut	–15	–17	–41	–60				
Redovisat restvärde vid årets slut	12	13	1	0				
	Transportmedel ¹		Leasade transportmedel ²		Inventarier		Pågående nyanläggningar	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>								
Vid årets början	5 456	5 421	0	1 089	179	182	142	100
Nyanskaffningar	314	178	–	–64	–	5	20	42
Utköpta leasingavtal	140	–66	–	–	–	–	–	–
Avyttringar och utrangeringar	–59	–77	–	–	–19	–8	–	–
Omklassificeringar	–	–	–	–	0	0	–30	0
Övergångseffekt IFRS 16	–	–	–	–1 025	–	–	–	–
Vid årets slut	5 851	5 456	0	0	160	179	132	142
<i>Ackumulerade avskrivningar</i>								
Vid årets början	–3 329	–3 202	0	–592	–145	–144	0	0
Årets avskrivning	–185	–176	–	–	–6	–7	–	–
Ack. avskrivning utköpta leasingavtal	–111	–	–	–	–	–	–	–
Avyttringar och utrangeringar	44	49	–	–	20	6	–	–
Omklassificeringar	–	0	–	2	–	–	–	–
Övergångseffekt IFRS 16	–	–	–	590	–	–	–	–
Vid årets slut	–3 581	–3 329	0	0	–131	–145	0	0
<i>Ackumulerade nedskrivningar</i>								
Vid årets början	–841	–867	0	–23	0	0	0	0
Ack. nedskrivning utköpta leasingavtal	–4	–1	–	–	–	–	–	–
Avyttringar och utrangeringar	14	27	–	–	–	–	–	–
Övergångseffekt IFRS 16	–	–	–	23	–	–	–	–
Vid årets slut	–831	–841	0	0	0	0	0	0
Redovisat restvärde vid årets slut	1 439	1 286	0	0	29	34	132	142

1 IB-värdena för 2019 är ändrade för vissa helt avskrivna anläggningar. Ändringen påverkar varken Balans- eller Resultaträkningar.

2 Vid övergång till IFRS 16 år 2019 omklassificerades leasade transportmedel till nyttjanderättstillgångar, se not 16.

Moderbolaget	Mark, markanläggningar och byggnader		Investeringar i hyrda lokaler	
	2020	2019	2020	2019
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>				
Vid årets början	2	2	60	60
Nyanskaffningar	-	-	1	-
Avyttringar och utrangeringar	-1	2	-19	60
Vid årets slut	1	2	42	60
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>				
Vid årets början	-1	-1	-60	-60
Årets avskrivning	0	0	-	-
Avyttringar och utrangeringar	1	0	19	-
Vid årets slut	0	-1	-41	-60
Redovisat restvärde vid årets slut	1	1	1	0

	Transportmedel ¹		Leasade transportmedel ²		Inventarier		Pågående nyanläggningar	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>								
Vid årets början	5 454	5 420	0	1 090	171	172	142	100
Nyanskaffningar	313	177	-	-64	-	5	20	42
Utköpta leasingavtal	141	-66	-	-	-	-	-	-
Avyttringar och utrangeringar	-59	-77	-	-	-12	-6	-	-
Omklassificeringar	-	-	-	-	-	-	-30	-
Övergångseffekt IFRS 16	-	-	-	-1 026	-	-	-	-
Vid årets slut	5 849	5 454	0	0	159	171	132	142
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>								
Vid årets början	-3 328	-3 202	0	-592	-137	-137	0	0
Årets avskrivning	-185	-176	-	2	-6	-6	-	-
Ack. avskrivning utköpta leasingavtal	-111	-	-	-	-	-	-	-
Avyttringar och utrangeringar	44	49	-	0	13	6	-	-
Omklassificeringar	-	1	-	0	-	-	-	-
Övergångseffekt IFRS 16	-	-	-	590	-	-	-	-
Vid årets slut	-3 580	-3 328	0	0	-130	-137	0	0
<i>Akkumulerade nedskrivningar</i>								
Vid årets början	-841	-867	0	-23	0	0	0	0
Ack. nedskrivning utköpta leasingavtal	-4	-1	-	0	-	-	-	-
Avyttringar och utrangeringar	14	27	-	0	-	-	-	-
Övergångseffekt IFRS 16	-	-	-	23	-	-	-	-
Vid årets slut	-831	-841	0	0	0	0	0	0
Redovisat restvärde vid årets slut	1 438	1 285	0	0	29	34	132	142

¹ IB-värdena för 2019 är ändrade för vissa helt avskrivna anläggningar. Ändringen påverkar varken Balans- eller Resultaträkningar.

² Vid övergång till IFRS 16 år 2019 omklassificerades leasade transportmedel till nyttjanderättstillgångar, se not 16.

NOT 16 NYTTJANDERÄTTSTILLGÅNGAR**Redovisningsprinciper**

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

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

Nyttjanderättstillgångar	2020				2019			
	Lokaler, mark & parkering	Lok & vagnar	Tjänstebilar	Summa	Lokaler, mark & parkering	Lok & vagnar	Tjänstebilar	Summa
Koncernen								
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>								
Vid årets början	318	1 443	7	1 768	-	-	-	-
Nyanskaffningar	70	186	6	262	318	1 443	7	1 768
Avyttringar och utrangeringar	-	-2	-	-2	-	-	-	-
Omklassificeringar ¹	-	-388	-	-388	-	-	-	-
Rättning av ingående värde	-	-	-5	-5	-	-	-	-
Vid årets slut	388	1 239	8	1 635	318	1 443	7	1 768
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>								
Vid årets början	-47	-784	-3	-834	-	-	-	-
Årets avskrivning	-71	-211	-4	-286	-47	-784	-3	-834
Avyttringar och utrangeringar	-	1	-	1	-	-	-	-
Omklassificeringar	-	201	-	201	-	-	-	-
Rättning av ingående värde	-	-	-	-	-	-	-	-
Vid årets slut	-118	-793	-7	-918	-47	-784	-3	-834
<i>Akkumulerade nedskrivningar</i>								
Vid årets början	-	-37	-	-37	-	-	-	-
Nedskrivningar som redovisas i resultaträkningen	-	-	-	-	-	-	-	-
Avyttringar och utrangeringar	-	-	-	-	-	-	-	-
Omklassificeringar	-	2	-	2	-	-	-	-
Rättning av ingående värde	-	-	-	-	-	-37	-	-37
Vid årets slut	-	-35	-	-35	-	-	-	-
Redovisat restvärde vid årets slut	270	411	1	682	271	622	5	897

Nyttjanderättstillgångar	2020				2019			
	Lokaler, mark & parkering	Lok & vagnar	Tjänstebilar	Summa	Lokaler, mark & parkering	Lok & vagnar	Tjänstebilar	Summa
Moderbolaget								
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>								
Vid årets början	318	1 414	7	1 739	–	–	–	–
Nyanskaffningar	47	186	6	239	318	1 414	7	1 739
Avyttringar och utrangeringar	–	–2	–	–2	–	–	–	–
Omklassificeringar ¹	–	–388	–	–388	–	–	–	–
Rättning av ingående värde	–	–	–5	–5	–	–	–	–
Vid årets slut	365	1 210	8	1 583	318	1 414	7	1 739
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>								
Vid årets början	–47	–762	–3	–812	–	–	–	–
Årets avskrivning	–48	–211	–4	–263	–47	–762	–3	–812
Avyttringar och utrangeringar	–	1	–	1	–	–	–	–
Omklassificeringar	–	201	–	201	–	–	–	–
Rättning av ingående värde	–	–	–	–	–	–	–	–
Vid årets slut	–95	–771	–7	–873	–47	–762	–3	–812
<i>Akkumulerade nedskrivningar</i>								
Vid årets början	0	–36	0	–36	–	–	–	–
Nedskrivningar som redovisas i resultaträkningen	–	–	–	–	–	–	–	–
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–	–	–	–	–	–
Omklassificeringar	–	2	–	2	–	–	–	–
Rättning av ingående värde	–	–	–	–	–	–36	–	–36
Vid årets slut	0	–34	0	–34	0	–36	0	–36
Redovisat restvärde vid årets slut	270	405	1	676	271	616	4	891

¹ Under året har 88 MSEK omklassificerats, inom ramen för IFRS 16, från nyttjanderättstillgång till kortfristig finansiell fordran respektive finansiell anläggningstillgång. Det har skett i de fall där nyttjanderättstillgången vidareuthyrs till Green Cargos kunder med avtalsvillkor som speglar inhyrningen.

² Omklassificering har dessutom gjorts från nyttjanderättstillgång till materiell anläggningstillgång till ett värde av 60(62) MSEK.

Redovisade belopp i resultaträkningen

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

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

Moderbolaget:

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

NOT 17 ANDELAR I KONCERNFÖRETAG OCH INTRESSEFÖRETAG

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	916783434	3 600 000	100,0	28
Green Cargo Togdrift AS	815794532	30 000	100,0	–
Green Cargo Terminaltjänster AS	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				80

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

Under året har Green Cargo Händelö AB och Loco & Wagon Trading AB avyttrats.

Andelar i intresseföretag, koncernen	2020	2019
Vid årets början	0	0
Erhållen utdelning	–	–
Andel av resultat	–	–
Valutakursdifferenser	–	–
Vid årets slut	0	0

Intressebolaget SeaRail OY har avyttrats under 2019 och redovisas i resultaträkningen under rubriken resultat från avvecklad verksamhet, netto efter skatt.

NOT 18 UPPSKJUTEN INKOMSTSKATT

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

Specifikation över redovisade temporära skillnader	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019 ²	2020	2019 ²
Leasing	-214	-121	-214	-121
Materiella anläggningstillgångar (restvärdesmetoden)	104	-188	104	-188
Underskottsavdrag ¹	110	309	110	309
Övrigt	30	30	24	24
Summa temporära skillnader	30	30	24	24

Specifikation över uppskjuten skatt på temporära skillnader	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019 ²	2020	2019 ²
Leasing	-44	-26	-44	-26
Materiella anläggningstillgångar (restvärdesmetoden)	21	-40	21	-40
Underskottsavdrag ¹	23	66	23	66
Övrigt	6	6	5	5
Summa uppskjuten skattefordran	6	6	5	5

¹ Summa ackumulerade skattemässiga underskottsavdrag uppgår till cirka 1 400.

² 2019 års värden är uppdaterade. Ändringen påverkar ej Balans- eller Resultaträkningar.

Uppskjutna skatter redovisade i resultaträkningen:	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019	2020	2019
Underskottsavdrag	–	–	–	–
Summa	0	0	0	0

Uppskjutna skatter redovisade i övrigt totalresultat:	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019	2020	2019
Övrigt	0	-1	-2	-2
Summa	0	-1	-2	-2

NOT 19 VARULAGER

Redovisade värden	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019	2020	2019
Diesellager	1	2	1	2
Reservdelslager	27	26	27	26
Summa redovisat värde	28	28	28	28

NOT 20 UPPLUPNA KOSTNADER OCH FÖRUTBETALDA INTÄKTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019	2020	2019
Personalrelaterade kostnader	162	146	162	146
Infraavgifter	50	61	50	61
Räntekostnader	3	6	3	6
Fraktkostnader	56	120	32	85
Övriga upplupna kostnader	164	117	164	108
Övriga förutbetalda intäkter	58	48	58	49
Summa	493	498	469	455

NOT 21 AVSÄTTNINGAR

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

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

Övriga avsättningar avser förlustkontrakt.

NOT 22 FÖRUTBETALDA KOSTNADER OCH UPPLUPNA INTÄKTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019	2020	2019
Förskottsbetalda hyror och liknande	11	12	12	13
Övriga förutbetalda kostnader	19	15	19	15
Upplupna fraktintäkter	56	52	55	53
Övriga upplupna intäkter	5	3	5	4
Summa	91	82	91	85

NOT 23 STÄLLDA SÄKERHETER OCH EVENTUALFÖRPLIKTELSE

	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019	2020	2019
Ställda säkerheter				
Tillgångar med äganderättsförbehåll	59	–	59	–
Summa ställda säkerheter	59	0	59	0
Eventualförpliktelser				
Garantiförbindelser för intressebolag	6	6	6	6
Summa eventualförpliktelser	6	6	6	6

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

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

KONCERNEN**Reserver****Säkringsreserv**

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

Omräkningsreserv

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

Balanserade vinstmedel och årets resultat

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

MODERBOLAGET**Övrigt tillskjutet kapital**

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

Aktiekapital

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

Bundet och fritt eget kapital

Bundet eget kapital får inte minskas genom vinstutdelning. Det bundna kapitalet består av aktiekapital 200 MSEK, reservfond 100 MSEK och fond för utvecklingsutgifter 25 MSEK. Fritt eget kapital utgörs av fond för verkligt värde, balanserade vinstmedel och årets resultat.

Specifikation fond för verkligt värde	2020	2019
Belopp vid årets början	–11	–19
Kassaflödessäkringar valutaterminer och ränteswappar:		
Redovisat i rapport över totalresultatet	8	10
Uppskjutet skatt	–2	–2
Belopp vid årets slut	–5	–11

Specifikation reserver	2020			2019		
	Säkrings-reserv	Omräknings-reserv	Omvärderingsreserv	Säkrings-reserv	Omräknings-reserv	Omvärderingsreserv
Belopp vid årets början	-11	8	-11	-19	4	-5
Poster som senare kan återföras i resultaträkningen						
Omklassificering ingående balans						
Kassaflödessäkringar valutaterminer:						
Redovisat i rapport över totalresultatet	8			10		
Uppskjuten skatt	-2			-2		
Valutakursdifferenser:						
Intresse/dotterföretag		-1			4	
Poster som inte ska återföras i resultaträkningen						
Omvärderingar av nettopensionsförpliktelsen						-7
Uppskjuten skatt				1		1
Belopp vid årets slut	-5	7	-17	-11	8	-11

NOT 25 TILLÄGGSUPPLYSNINGAR TILL KASSAFLÖDESANALYSER

Betalda och erhållna räntor	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019	2020	2019
Erhållen ränta	0	1	0	1
Erlagd ränta	-30	-33	-26	-33
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet med mera				
Av- och nedskrivningar av tillgångar	491	445	467	421
Rearesultat vid försäljning av anläggningstillgångar	-4	-21	-4	-17
Rearesultat intressebolag	-	-16	-	-
Kursdiff i likvida medel	-	-	-	-
Valutaomvärderingar	-25	4	-24	4
Valutaomvärdering aktieinnehav	-	-	-	-
Erhållna/lämnade koncernbidrag ej inbetalda/utbetalda	-	-	-2	-3
Avsättningar	18	-3	10	-9
Andel i intresseföretags resultat	-	-3	-	-
Övrigt	-	-	-	-1
Summa	480	406	447	396

Koncernen	IB 2020	Kassaflöden	Ej kassaflödospåverkande			UB 2020
			Effekt IFRS 16	Omvärdering	Omklassificering	
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		Moderbolaget	
	2020	2019	2020	2019
Kassa och bank	55	95	55	68

Koncernen	IB 2019	Kassaflöden	Ej kassaflödospåverkande			UB 2019
			Effekt IFRS 16	Omvärdering	Omklassificering	
Skulder till kreditinstitut	748	-51	-	1	-	698
Leasingskulder	546	-196	679	3	-	1 032
Derivatinstrument	24	-	-	-2	-	22
Moderbolaget						Stäms av mot BR
Skulder till kreditinstitut	748	-51	-	1	-	698
Leasingskulder	546	-174	651	3	-	1 026
Derivatinstrument	24	-	-	-2	-	22

Följande delkomponenter ingår i likvida medel:	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Kassa och bank	95	45	68	23

NOT 26 CHECKRÄKNINGSKREDIT

	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019	2020	2019
Beviljad kreditlimit	75	75	75	75
Outnyttjad del	75	75	75	75
Utnyttjat kreditbelopp	-	-	-	-

Green Cargo har även utnyttjade revolverande kreditfaciliteter om 200 MSEK respektive 15 MEUR.

NOT 27 FINANSIELLA INSTRUMENT**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 2020-12-31	Bokfört värde	Avtalade kassaflöden (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	1 080	1 116 (36)	16 (5)	16 (5)	385 (12)
Leasingskulder	891	907 (16)	52 (2)	215 (3)	363 (6)	277 (5)	-
Räntederivat	20	20 (20)	3 (3)	3 (3)	4 (4)	8 (8)	3 (3)
Skulder per 2019-12-31							
Lån	698	764 (67)	15 (3)	310 (4)	30 (10)	72 (32)	338 (18)
Leasingskulder (exkl. IFRS16)	555	563 (8)	38 (3)	365 (1)	35 (1)	126 (3)	-
Räntederivat	22	22 (22)	5 (5)	3 (3)	4 (4)	7 (7)	3 (3)

Förfallostruktur på upplåning, moderbolaget:

Skulder per 2020-12-31	Bokfört värde	Avtalade kassaflöden (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	1 080	1 126 (46)	16 (5)	17 (5)	383 (10)
Leasingskulder	886	901 (16)	52 (2)	209 (3)	363 (6)	277 (5)	-
Skulder till koncernföretag ²	76	76 (0)	76 (0)	-	-	-	-
Räntederivat	20	20 (20)	3 (3)	3 (3)	4 (4)	8 (8)	3 (3)
Skulder per 2019-12-31							
Lån	698	764 (67)	15 (3)	310 (4)	30 (10)	72 (32)	338 (18)
Leasingskulder (exkl. IFRS16)	555	563 (8)	38 (3)	365 (1)	35 (1)	126 (3)	-
Skulder till koncernföretag ²	22	22 (0)	22 (0)	-	-	-	-
Räntederivat	22	22 (22)	5 (5)	3 (3)	4 (4)	7 (7)	3 (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 -15 (-12) i rörelseresultatet och med 23 (-4) i finansnettot.

Risken att förändringar i valutakurser påverkar resultatet och lönsamheten hanteras genom att prognostiserade intäkter och kostnader i utländsk valuta valutasäkras främst genom försäljning av valuta på termin. Målet för säkringen är att minst 75 % av nettoexponeringen ska vara valutasäkrad. Transaktionsexponeringen för 2020 har till 77 % 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 valutasäkras 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 +13 (+8) per den 31 december 2020. Utav detta är i balansräkningen redovisat som skulder 0 (0) och som tillgångar 13 (8). Under 2020 överfördes 3 (-18) från säkringsreserven via övrigt totalresultat till årets resultat som en del av försäljning.

Valutaderivatens påverkan på rörelseresultatet uppgick till 3 (-18). Värdet av utestående, ej resultatförda kontrakt, framgår av tabellen nedan.

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

Säkring av valutaflöden 31 dec 2019

		EUR/SEK Volym ¹	Kurs ²
Kvartal 1	2020	14	10,54
Kvartal 2	2020	14	10,54
Kvartal 3	2020	12	10,55
Kvartal 4	2020	13	10,69
Totalt		54	10,58
Balansdagskurs	31 dec 2019		10,43
Orealiserat resultat (MSEK) redovisat i sÄkringsreserven ³	31 dec 2019		7,8

¹ Volymen är uttryckt i miljoner euro.

² Valutakurs utgörs av spotkurs.

³ Verkligt värde, exkl uppskjuten skatt, redovisat under reserver inom eget kapital på kassafödersÄkringar där sÄkringsredovisning tillämpas.

KÄNSLIGHETSANALYS FÖRÄNDRINGAR I VALUTAKURSER, KONCERNEN OCH MODERBOLAGET

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

2019-12-31	Förändring	Resultatpåverkan	Eget kapital påverkan
EUR/SEK	+/-2,5%	+/-3 MSEK	+/-14 MSEK

KÄNSLIGHETSANALYSEN grundar sig på att alla andra faktorer (till exempel räntan) 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 främst räntederivat i form av ränteswapavtal. Ränteriskerna mäts veckovis 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 2020 hade koncernen 5 (10) öppna räntederivat där rörlig ränta bytts mot bunden ränta, med en löptid mellan 15 (5) månader och 6 (8) År. Nominella belopp och räntor för dessa är följande:

SEK	Nominellt belopp (MSEK)	Bunden ränta	Rörlig ränta
2020	400	1,47	-0,10
2019	750	1,72	-0,04

Räntederivatens verkliga värde uppgick netto per den 31 december 2020 till -20 MSEK (-22 MSEK) bestående av skulder om 20 MSEK (22 MSEK).

KÄNSLIGHETSANALYS RÄNTERISK, KONCERNEN OCH MODERBOLAGET

RÄnterisken för skuldportföljen är -/+9 MSEK (-/+6 MSEK), inklusive ränteswapavtal, mätt som förändringen av Årlig räntekostnad vid en ränteförändring på +/-1 %.

RÄnterisken för kassan är +/-1 MSEK (+/-1 MSEK), mätt som förändringen av Årlig ränteintÄkt vid en ränteförändring på +/-1 %.

KREDITRISK

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

KUNDKREDITRISK

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

Åldersfördelning kundfordringar:

Koncernen	2020		2019	
	Brutto	Reserverat	Brutto	Reserverat
Ej förfallet	418	-	358	-
< 30 dagar	31	-	34	-
30-90 dagar	7	0	5	0
91-180 dagar	1	0	1	0
> 180 dagar	4	3	5	5
Total	461	3	403	5

MODERBOLAGET

Moderbolaget	2020		2019	
	Brutto	Reserverat	Brutto	Reserverat
Ej förfallet	358	-	286	-
< 30 dagar	27	-	30	-
30-90 dagar	2	0	2	0
91-180 dagar	0	0	-2	0
> 180 dagar	2	2	4	4
Total	389	2	320	4

AVSÄTTNING FÖR OSÄKRA KUNDFORDRINGAR:

	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019	2020	2019
Avsättningar vid Årets början	5	5	4	5
Reservering för befarade förluster	3	5	2	4
Återföring av tidigare reserveringar	-5	-5	-4	-5
Konstaterade förluster	0	0	0	0
Avsättning vid Årets slut	3	5	2	4
Årets kostnad för osÄkra fordringar	1,0	1,5	0,2	1,5

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.

Redovisat och verkligt värde på finansiella instrument, redovisat enligt IFRS 9 per 2020-12-31

Koncernen	31 dec 2020		31 dec 2019	
	Summa redovisat värde	Verkligt värde	Summa redovisat värde	Verkligt värde
Tillgångar				
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat				
Derivatinstrument	13	13	8	8
	13	13	8	8
Finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde				
Kundfordringar (externa)	461	461	403	403
	461	461	403	403
Likvida medel				
Kassa och bank	55	55	95	95
	55	55	95	95
Skulder				
Finansiella skulder värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat				
Derivatinstrument	20	20	22	22
	20	20	22	22
Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde				
Leverantörsskulder (externa)	363	363	195	195
Skulder till kreditinstitut	1 479	1 479	1 253	1 253
	1 842	1 842	1 448	1 448

För en mer utförlig information om de olika kategorierna, se not 2 Sammanfattning av viktiga redovisningsprinciper i årsredovisningen 2020.

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 kortfristiga 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.

31 december 2020	Nivå 1 ¹	Nivå 2 ²	Nivå 3 ³
Finansiella tillgångar			
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen:			
– Säkringsredovisade derivatinstrument	–	13	–
Summa	–	13	–
Finansiella skulder			
Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen:			
– Säkringsredovisade derivatinstrument	–	20	–
Summa	–	20	–

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.

Säkringsredovisning

Vid utgången av 2020 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

	2020	2019
Kassaflödessäkring av valutarisk:		
Nominellt belopp säkringsinstrument, MEUR	51	54
Redovisat värde säkringsinstrument, MSEK	13	8
Påverkan på Eget Kapital, MSEK	5	8
Påverkan på Rörelseresultat, MSEK	3	–18
Kassaflödessäkring av ränterisk:		
Nominellt belopp säkringsinstrument, MSEK	400	750
Redovisat värde säkringsinstrument, MSEK ¹	–20	–22
Påverkan på Eget Kapital, MSEK	3	2
Påverkan på Räntekostnader, MSEK	–9	–13

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

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

NOT 28 PENSIONER
Allmän beskrivning av pensionsplaner

Anställda på Green Cargo AB omfattas av Spårtrafikavtalet. Spårtrafikavtalet är ett medarbetaravtal som innebär att man inte gör någon skillnad på om den anställde är tjänsteman eller arbetare. Alla anställda på Green Cargo AB ska, oavsett befattning, tillhöra ITP-planen.

ITP står för Industrins och handelns tilläggs pension 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.

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

Årets avgifter för pensionsförsäkringar som är tecknade i Alecta uppgår till 38 Mkr (40 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 2020 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 2020 uppgick Alectas överskott i form av den kollektiva konsolideringsnivån till preliminärt beräknat 148 (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 0,08 procent respektive 0,20 procent (2019: 0,15 respektive 0,19 procent).

Förmånsbestämda pensionsplaner

Koncernen	2020	2019
Nuvärdet av helt eller delvis fonderade förpliktelser	91	82
Verkligt värde på förvaltningstillgångar	-66	-68
Underskott/(Överskott) i fonderade planer	25	14
Nuvärdet av ofonderade förpliktelser	-	5
Summa underskott i förmånsbestämda pensionsplaner	25	19
Skuld i balansräkningen inklusive särskild löneskatt	25	19

Översikt förmånsbestämda planer

De förmånsbestämda pensioner vars tryggnad redovisas i balansräkningen utgörs av ITP-S planen samt PA 91 och antastbara förtida pensioner. ITP-S planen är snarlik ITP-planen och är för Green Cargo AB tryggad genom försäkring hos ett försäkringsbolag. Planen PA 91 omfattar i huvudsak ålderspension, sjukpension samt efterlevandepension. Tryggnad av ålderspension inom PA91 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 2020	87	-69	18
Kostnader för tjänstgöring under innevarande år	0	-	0
Räntekostnader	1	-1	0
Avkastning på förvaltningstillgångar exklusive belopp som ingår i räntekostnader	-	2	2
(Vinst)/förlust till följd av förändrade demografiska antaganden	-	-	0
(Vinst)/förlust till följd av förändrade finansiella antaganden	3	-	3
Erfarenhetsbaserade (vinster)/förluster	2	-	2
Särskild löneskatt relaterad till omvärderingar	1	-	1
Avgifter från arbetsgivaren	-	-	0
Utbetalda ersättningar	-3	2	-1
Per 31 december 2020	91	-66	25

Förvaltningstillgångarna består av följande

	Noterade	Onoterade	Summa
Egetkapitalinstrument / Aktier	15	7	22
Räntebärande värdepapper	30	-	30
Fastigheter	6	-	6
Övrigt (Affärsstrategiska tillgångar, råvaror, infrastruktur, låneportfölj, övriga kreditinvesteringar)	8	-	8
Summa	59	7	66

Pensionskostnad som redovisas i årets resultat

Koncernen	2020	2019
Kostnader för tjänstgöring under innevarande period	2	2
Räntekostnader	0	0
Pensionskostnad inklusive särskild löneskatt	2	2

Koncernen uppskattar att 1 MSEK blir betalda under 2021 till fonderade (och ofonderade) förmånsbestämda planer (som redovisas som förmånsbestämda) och att 85 MSEK blir betalda under 2021 till de förmånsbestämda planer (som redovisas som avgiftsbestämda).

Antagande för förmånsbestämda förpliktelser

De väsentligaste aktuariella antagandena per balansdagen.

Koncernen	2020	2019
Diskonteringsränta per den 31 december	0,85%	1,35%
Förväntad löneökningstakt	2,20%	2,50%
Förändring i inkomstbasbelopp	2,50%	2,80%
Inflation	1,50%	1,80%
Avgångsintensitet	3,50%	3,50%
Avkastning förvaltningstillgångar	0,85%	1,35%
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.

Beräkningsparametrar i Msek

	0,35%	0,85%	1,35%
Diskonteringsränta +/- 0,50 %			
Förpliktelsens nuvärde vid periodens slut, inklusive löneskatt	100	91	84
Inflation +/- 0,50 %	1,00%	1,50%	2,00%
Förpliktelsens nuvärde vid periodens slut, inklusive löneskatt	84	91	99
Livslängd +/- 1 år	-1 år	DUS 14	1 år
Förpliktelsens nuvärde vid periodens slut, inklusive löneskatt	86	91	97

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

Moderbolaget	2020	2019
Förpliktelsens nuvärde avseende helt eller delvis fonderade pensionsplaner (-)	4	5
Förpliktelsernas nuvärde avseende ofonderade pensionsplaner (-)	0	0
Netto redovisat avseende pensionsförpliktelser	4	5

Förändringar i nettoskulden

Moderbolaget	2020	2019
Nettoskuld vid årets början avseende pensionsåtaganden	4	5
I resultaträkningen redovisad kostnad för pensionering i egen regi exkl skatter (+)	1	2
Pensionsbetalningar (-)	-1	-2
Nettoskuld vid årets slut	4	5

Nettoskuld	2020	2019
Oantastbar pensionsskuld	4	5
Antastbar pensionsskuld	0	0
	4	5

Härav kreditförsäkras via PRI 4 5

Av nettoskulden omfattas 4 av tryggandelagen.

Kostnader avseende pensioner

Moderbolaget	2020	2019
<i>Pensionering i egen regi</i>		
Kostnad för intjänande av pensioner med mera	1	2
Kostnad för pensionering i egen regi exkl skatter	1	2

Pensionering genom försäkring

Försäkringspremier eller motsvarande (+)	81	82
Årets pensionskostnad exkl skatter	82	84

Redovisad nettokostnad hänförlig till pensioner exklusive skatter 82 84

Av den redovisade nettokostnaden återfinns 82 (84) MSEK i rörelsen och 0 (0) MSEK i finansnettot.

Koncernen

	2020	2019
<i>Pensionering i egen regi</i>		
Kostnad för intjänande av pensioner med mera	1	2
Kostnad för pensionering i egen regi exkl skatter	1	2

Pensionering genom försäkring

Försäkringspremier eller motsvarande (+)	89	82
Årets pensionskostnad exkl skatter	90	84

Redovisad nettokostnad hänförlig till pensioner exklusive skatter 90 84

Av den redovisade nettokostnaden återfinns 90 (84) MSEK i rörelsen och 0 (0) MSEK i finansnettot.

NOT 29 DISPOSITION AV RESULTAT**Resultatdisposition**

Till årsstämman förfogande (kronor):

Balanserade vinstmedel	174 637 761
Fond för verkligt värde	-5 085 595
Årets resultat	-212 071 590
Summa	-42 519 424

Styrelsen föreslår att den ansamlade förlusten disponeras på följande sätt:

I ny räkning överförs	-42 519 424
Varav till Fond för verkligt värde	-5 085 595

NOT 30 HÄNDELSE EFTER BALANSDAGEN

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

Underskrifter

Styrelsen och den verkställande direktören försäkrar att koncernredovisningen respektive årsredovisningen har upprättats i enlighet med de internationella redovisningsstandarder som avses i Europaparlamentet och rådets förordning (EG) nr 1606/2002 av den 19 juli 2002 om tillämpning av internationella redovisningsstandarder respektive god redovisningssed

i Sverige och ger en rättvisande bild av koncernens och moderbolagets ställning och resultat.

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

Solna den 29 mars 2021

Jan Sundling
Styrelseordförande

Henrik Højsgaard
Ledamot

Charlotte Gaarn Hansson
Ledamot

Catarina Fritz
Ledamot

Christer Fritzson
Ledamot

Michael Thorén
Ledamot

Anna Elgh
Ledamot

Jonas Blomqvist
Arbetsagarrepresentant

Jerker Liljeberg
Arbetsagarrepresentant

Ted Söderholm
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats den 29 mars 2021

PricewaterhouseCoopers AB

Linda Corneliussen
Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Helena Ehrenborg
Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse

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

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Green Cargo AB för år 2020 med undantag för bolagsstyrningsrapporten på sid 48–53 och sid 92–93. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 42–87 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 2020 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 2020 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 revisionsred i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorsred 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.

Övrig upplysning

Revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen för räkenskapsåret 2019 har utförts av en annan revisor som lämnat en revisionsberättelse daterad 24 mars 2020 med omodifierade uttalanden i Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen.

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 1–39, 41, 48–53 samt 94 till 102. Informationen i Green Cargos ersättningsrapport 2020, vilken publiceras på bolagets hemsida samtidigt med denna rapport utgör också annan information. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen och koncernredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifierats ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att de ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och, vad gäller koncernredovisningen, enligt IFRS, såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

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

Revisorns ansvar

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

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

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

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Green Cargo AB för år 2020 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.

Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 48–53 samt 92–93 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. Upplýsningar 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 29 mars 2021

PricewaterhouseCoopers AB

Linda Corneliusson

Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Helena Ehrenborg

Auktoriserad revisor



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 Elgh

Född: 1963
Ledamot sedan: 2017
 Ledamot i revisionsutskottet
Nuvarande befattning: Vd, Svenska Retursystem
Tidigare befattningar: Affärsområdeschef, Ambea, Varuflydesdirektör, 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: Kansliråd Näringsdepartementet
Styrelseuppdrag: Styrelseledamot Metria och Lernia
Tidigare befattningar: Analytiker ABN/Amro Bank, projektansvarig Retriwa 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 och Probi
Tidigare befattningar: Vd MTD Morgontidig Distribution i Sverige och Jetpak Sverige samt ledande befattningar inom Danzas ASG Eurocargo
Utbildning: Biokemist, Köpenhamns universitet, och marknads-ekonom, IHM



Henrik Højsgaard

Född: 1965
Ledamot sedan: 2018
 Ledamot i ersättningsutskottet
Styrelseuppdrag: Styrelseledamot Norska Posten och LGT Logistics
Tidigare befattningar: Koncernchef Proffice/Randstad Nordics, vd Aleris Sjukvård Sverige, vd Post-Nord 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

Arbetsgarerepresentanter



Anders Gustafsson

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



Jerker Liljeberg

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



Donny Sjöberg

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



Jonas Blomqvist

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

Ledningsgrupp



Ted Söderholm

Vd. Född 1974. I verksamheten sedan 2019.

Övriga uppdrag: Ordförande i bransch- och arbetsgivarorganisationen Tåg företagen, styrelseledamot i Almega och Svenskt Näringsliv

Tidigare befattningar: Vd och Sverigechef DHL Express, Managementkonsult Accenture

Utbildning: Civilingenjör



Pär Nordlander

CFO. Född 1967. I verksamheten sedan 2020.

Tidigare befattningar: CFO Semantix, CFO LRF Media, Chief-controller SJ

Utbildning: Civilekonom



Markus Gardbring

COO. Född 1976. I verksamheten sedan 2016.

Övriga uppdrag: Styrelseledamot i Chalmers Railway Mechanics, Styrelseledamot i 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 Amex Bank of Canada.

Utbildning: Civilekonom



Shad Hallam

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

Övriga uppdrag: Styrelseledamot FlexeGRAPH AB

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

Utbildning: Bachelor Commerce, Accounting



Ingo Paas

CIO. Född 1964. I verksamheten sedan 2019.

Tidigare befattningar: General Manager eBusiness, CIO Adidas Nordics & Central Europe, Head of Digitalization & Innovation ICA Group, CIO Apotek Hjärtat

Utbildning: Civilingenjör



Erica Kronhöffer

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

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

Utbildning: Jur kand (LLM)

GRI index

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 43	
102-2	Varumärken, produkter och tjänster	sid 16–20	
102-3	Lokalisering av huvudkontor	sid 43	
102-4	Länder där organisationen är verksam	sid 10–11, 20	
102-5	Ägarstruktur och företagsform	sid 43	
102-6	Marknader där organisationen är verksam	sid 18–20	
102-7	Organisationens storlek	sid 8	
102-8	Information om anställda	sid 8	Siffrorna avser medelantal årsanställda beräknat som heltidstjänster. För komplettering se sid 95
102-9	Organisationens leverantörskedja	sid 24–25, 27	
102-10	Väsentliga förändringar i organisationen eller leverantörskedjan under redovisningsperioden	sid 9, 38	
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.fossilfritt Sverige.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 4–5	
--------	-------------------	---------	--

Etik och integritet

102-16	Värderingar, principer, standarder och normer för uppträdande	sid 14–15, 24–25	
--------	---	------------------	--

Bolagsstyrning

102-18	Bolagsstyrning	sid 48–53	
--------	----------------	-----------	--

GRI	Indikator	Sida	Kommentar
Intressentrelationer			
102-40	Intressentgrupper	sid 26–27	
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 26–27	
102-43	Dialog och aktiviteter med intressenter	sid 26–27	
102-44	Viktiga frågor som har lyfts via dialog med intressenter och hur organisationen har följt upp frågorna	sid 26–27	
Rapportprofil			
102-45	Organisationsstruktur	sid 43	
102-46	Process för att definiera redovisningens innehåll och avgränsning för aspekterna	sid 39	
102-47	Identifierade väsentliga aspekter	sid 27	
102-48	Effekt och orsak till eventuella revideringar av information som ingår i tidigare redovisningar		Nej
102-49	Väsentliga förändringar från tidigare redovisningsperioder vad gäller omfattning och aspekternas avgränsningar		Inga väsentliga förändringar
102-50	Redovisningsperiod	sid 39	
102-51	Datum för publicering av den senaste redovisningen	sid 39	
102-52	Redovisningscykel	sid 39	
102-53	Kontaktperson för rapporten	sid 39	
102-54	Val av rapporteringsnivå	sid 39	
102-55	GRI index	sid 94–101	
102-56	Externt bestyrkande	sid 40	

KOMPLETTERANDE UPPGIFTER**GRI 102-8 Information om anställda**

2020-12-31	Fast anställd	Visstidsanställd	Totalt
Män	1 431	250	1 618
Kvinnor	350	10	360
Totalt antal	1 781	260	2 041

Kommentar: Antal anställda som redovisas är anställda per 2020-12-31 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.

Väsentliga hållbarhetsområden:

GRI	Indikator	Sida	Kommentar
-----	-----------	------	-----------

SÄKERHET

GRI 103: Styrning 2016

103-1	Varför hållbarhetsområdet är väsentligt och avgränsningar	sid 26–27	Se sid 97
103-2	Styrning		Se sid 97
103-3	Uppföljning och utvärdering	sid 26–27, 29, 30–33	Se sid 97

GRI 403 Arbetsmiljö, hälsa och säkerhet 2018

403-1	Ledningssystem för hälsa och säkerhet	sid 32	ISO 45001
403-2	Identifiering av faror, risker och händelseutredning	sid 24, 30, 32	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 avvikelsehanteringsystem, Synergi, inbjuder till rapportering av såväl osäkra förhållanden som osäkra beteenden. Hantering av rapporterade ärenden inkluderar grundorsaksanalys och framtagande av åtgärder för att förhindra upprepning. 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 har sedan 2017 anlitat Previa som företagshälsovård. Samarbetet har fungerat bra och kvaliteten på tjänsterna följs upp löpande.
403-4	Medarbetares deltagande, samråd och kommunikation i hälso- och säkerhetsfrågor	sid 30, 32	
403-5	Utbildning för medarbetare i hälsa och säkerhet	sid 32	
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 30, 32	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 32	Samtliga medarbetare 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	sid 30	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 falloolyckor är mest frekventa. Totalt antal rapporterade arbetstimmar framgår av beräkning av LTIF. Övrig komplettering se nedan.

Trafiksäkerhetsindex

		sid 25, 26–27	Green Cargo-specifikt område, mätmetod beskrivs på www.greencargo.com/sv/om-oss/resultat-rapporter/
--	--	---------------	---

KOMPLETTERANDE UPPGIFTER

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

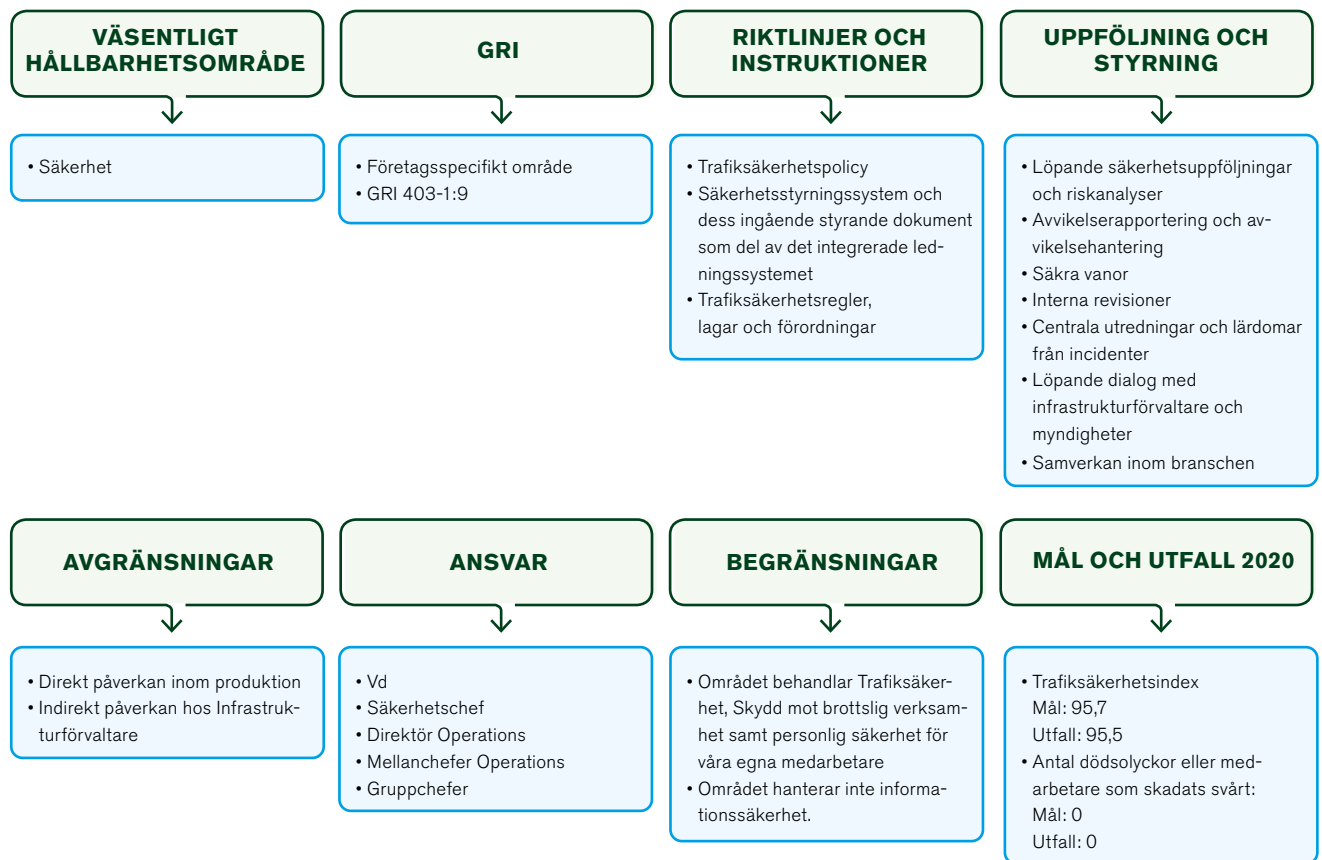
Arbetsolyckor, tillbud och arbetsskador	2020	2019	2018	2017
Totalt antal rapporterade olyckor ¹	99	54	23	23
Antal olyckor per en miljon arbetade timmar	36,5	20	8,4	(8,0) ³
Totalt antal anmälda tillbud ²	691	657	584	351
Antal dödsolyckor eller medarbetare som skadats svårt	0	1	2	0

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 kön eller per region. Vi följer svensk lagstiftning vid registrering och redovisning av olycksstatistik.

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

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

³ 2018 var första året då talet rapporterades på



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.

GRI	Indikator	Sida	Kommentar
-----	-----------	------	-----------

ARBETSMILJÖ

GRI 103: Styrning 2016

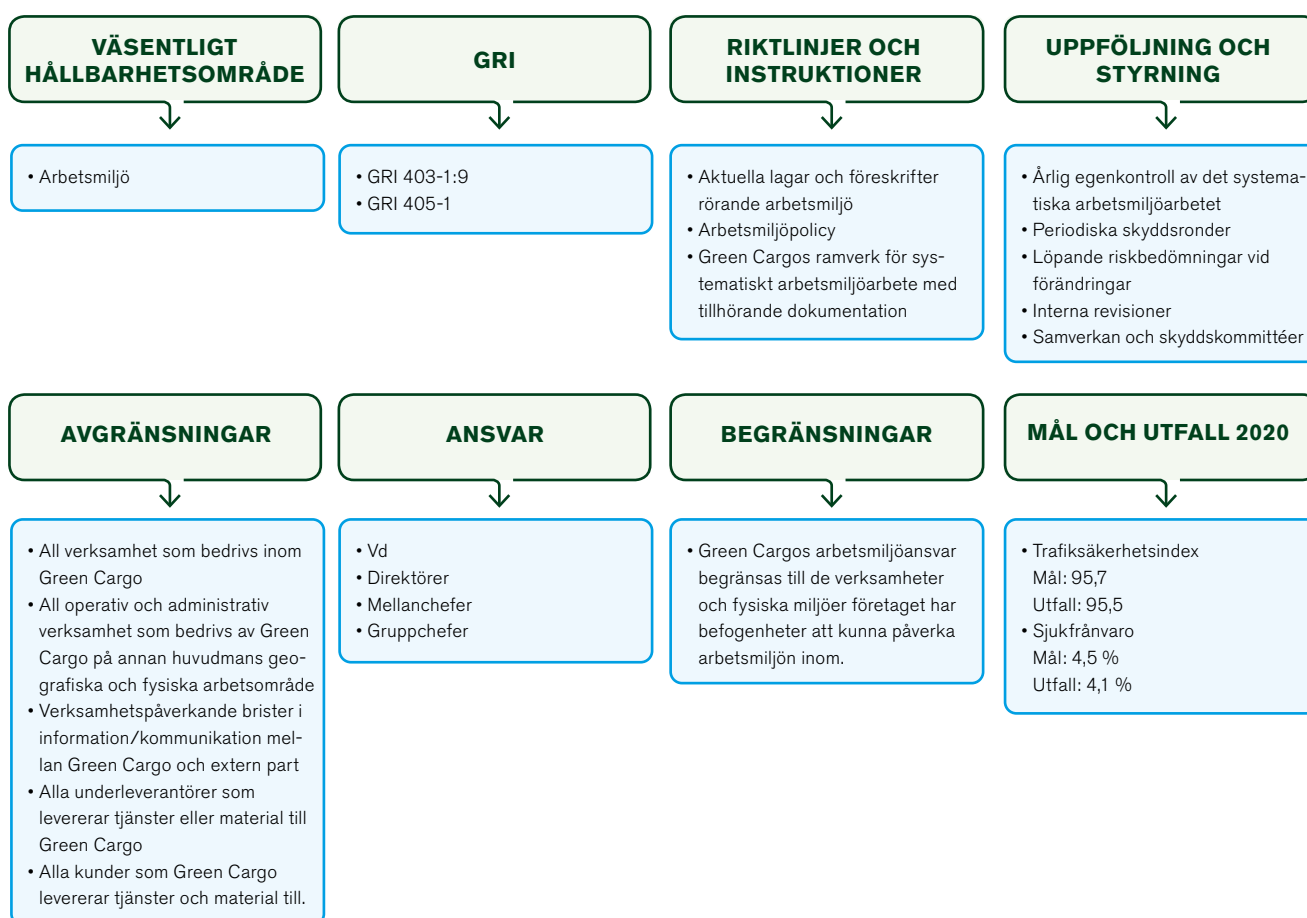
103-1	Varför hållbarhetsområdet är väsentligt och avgränsningar	sid 26–27	Se nedan
103-2	Styrning		Se nedan
103-3	Uppföljning och utvärdering	sid 26–27, 29, 30–31, 32–33	Se nedan

GRI 403 Arbetsmiljö, hälsa och säkerhet 2018

		sid 29, 30–31, 96–97	
--	--	----------------------	--

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

		sid 8, 29, 32–33, 50	
--	--	----------------------	--



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.

GRI	Indikator	Sida	Kommentar
-----	-----------	------	-----------

MILJÖPRESTANDA

GRI 103: Styrning 2016

103-1	Varför hållbarhetsområdet är väsentligt och avgränsningar	sid 26–27	Se nedan
103-2	Styrning		Se nedan
103-3	Uppföljning och utvärdering	sid 26–27, 29, 34–35	Se nedan

GRI 302-3 Energiintensitet 2016

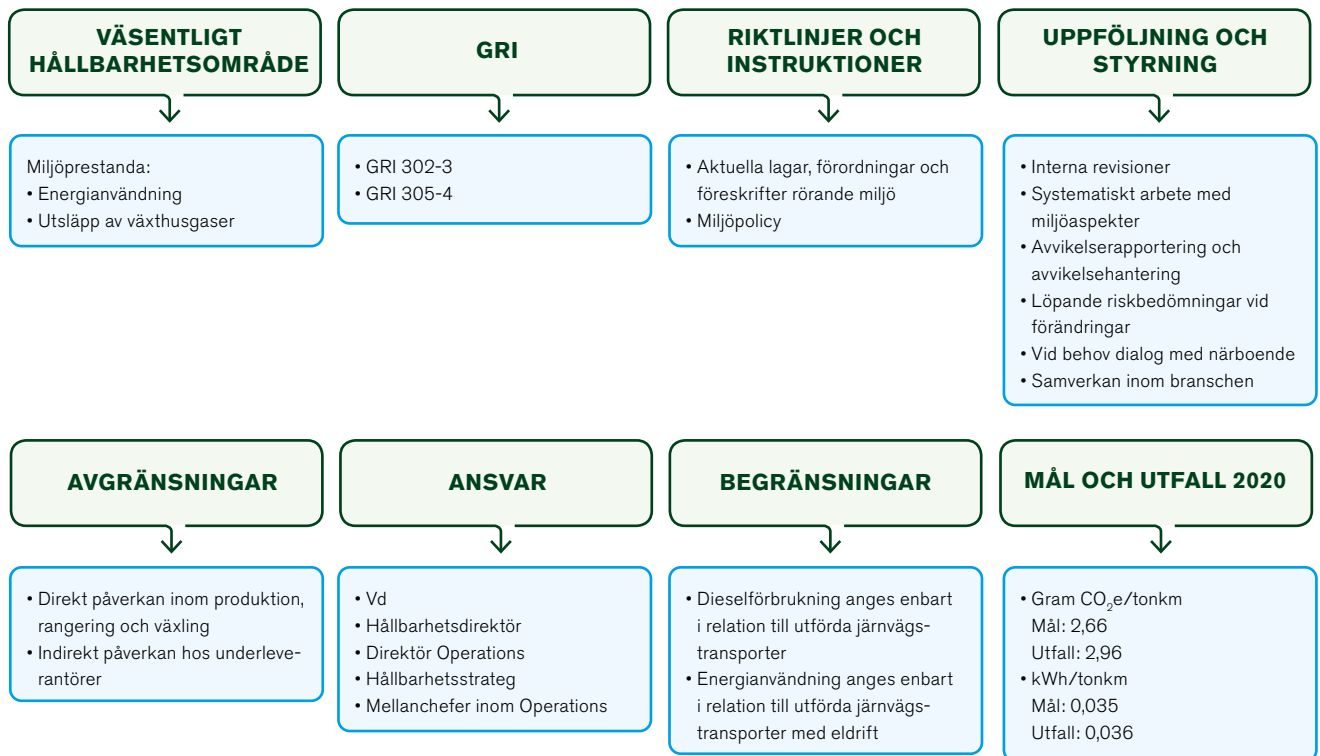
		sid 29, 34–35	Green Cargo omfattas av lagen om energikartläggning i stora företag (2014:266) och redovisade detta under 2018 till Energimyndigheten. Kartläggningen visade då att 99 % av bolagets energiförbrukning härleds till bolagets transportarbete. Fastighetsel och värme ingår därför inte i redovisade 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 29, 34–35	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

2020 2019 2018 2017Totala ton CO₂ 31 291 32 643 33 261 32 445

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.

GRI	Indikator	Sida	Kommentar
-----	-----------	------	-----------

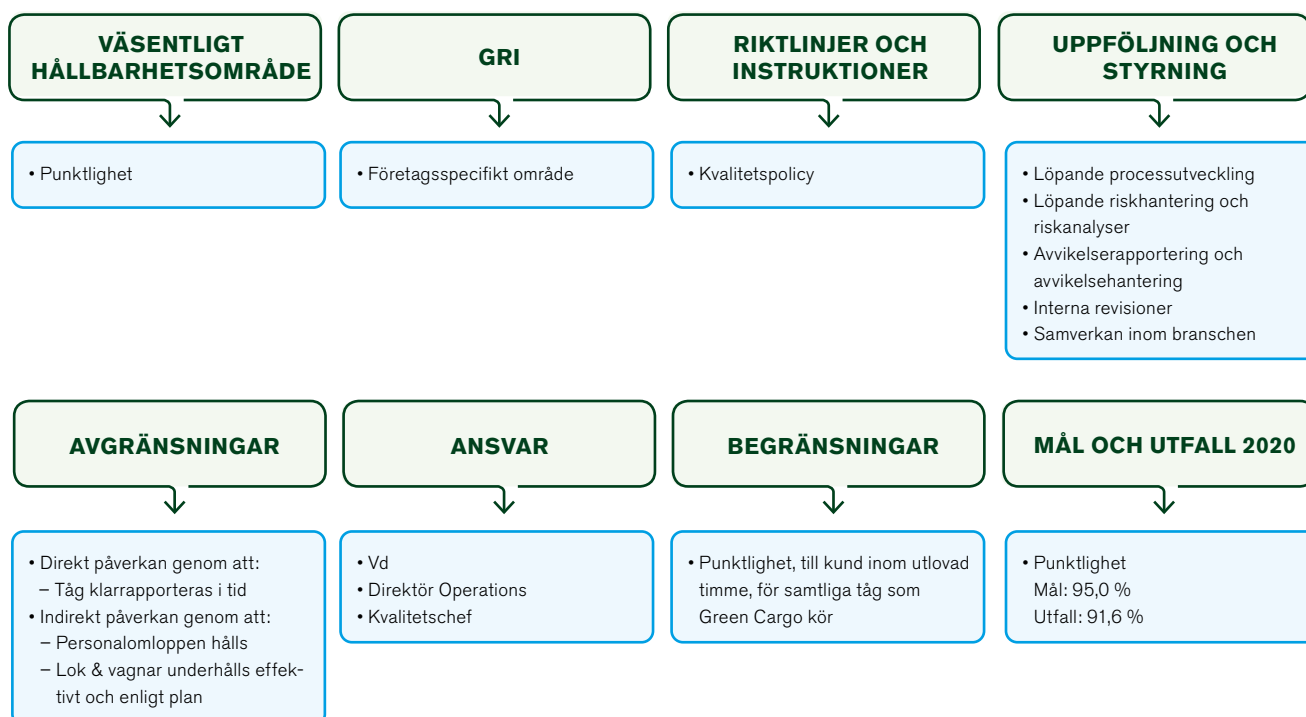
PUNKTLIGHET

GRI 103: Styrning 2016

103-1	Varför hållbarhetsområdet är väsentligt och avgränsningar	sid 26–27	Se nedan
103-2	Styrning		Se nedan
103-3	Uppföljning och utvärdering	sid 26–27, 29, 36–37	Se nedan

Punktlighet

		sid 29, 36–37	Green Cargo-specifikt område, mätmetod beskrivs på www.greencargo.com/sv/om-oss/resultat-rapporter/
--	--	---------------	---



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

GRI	Indikator	Sida	Kommentar
-----	-----------	------	-----------

EKONOMISKT RESULTAT

GRI 103: Styrning 2016

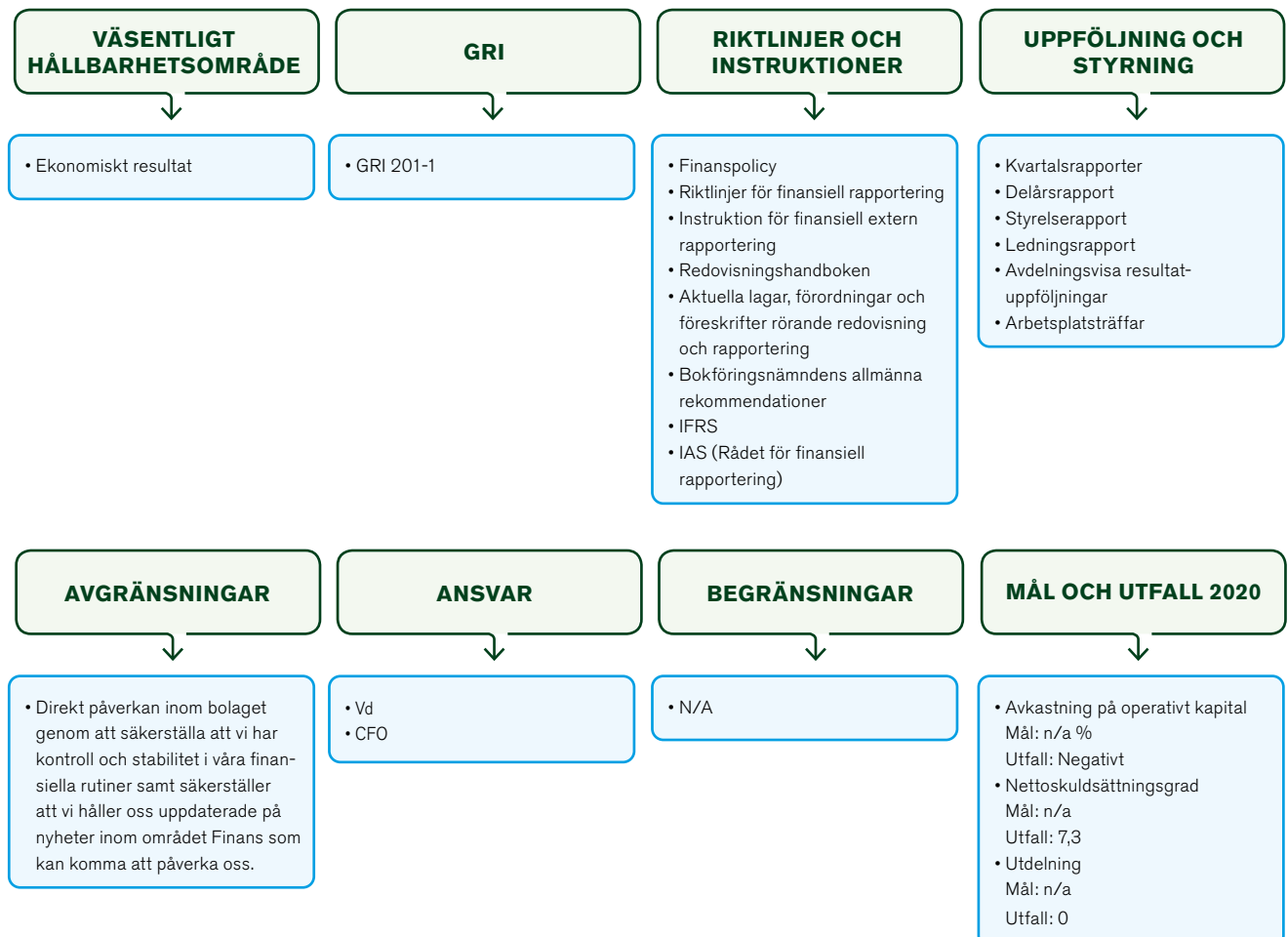
103-1	Varför hållbarhetsområdet är väsentligt och avgränsningar	sid 26–27	Se nedan
103-2	Styrning		Se nedan
103-3	Uppföljning och utvärdering	sid 29, 38	Se nedan

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)		2020	2019	2018	Kommentar
Skapat ekonomiskt värde					
Omsättning	Kunder	4 130	4 277	4 314	
Finansiella intäkter	Finansiärer	2	1	1	
Andelar intressebolag	Kunder	0	0	3	
Fördelat ekonomiskt värde					
Rörelsekostnader	Leverantörer	-2 592	-2 578	-2 831	
Löner och ersättningar till anställda	Anställda	-968	-926	-926	Exklusive sociala avgifter och pensioner
Betalningar till finansiärer	Finansiärer	-34	-19	-45	
Betalningar till den offentliga sektorn (skatter)	Samhälle	-400	-386	-390	Sociala avgifter och pensioner
Orealiserade värdeförändringar		138	369	126	



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.

Ordlista

VERKSAMHETSBEGREPP¹

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

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

ERTMS European Rail Traffic Management System, ett gemensamt signal- och säkerhetssystem som har börjat införas inom hela EU-området. Införandet drivs på av EU och grundtanken med ERTMS är att underlätta gränsöverskridande tågtrafik i Europa. Green Cargo har dock redan löst detta genom produktionssamarbete med DB Cargo och investeringar i lok med tvåströmssystem och utrustning som klarar signalsystemen i Sverige, Danmark, Norge och Tyskland. Signalsystem har traditionellt betraktats som en del av infrastrukturen och Green Cargo har kritiserat att införandet av ERTMS belastar tågoperatörerna med tunga investeringskostnader.

Hållbar utveckling Begreppet hållbar utveckling myntades av Brundtlandkommissionen (Världskommissionen för miljö och utveckling) och definieras som "en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjlighet att tillfredsställa sina behov." Hållbar utveckling beskrivs ofta som att en verksamhet ska vara ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar.

Intermodala transporter Transporter med lösa lastbärare där flera transportsätt kan ingå, exempelvis tåg och lastbil.

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

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

Miljöprestanda Mätbar miljöpåverkan från verksamheten.

Nettotonkilometer 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 (leasing-skulder, låneskulder, derivatinstrument samt avsättning pensioner).

Räntebärande tillgångar Tillgångar vars avkastning bara beror på valutaenheten, löptiden och kreditrisken (likvida medel, finansiella placeringar)

Räntederivat Ränteinstrument, som exempelvis köpta ränteswapar där man betalar en fast ränta och erhåller en rörlig ränta, för att skydda skuldavtal med rörlig ränta mot högre framtida marknadsräntor.

Rörelsemarginal Rörelseresultat dividerat med totala rörelseintäkter. Definition enligt IFRS.

Soliditet Eget kapital inklusive innehav utan bestämmande inflytande dividerat med balansomslutningen vid periodens utgång.

Sysselsatt kapital Eget kapital inklusive innehav utan bestämmande inflytande plus räntebärande skulder.

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

Tack för visat intresse för Green Cargos årsredovisning.
För mer information se: www.greencargo.com
Vid frågor kontakta: info@greencargo.com

Text: Green Cargo. Produktion: Green Cargo och Sjö&Berg. Tryck: Elanders.
Fotografer: Anna Norbäck, Magnus Gyllström, Linda Tinglöf, Johan Roswall,
Victor Sumegi, Aram Wennström, Ricki Edin, Ulf Wedell, Pär-Johan Wedell,
Peter Lydén, Kasper Dudzik och Apelöga. Illustrationer: Art-O-Matic.





green
cargo

Postadress:
Green Cargo AB
Box 39
171 11 Solna

Besöksadress:
Svetsarvägen 10
171 41 Solna

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