

green cargo

ÅRS- OCH HÅLLBARHETSREDOVISNING
2022



Innehållsförteckning

Green Cargo i korthet	4
Året i korthet	5
VD-ord	6
Ordförande-ord	8
Omvärld	10
Strategi	12
Affärsmodell	14
Marknad	18
Kundcase – Scandi Bulk	20
Nätverket	21
God affärsetik	22
Intressentdialog	24
Väsentlighetsanalys	25
Styrning	27
Målområde Säkerhet	28
Målområde Medarbetare	30
Målområde Miljö	32
Målområde Kund & Kvalitet	34
Målområde Finans	36
Om hållbarhetsredovisningen	37
Revisorns rapport och yttrande	38
Femårsöversikt	39

ÅRSREDOVISNING

Förvaltningsberättelse inklusive bolagsstyrningsrapport	41
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	90
Ledningsgrupp	91
GRI Index	92
Status avseende Taxomin	101
Ordlista	102

Hållbarhetsredovisningen avser helåret 2022 från 1 januari till 31 december och återfinns på sidorna 15–17, 22–37, 44–45, 92–101. Års och Hållbarhetsredovisningen publicerades den 30 mars 2023.

Finansiell kalender 2023

Årstämma	28 april 2023
<i>Preliminära datum för publicering:</i>	
Delårsrapport 1, 2023	28 april 2023
Delårsrapport 2, 2023	14 augusti 2023
Delårsrapport 3, 2023	26 oktober 2023
Delårsrapport 4, 2023	14 februari 2024

Klimatsmart och kostnadseffektiv logistik för svenskt näringsliv

Godstransporter på järnväg är en viktig grund för Sveriges välstånd och konkurrenskraft, inte minst i takt med att kraven på fossilfria produktions- och värdekedjor ökar. Svensk järnväg är en överlägsen logistikkomponent med sitt låga klimatavtryck och spelar en väsentlig roll som ett energieffektivt och kapacitetsstarkt transportalternativ. I en tid där varje ton minskat koldioxidutsläpp är av betydelse är Green Cargo en logistikpartner som erbjuder hållbara och flexibla helhetslösningar för svenska industriföretag och för Sverige som handelsnation.

Klimatsmarta, yt- och energieffektiva godstransporter på järnväg är avgörande för Sveriges välstånd och konkurrenskraft.

#Hållbarlogistik

Detta är Green Cargo

Green Cargo är en hållbar logistikpartner för säkra, energi- och yteffektiva transporter. Bolaget är en viktig del av skandinaviskt näringsliv och dygnet runt transporterar vi varor från skogar och gruvor till processindustrins anläggningar och konsumentvaror till detaljhandeln. Green Cargo är en del av logistiksystemet som lägger grunden för Sveriges välbefinnande och konsumtion.

Varje dygn kör vi 400 godståg och ersätter därmed dagligen runt 9 000 lastbilstransporter i vägnätet. I vårt nätverk trafikerar vi närmare 300 platser i Sverige, Norge och Danmark och tillsammans med våra partners når vi hela Europa. Vårt transportarbete 2022 uppgick till 10,2 miljarder nettoton.

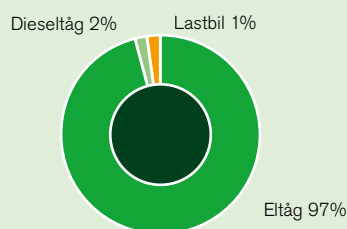
97 procent av Green Cargos transportarbete sker med elståg och klimatpåverkan per transporterad godsvikt är nära noll. Av de totala koldioxidutsläppen i Sverige står transportsektorn för

cirka 30 procent, varav järnvägstransporter utgör knappt 0,3 procent. Vi levererar storskaliga fossilfria transporter med låg energiförbrukning. Vår insats handlar inte bara om en omfattande reduktion av koldioxidutsläpp utan även om yteffektivitet och tryggare vägar.

Green Cargo ägs till 100 procent av svenska staten och förvaltas sedan hösten 2022 av Finansdepartementet.

GREEN CARGOS TRANSPORTARBETE 2022

Fördelning mellan transportslagen



Källa: Green Cargo

Elståg

97%

2% dieseltåg, 1% bil

Transportarbetet 2022

11,2

miljarder nettotonkm

Finansiell översikt

Green Cargo koncernen	2022	2021	2020	2019	2018
Nettoomsättning, MSEK	4 519	4 175	4 040	4 096	4 208
Rörelseresultat, MSEK	104	440	-222	-93	-122
Rörelsemarginal, %	2,1	9,1	-5,5	-2,2	-2,9
Årets resultat, MSEK	43	400	-229	-129	-179
Kassaflöde från den löpande verksamheten, MSEK	925	492	283	422	33
Avkastning på operativt kapital, %	5,2	20,7	neg	neg	neg
Soliditet, %	21	19	8	16	22
Nettoskuldssättningsgrad, ggr	1,4	2,5	7,3	3,5	2,1
Medelantalet anställda	1 878	1 912	1 836	1 771	1 800

Green Cargo ser en ökad efterfrågan trots ett utmanande år

2022 har kantats av ett antal globala utmaningar såsom kriget i Ukraina, energikris och inflation. Efterfrågan på järnvägstransporter har dock fortsatt varit stor och vi ser positivt på järnvägens fortsatta utveckling och potential som en viktig del i transportsystemet.

Under året har järnvägsbranschen utmanats av såväl lokförarbrist som Trafikverkets implementering av ett nytt planeringssystem, MPK (Marknadsanpassad kapacitetsplanering). Det sistnämnda bidrog till sena leveranser av tidtabeller vilket kraftigt försämrade tågoperatörernas planeringsförutsättningar och

i förlängningen medförde negativ kundpåverkan. Green Cargo avslutade dock 2022 med nya kundavtal, tillskott i Mb-lokflottan och en nylanserad intermodal strategi för att underlätta för fler kunder att välja järnvägen som en del av transportkedjan.

**Trafik-
säkerhetsindex**

95,5 »

(95,2)

Punktlighet, %

84,8 »

(87,1)

Kundnöjdhet

3,13 »

(3,54)

Skala 1–5

GREEN CARGO SATSAR PÅ INTERMODALA LÖSNINGAR

Som ett svar på skeenden i omvärlden och en kontinuerlig dialog med våra kunder har vi satsat på ett nytt intermodalt nätverk i 2023 års tågplan. Nätverket erbjuder ökad transportfrekvens, kortare ledtider och högre punktlighet. Därmed skapas förutsättningar för en planerad fördubbling av bolagets befintliga intermodala trafik. Det kan likställas med en godsvolymtillväxt på 2 miljoner ton, och tillika 10 procent av Green Cargos befintliga transportvolym.

GREEN CARGO AVSLUTAR DEN NORSKA INRIKESVERKSAMHETEN

Green Cargo avslutade den norska inrikesverksamheten under första kvartalet 2023. Den omedelbara orsaken var avsaknaden av ekonomiska förutsättningar för att affärsmässigt driva verksamheten med de tre inrikeslinjerna vidare. Avvecklingen omfattar ett trettiotal kunder och ca 120 anställda i de norska dotterbolagen. De gränsöverskridande transportererna mellan Sverige och Norge påverkas inte av avvecklingsbeslutet.

FLERA NYA AVTAL

Green Cargo har både förlängt och skrivit nya avtal under året, bland annat med LKAB. Vi förstärker därmed vår närvaro i Norrbotten genom fortsatt förtroende med ett nytt flerårigt avtal för transporter till Malmfälten. Green Cargo kommer dra särskild nytta av det framgångsrika digitaliseringsarbetet inom bolaget där nya smarta tjänster kan utvecklas åt kunderna för att effektivisera Green Cargos del av kundernas värdekedjor ytterligare.

FYRA NYA MB-LOK TILL GREEN CARGOS FLOTTA

För att möta det ökade behovet av klimatsmarta godstransporter inom svensk basindustri i norra Sverige, har Green Cargo investerat i fyra nya Transmontana-lok med beteckningen Mb. De nya loken förväntas vara i trafik 2024. Med denna beställning kommer Green Cargo förfoga över sammanlagt 22 Transmontana-lok.

Fortsatt hög efterfrågan på järnvägstransporter

Året som gått kan summeras som ännu ett händelserikt år med tydlig extern påverkan. I kölvattnet av kriget i Ukraina har vi sett dramatiskt ökande kostnader och energiutmaningar samt en stagnerande ekonomisk utveckling och förutspådd lågkonjunktur. Även om volymtillväxten för Green Cargo är fortsatt god, har vårt årsresultat påverkats negativt av allt högre produktionskostnader, särskilt under årets andra hälft.

Till våren lämnar jag Green Cargo och logistikbranschen för nya utmaningar. I min sista års- och hållbarhetsredovisning för Green Cargo vill jag därför passa på att i vd-ordet göra en summering över vad som har åstadkommits under de senaste fyra åren. Dock behöver 2022 givetvis kommenteras och kortfattat kan året summeras med att negativa omvärldsfaktorer gjort sig alltmer synliga under sista halvåret efter en stark inledning i det första tertialet. Parallellt ser vi att svensk basindustri satsar, inte minst i norra Sverige, vilket kommer att ställa ytterligare krav på tillförlitliga och klimatsmarta järnvägstransporter. En utveckling som Green Cargo är och vill vara en viktig del av.

Högre trafiksäkerhet men lägre finansiellt resultat

Trafiksäkerheten de senaste fyra åren är den högsta i bolagets historia och även om vi inte når upp till det mycket ambitiösa helårsmålet så är resultatet 2022 det bästa någonsin. Punktlighetsutfallet blev 84,8 vilket är lägre än vad våra kunder kan kräva. Vi arbetar seriöst med frågan på såväl bolagsnivå som på branschnivå och vi vet att hög tillförlitlighet är det viktigaste för att både behålla befintliga kunder och vinna nya. Vi har haft en positiv organisk tillväxt – vi växer och vinner nya affärer. Godsvolymerna har ökat ett flertal kvartal i rad. Samtidigt ser vi dock att händelser i omvärlden har drivit upp produktionskostnaderna inom flera områden, inte minst kostnaderna för underhåll och drivmedel samt el. Bemanningsproblematik i kombination med rejäla utmaningar kopplat till Trafikverkets byte av planeringssystem som skapat ytterligare resursbehov och kortare framförhållning i schema- och lokplanering har påverkat personalkostnaderna negativt under året. För perioden januari–december uppgick rörelseresultatet till 104 MSEK, vilket kan jämföras med 440 föregående år. Net-

toomsättningen ökade med drygt 8 procent och uppgick till 4 519 (4 175) MSEK. Det underliggande rörelseresultatet är 49 MSEK lägre jämfört med motsvarande period föregående år, rensat för jämförelsestörande poster.

Green Cargo är bättre rustat än på länge

För fyra år sedan var uppdraget kristallklart; Green Cargo behövde svänga 180 grader. Man kan med fog säga att arbetet startades från grunden. Hösten 2018 befann sig Green Cargo på ett affärsmässigt sluttande plan med vikande trafiksäkerhetstrend. Bolaget var närmast anorektiskt nedbantat efter årtal av kostnadsbesparingar, och i starkt behov av ett renoveringsarbete där det behövde fokuseras på saker som kanske inte alltid syns eller märks hela vägen ut för kund eller medarbetare. Ett bolag går inte att laga utifrån och in, det måste göras friskt i kärnan först. Jag vill framhålla att den här förändringsresan är ett genuint lagarbete med grundmurat stöd i styrelsen. Där ledningsgruppen likväl som nivå två-cheferna och ett antal erfarna nyckelspelare inom bolaget både dragit tunga lass och stått för kontinuitet. Men framför allt har framstegen levererats av våra medarbetare på bangårdar, verkstäder och i lokförarhytter.

En förändringsresa i tre vågor

Förändringsresan påbörjades med att vi tog fram en tioårig strategisk plan med tre faser, eller vågor som vi valde att kalla dem. Det var ingen slump att namnet på första vågen var "Ordning & Reda", med ledorden "laga, återskapa och etablera". I mina ögon är det vågen utan slutdatum. Den är grundförutsättningen för att bolaget ska vara långsiktigt livskraftigt. Vi måste ha ordning på processerna, ha systematik i det vi gör och hålla i arbetet över



” Green Cargo är bättre rustat än på länge.

tid. Det är bara det man har koll på som man kan förbättra. Framför allt är det viktigt att både medarbetare och kunder känner och ser effekterna. Det handlar bland annat om säkerhetsarbetet, kontroll på it-miljön, ökad lönsamhetskontroll, standardiserade kundavtal och villkor, kompetensutveckling och rekrytering. Det är områden vi har kommit en god bit på väg inom. Personalbalansen är emellertid inte på plats, en utmaning som vi delar med hela branschen. Det är fortsatt ett av bolagets högst prioriterade områden där arbetet med att öka vår attraktivitet är en vital komponent.

Men Green Cargo har kommit tillräckligt långt i första vägen för att pjäserna kan flyttas fram till väg nummer två under rubriken "Långsiktig lönsamhet". Ledorden är "nyttja, lyfta, effektivisera". Den här vägen kommer behöva ta tid. Här drar vi nytta av att vi har en betydligt bättre ordning och reda och kan skörda effekthemtagningar som skapar förutsättningar för långsiktig lönsamhet. Som ett resultat av den förflyttningen kan vi se framväxten av den nya Mb-loksflottan som exempel på hanteringen av vår fordonsmässiga investeringsskuld. En annan viktig parameter är lönsam tillväxt och volym där vårt nya intermodala nätverk skapar förutsättningar för lönsam tillväxt genom ökade volymer i befintliga, men konsoliderade flöden.

Det techifierade godsbolaget

Ett delmål är att Green Cargo år 2030 ska vara ett techbolag på räls. Järnvägens framtid ligger i digitalisering och automatisering av hela ekosystemet. Allt från att anläggning och fordon kan kommunicera med varandra till att resenärer och transportköpare får sina behov tillgodosedda med enkelhet.

Digitaliseringen har i sig inget egenvärde och återigen handlar det om att börja inifrån och ut – med kärnan. En ledstjärna är kostnadseffektivisering genom ökad kontroll och systemstöd. Att kundgränssnittet förenklas. Att vi blir mer datadrivna och omhändertar informationen på rätt sätt i vår operativa verksamhet. Här finns en enorm potential; ett dolt kapital som väntar på att frigöras. I slutet av året fick vi ett kvitto på att Green Cargo är på rätt spår när bolagets it-chef Ingo Paas utnämndes till årets cio i Sverige.

Min förhoppning är att arbetet fortsätter i våg två och att Green Cargo kapitaliserar på den positiva marknadsutveckling som pågår på godstågssidan och förbereds för den tredje vägen, "Strategisk tillväxt". Allt för att kunna spela en viktig roll i industrins omställning och för att Sverige ska kunna nå sina klimatmål.

Arbetet med att förändra Green Cargo är givetvis inte färdigt. Den här typen av verksamhet kräver ständig förbättring genom ett systematiskt utvecklingsarbete, och det är en kultur jag tror och hoppas att Green Cargo håller fast vid. Men vi har kommit en god bit på väg. Jag är väldigt stolt över de framsteg vi alla på Green Cargo tillsammans har åstadkommit i att vända bolagets utveckling. Kursen ligger rätt och land är i sikte.

Solna i mars 2023

Ted Söderholm, Vd Green Cargo

Järnvägens potential är en gemensam angelägenhet

Konkurrenskraftiga järnvägstransporter är en viktig nyckel till att uppnå målet att Sverige skall vara världens första klimatneutrala välfärdsnation till 2045. EU har lagt fast sin ambition att öka andelen godstransporter på järnväg från 20 till 30 procent till 2030. Vi i Sverige har redan idag en andel om nära 25 procent och från Green Cargos horisont är det fullt möjligt att både nå målet och överträffa det.

Jag inleder mitt första ordförandeord för Green Cargo med att slå fast att väl fungerade järnvägstransporter är en nyckelkomponent för att ta Sverige in i en konkurrenskraftig och klimatneutral framtid. Järnvägstransporter är en oslagbar möjliggörare för det svenska näringslivets tillväxt. Säkra, tillförlitliga, kostnads- och energieffektiva godstransporter kommer att bli en alltmer central del i företagens affärsmodeller. Den geopolitiska utvecklingen på senare tid har också satt ökad fokus på vikten av järnvägstransporter i ett totalförsvarsperspektiv.

Det finns mycket som talar för att marknaden för järnvägstransporter kommer att växa betydligt. Affärsidéer omsätts i hög takt till fabriksproduktion där grönt stål och batterier till elbilar kommer att tillverkas och mineraler ska utvinnas och koldioxid skall transporteras. Allt på ett hållbart sätt. För att kunna leva upp till sina kundlöften har alla dessa företag behov av energieffektiva och klimatsmarta logistiklösningar för samtliga in- och utleveranser av insatsvaror och färdiga produkter – oavsett om det handlar om nationella eller internationella transporter. Sammantaget bör järnvägstransporter således kunna gå en mycket ljus framtid till mötes.

En tillbakablick visar dock att många europeiska godstågsoperatörer har haft svårt att nå upp till de effektivitets- och kvalitetskrav som modern logistik kräver. Svag lönsamhet har

gjort det svårt att göra nödvändiga investeringar i moderna lok och vagnar samt i digitala lösningar.

Fler samarbeten för rätt prioriteringar och förbättrad lönsamhet i hela värdekedjan

Vi på Green Cargo är fast beslutna att säkerställa att godstrafik på järnväg når sin fulla potential och att våra logistiklösningar är precis så oslagbara som de borde vara.

Vi påbörjade 2020 ett ambitiöst förändringsprogram med syfte att skapa ett effektivt, kundorienterat och digitaliserat logistikföretag. Vi har kommit långt på den resan men har mycket kvar att göra.

Sammantaget har vi gett oss själva bättre förutsättningar att lämna en negativ trend bakom oss för att skapa en framåtriktad och positiv volymutveckling och bidra till att fler företag kan välja en logistiklösning med järnvägen som bas. Genom att erbjuda marknaden absolut bästa transportalternativ uppnår vi en bättre prisnivå och effektivitet. Detta skapar i sin tur möjlighet att investera i personal, modern fordonsflotta och effektiva digitaliserade och automatiserade processer.

För att bli oslagbara och skapa goda förutsättningar för godstrafik på järnväg krävs rätt prioriteringar genom stärkta samarbeten med nyckelaktörer i värdekedjan och att vi genom



” Järnvägstransporter är en oslagbar möjliggörare för det svenska näringslivets tillväxt.

dialog med kunder formulerar en gemensam framtidsvision för järnvägslogistik.

Vi ska lyfta diskussionen med våra största nuvarande och framtida kunder från de årliga prisförhandlingarna till en mer strategisk diskussion kring var vi vill vara 2030. Tillsammans kan vi utvärdera hur stora de framtida transportbehoven på järnväg kommer att vara, vad som krävs leverans- och kvalitetsmässigt för att nå dit och vilka förbättringar och investeringar som måste till. Med en gemensam framtidsvision och ömsesidiga åtaganden kommer vi att skapa förutsättningar för ett mer långsiktigt och robust arbete för att godstransporter på järnväg ska uppnå sin fulla potential.

Green Cargos riktning mot 2030 inkluderar ett ansvar för järnvägens framtid

Jag är personligen helt övertygad om att järnvägen har en fantastisk roll att spela i den tid vi lever och som framtida generationer kommer att leva i. Under min ännu korta tid som ordförande för Green Cargo har jag hunnit konstatera att bolaget har ett starkt team som lagt fast en solid strategi för tiden fram till 2030.

Trots det framgångsrika förändringsarbetet har vi dock, likt näringslivet i övrigt, haft ett tufft 2022 där omständigheter, till dels utanför vår kontroll, påverkat vår möjlighet att leva upp till våra kundlöften och finansiella mål. Omständigheterna känne-

tecknas av kraftigt fördyrade produktionskostnader orsakade både av makrofaktorer såsom en svag svensk krona, ökade el- och drivmedelskostnader och övrig kostnadsinflation. Men även av branschspecifika omständigheter såsom Trafikverkets övergång till ett nytt trafikplaneringssystem som skapar både osäkerhet och tyvärr kostsamma förseningar för oss och våra kunder. Därtill brottas vi med lösningar för att råda bot på den rådande bristen på lokförare.

Green Cargo har höga ambitioner att vara den ledande aktören i branschen och med det kommer ett stort ansvar. Den förändringsresa som inletts är både tydlig och helt rätt riktning framåt. Vi upplever just nu ett hack i kurvan som vi kommer att hantera. För att ta Green Cargo vidare till nästa nivå kommer vi att fördjupa samarbetet med de andra aktörerna i värdekedjan och inte minst kunderna. Till sist vill jag återigen tacka Ted som tillsammans med övriga i ledningen och alla medarbetare har lyft Green Cargo till ett bättre rustat bolag.

Solna i mars 2023

Anders Regnell, Styrelsens ordförande



I en turbulent tid är järnvägen än mer relevant

Året har präglats av effekterna av kriget i Ukraina med energikris, inflation och en stagnerande ekonomisk utveckling som följd. Samtidigt sker stora satsningar inom svensk basindustri som ställer krav på gröna transporter. Det skapar möjligheter och underbygger Green Cargos viktiga roll att erbjuda klimatsmarta logistiklösningar på resan mot netto noll utsläpp.

Konkurrensförhållandena mellan långväga lastbilstransporter och järnväg är på väg att jämnas ut till följd av politiska beslut och ambitioner samt förändrade marknadsförhållanden. Trots effekterna av det ryska invasionskriget i Ukraina och politiska omprioriteringar hoppas vi fortsatt på en utveckling där varje transportslag i större utsträckning används där de gör mest nytta och på så sätt ytterst bidrar till kundvärde, miljönytta och stärkt konkurrenskraft för Sverige och EU.

Politiskt höga ambitioner men alltför försiktiga satsningar och nya prioriteringar

EU:s mål för transportsektorn de kommande tio åren är att den ska vara klimatsmart samt bidra till motståndskraftig mobilitet. Enligt strategin ska godstransporterna på järnväg öka med 50 procent till 2030 och fördubblas till 2050. Bakgrunden är EU:s skärpta utsläppsmål att minska utsläppen med 55 procent till 2030 ("Fit for 55"). Bland de större förändringarna som föreslås är införandet av ett separat utsläppshandelssystem för transporter. Det innebär i sin tur att konkurrenskraften stärks för den energieffektiva, elektrifierade och klimatsmarta järnvägen.

Trafikverkets senaste infrastrukturplan (Nationell plan 2022–2033) innehåller betydande järnvägssatsningar men många, för godstrafiken, nödvändiga investeringar lyser med sin frånvaro eller ligger alltför sent i planperioden. Vidare är det oklart hur regeringsskiftet påverkar den tidigare regeringens beslut. I befintlig plan satsas 197 miljarder kronor på vägunderhåll och 165 miljarder kronor på järnvägsunderhåll. Under 2021 uppgick underhållskostnaderna till 7,8 miljarder kronor, vilket var en ökning med 11 procent jämfört med 2020. I budgeten för 2023 har 750 miljoner kronor omfördelats av den nya regeringen från järnvägsunderhåll till vägunderhåll. Trafikverket ska utreda vilka projekt som påverkas av detta under 2023.

En ny spelplan för att tillgodose näringslivets godstransportbehov

Våra kunder består av Sveriges transportberoende näringsliv och våra transporter bidrar varje dag till ökad tillväxt, välfärd och arbetstillfällen. I en tid när den globala ekonomiska utvecklingen stagnerar påverkas efterfrågan på svenska produkter på våra viktigaste exportmarknader i Europa, USA och Asien. En stor del av efterfrågan på järnvägstransporter är starkt knuten till

aktiviteten inom svensk basindustri med en hög exportandel. I det sammanhanget kan det konstateras att den exporttunga basindustrin får konkurrensfördelar i situationer när den svenska valutan är försvagad gentemot exportmarknaderna. I vilken utsträckning det stärker basindustrins produktionstakt och

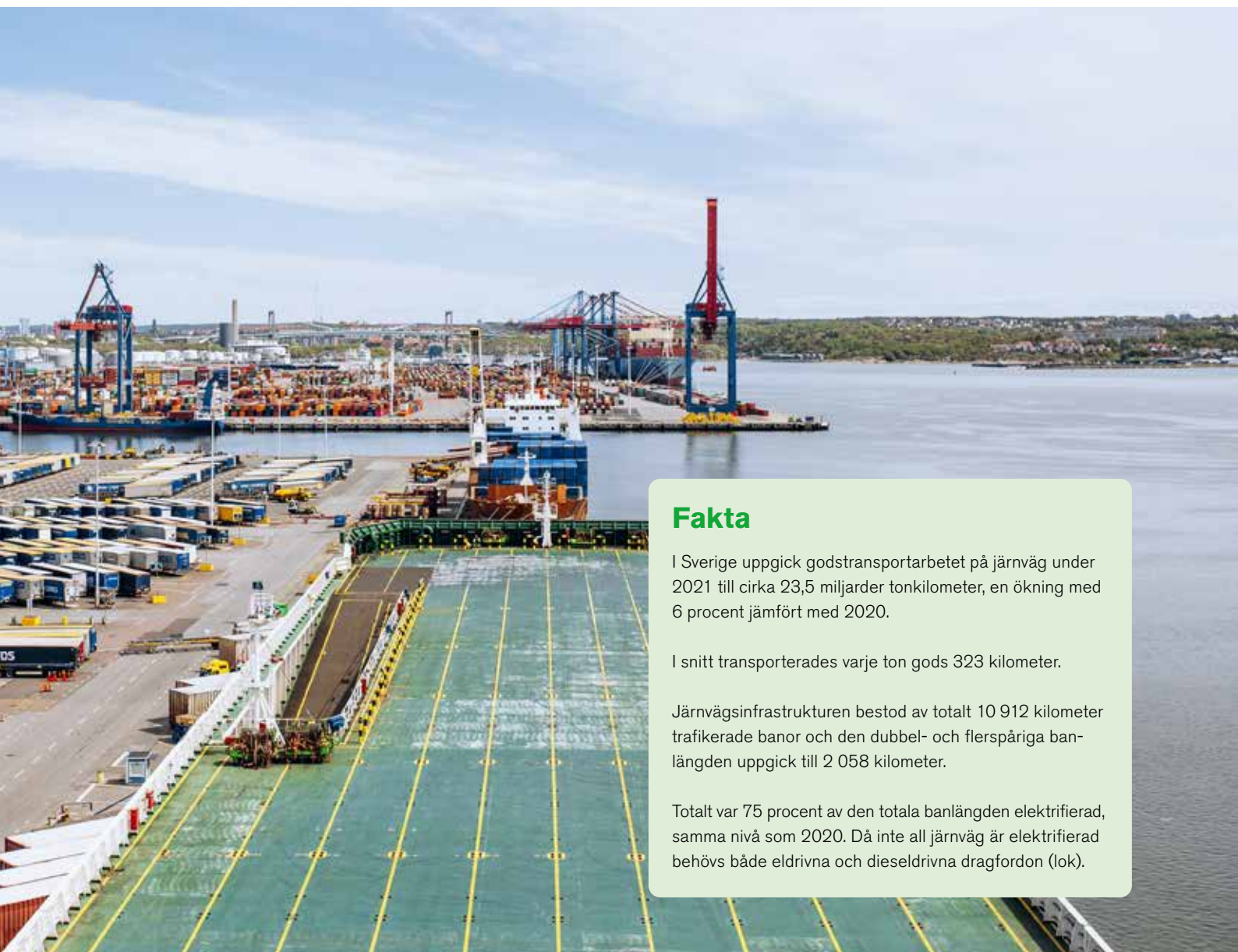


transportbehov på längre sikt återstår att se. På en priskänslig marknad efterfrågar kunderna i allt större utsträckning enkla, konkurrenskraftiga och prisvärda logistiklösningar.

Rysslands anfall mot Ukraina, som inleddes den 24 februari, har sedan dess präglat politiska prioriteringar och ekonomisk utveckling både i ett nationellt och globalt perspektiv. De redan höga energi- och bränslepriserna steg ytterligare och har drivit upp inflationstakten. För järnvägsbranschen är det i tillägg en realitet att en stor andel av Europas järnvägshjul tillverkas i Ukraina och när denna produktion upphörde i samband med krigsutbrottet medförde det en omedelbar negativ effekt både på kostnader och tillgång. För transportbranschen som helhet ökade den redan utbredda förarbristen i Europa kraftigt då ukrainska lastbilschaufförer återvände hem. Bristen på lastbilar och förare samt ökade bränslepriser har påverkat transportkostnaderna och fördyrat värdekedjan ända ut till pris mot slutkonsument.

Digitaliseringen möjliggör ökad kundnytta och förbättrad intern effektivitet

Teknikutvecklingen möjliggör i allt större utsträckning för oss, vår bransch och våra kunder att interagera digitalt. Det ger direkt ökad kundnytta och för branschen som helhet förbättrad säkerhet, punktlighet och lönsamhet. Den pågående it-transformation handlar om fler datadrivna processer, ökad digitalisering i kundgränssnittet och om fler och förbättrade digitala verktyg för ökad effektivitet.



Fakta

I Sverige uppgick godstransportarbetet på järnväg under 2021 till cirka 23,5 miljarder tonkilometer, en ökning med 6 procent jämfört med 2020.

I snitt transporterades varje ton gods 323 kilometer.

Järnvägsinfrastrukturen bestod av totalt 10 912 kilometer trafikerade banor och den dubbel- och flerspåriga banlängden uppgick till 2 058 kilometer.

Totalt var 75 procent av den totala banlängden elektrifierad, samma nivå som 2020. Då inte all järnväg är elektrifierad behövs både eldrivna och dieseldrivna dragfordon (lok).

Digitalisering och satsningen på ett nytt intermodalt nätverk är centrala delar av vår strategi till 2030

I den omvärld vi befinner oss i möter vi de utmaningar vår verksamhet står inför med en tydlig strategisk inriktning. Vi kommer att skapa och bidra till nya innovativa kundlösningar för en attraktiv och mer energieffektiv logistik genom att utveckla vårt befintliga erbjudande. Centrala områden är att skapa nya affärer genom att tillvarata den potential som ökad digitalisering, tyngre och längre tåg samt ett utvecklat intermodalt nätverk ger.

Långsiktig fordonsstrategi

Vår långsiktiga fordonsstrategi bygger på dragstarka sexaxliga lok, effektiva nätverkslok, mer längdeffektiva och flexibla vagnar, optimerat och proaktivt fordonsunderhåll samt en högre innovationsgrad för ökad trafiksäkerhet, bättre arbetsmiljö och ökad effektivisering. Vi ska förnya och utveckla vår fordonsflotta så att vi säkerställer ett attraktivt kunderbjudande, konkurrenskraftig driftskostnad, hög tillgänglighet och tillförlitlighet samt bättre miljöprestanda.

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

Digitalisering

Vår it-transformation handlar både om ökad digitalisering i kundgränssnittet och om förbättrade digitala verktyg till våra medarbetare. Detektorer, uppkopplade lok och vagnar samt vår kundportal, Green Cargo Connect, är exempel på hur vi får en effektivare styrning som skapar ett mer prediktivt underhåll och en mer proaktiv kunddialog. Ökad digitalisering i kundgränssnittet med bland annat ny hemsida samt vår befintliga kundportal stödjer kundresan från informationsinhämtning till beställning, utförande och efterhantering.

Green Cargos plattformsstrategi omfattar flera digitala plattformar och är bolagets bas för att effektivt kunna driva digitaliseringen av våra kärnprocesser och i kundgränssnittet. Den etablerade low-codeplattformen har möjliggjort att vi snabbt har kunnat utveckla en rad applikationer som inneburit stora besparingar, möjliggjort samarbete med stora kunder och ökat vår leveransförmåga. Vi satsar först och främst på det som skapar störst nytta – att göra det enkelt för våra kunder och medarbetare. Att vi är på rätt spår bekräftades i slutet på året när bolagets it-chef Ingo Paas erhöll utnämningen "Årets CIO" i Sverige.

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

Nytt intermodalt nätverk

Under 2023 satsar Green Cargo på tillväxt inom den intermodala trafiken med ett helt nytt nätverk. Med en effektiviserad och smart vagnstyrning kommer nätverket erbjuda ökad transportfrekvens, kortare ledtider och högre punktlighet. Satsningen skapar förutsättningar för en godsvolymtillväxt på 2 miljoner ton, vilket motsvarar 10 procent av Green Cargos hela transportvolym i dagsläget eller en fördubbling av den befintliga intermodala trafiken. Green Cargo kommer att erbjuda ett effektivt nätverk för intermodala transporter som en del av bolagets befintliga transportnätverk. Det innebär förkortade ledtider med upp till ca 30 procent, högre transportfrekvens och bättre punktlighet. Hanteringen blir förenklad, fyllnadsgraden högre och därmed blir marknadspriserna konkurrenskraftiga och förutsägbara.

Den största potentialen för icke-organisk tillväxt för järnvägstransporter finns i den internationella godstrafiken som genererar miljontals långväga lastbilstransporter per år i Sverige.

Varför: Allt sedan finanskrisen har järnvägen haft svårt att ta igen förlorade marknadsandelar i konkurrensen med billiga vägtransporter. Transportsektorn står för en tredjedel av utsläppen och den långväga fossildrivna lastbilstrafiken har ökat i en tid när utsläppen måste minska. I både EU och Sverige finns transportpolitiska mål om att mer gods ska gå på järnväg med hänsyn till den höga energieffektiviteten och de låga utsläppen. Järnvägstrafiken står för mindre än en procent av transportsektorns samlade utsläpp av koldioxid samtidigt som den står för 24 procent av det totala godstransportarbetet och 7 procent av personresandet.

Faktorer som stigande bränslepriser och en utbredd förarbrist i Europa har drivit upp fraktpriserna för fjärrtransporter på väg. Detta har lett till en ökad efterfrågan på intermodala transporter, där exempelvis en container eller trailer utnyttjar flera trafikslag i transportkedjan. Det är resurseffektivt att använda den kapacitetsstarka järnvägen den långa sträckan mellan en hamn och en kombiterminal. Samtidigt skapas en efterfrågan på fler lokala, kortare lastbilstransporter när godset ska till eller från kombiterminalen.

Internationell strategi

Marknadstillväxten i den gränsöverskridande trafiken tillsammans med en förändrad och förbättrad infrastruktur kommer att möjliggöra en ökad verksamhet och volym. Den så kallade ScanMed-korridoren är förlängd genom norra Sverige och sträcker sig därmed från Palermo, Italien i syd till Narvik i norr. EU:s stomnätsskorridorer har som mål att vara färdigställda till 2030. Det innebär bland annat att det då ska vara möjligt att köra långa och tunga tåg längs hela korridoren. Fehmarn Bält-förbindelsen utgör en rejäl förstärkning av kapacitet i ScanMed-korridoren. Fehmarn Bält beräknas öppna senast 2029 och alla prognoser visar samstämmigt att godstrafiken kommer öka kraftfullt när transporttiden förkortas så pass påtagligt. Kapaciteten för antalet godståg mellan Tyskland och Danmark ökar med Fehmarn Bält från 50 till 120 per dygn.

Infrastrukturförbättringar, tillsammans med Green Cargos investeringar i fordon, teknik och digitalisering möjliggör tyngre och längre tåg. Det är viktiga förutsättningar för att kunna erbjuda konkurrenskraftiga transporter till och från Sverige.

Varför: En stor del av våra kunder har internationella transportflöden. Green Cargos nätverk är sammankopplat med Europa genom direktlinjer, kundunika lösningar och samarbete med europeiska nätverksoperatörer. Green Cargo vill vara en självklar logistikpartner internationellt såväl som nationellt både idag och i framtiden.



Från vision till konkret hållbart arbete

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

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

Som statligt ägt bolag ska Green Cargo agera föredömligt inom hållbart företagande. Vi styr och leder bolaget ur ett bredare perspektiv än endast finansiellt med stöd av ett balanserat styrkort med fem målområden. Med utgångspunkt i bolagets vision, affärsidé och värderingar samt intressenters krav och förväntningar säkerställs ett socialt, miljömäs-

sigt och ekonomiskt hållbart företagande. Strategiska mål konkretiseras i affärs- och verksamhetsplaner och bolagets processer, rutiner och checklistor ska säkerställa att vi arbetar så effektivt som möjligt.

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

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 och vi levererar

INTRESSENTERS KRAV OCH FÖRVÄNTNINGAR

SOCIALT ANSVAR



Säkerhet



Medarbetare

MILJÖANSVAR



Miljö

EKONOMISKT ANSVAR



Kund & Kvalitet



Finans

STRATEGISKA MÅL

AFFÄRS- OCH VERKSAMHETSPLANER

PROCESSER, RUTINER OCH CHECKLISTOR

Green Cargo – en betydande logistikpartner för svenskt näringsliv

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. Det innebär även samverkan transportaktörer emellan för användning av transportslag där de gör mest nytta.

Nytta för alla intressenter

Vi vill bidra till ett väl fungerande samhälle och svensk industri och strävar därför efter en öppen och ärlig dialog med alla våra intressenter. Vi agerar alltid med hänsyn till vår omgivning och vår verksamhet skall vara en säker och attraktiv arbetsplats.

Energi- och yteffektiva transporter

97 procent av vårt transportarbete sker med eltåg där klimatpåverkan är mycket nära noll. Ett genomsnittligt godståg (vagnslast) motsvarar mellan 20–25 lastbilar med släp. Det innebär också en lokförare istället för 25 lastbilschaufförer i en tid när det råder brist på båda.

Ökad digitalisering och automatisering

För ökat kundfokus utvecklar vi kontinuerligt vår digitalisering och automatisering. Det är en viktig nyckel till lägre kostnader, stärkt innovationsgrad och framför allt bättre lönsamhet för alla parter.



Kundens behov i centrum

Vi anpassar logistiklösningar efter kundens behov för sömlös integration i den totala värdekedjan. En transportlösning med järnväg är energi- och yteffektiv, säker, pålitlig och klimatsmart. I synnerhet när stora volymer ska transporteras långt, men även för kortare sträckor. Utöver rena järnvägstransporter erbjuder vi dörr-till-dörr lösningar där järnväg kombineras med andra transportslag för att nå bortom spåret.

Nätverksproducerade transporter

Med Green Cargos unika nätverk och tillsammans med europeiska partners, kan vi erbjuda transportlösningar med hög frekvens både inom Sverige och till Europa. Vi hanterar både vagnar och intermodala enheter med säkrade leveranstider, genom befintliga fasta avgångar, antingen som enstaka transporter eller i regelbundna flöden. Nyckeln till hållbar och effektiv logistik finns i samverkan mellan olika aktörer där olika transportslag används där de gör störst nytta.

Systemtransporter

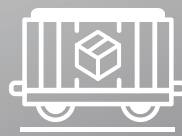
Systemtransporter utgörs av kundunika systemlösningar för transport av stora, regelbundna volymer mellan fasta destinationer. Lösningen riktar sig till kunder med behov av regelbunden transportkapacitet och logistikflödet är ofta direkt integrerat i kundens produktionsprocess.



Medeltal anställda

1 878

Antal lok

370

Antal vagnar

5 250

Nätverk av speditörer

50

Stark position i en tillväxtmarknad

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 och energi, verkstads- och fordonsindustri samt 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 kan vi bidra med kundanpassade och klimatsmarta logistiklösningar så att Sveriges näringsliv når de högt ställda krav som EU och Sveriges regering har på minskad klimatpåverkan. En stor del av våra kunder har internationella transportflöden och för att leverera internationella transporter samarbetar vi med kompetenta och strategiskt viktiga partners på kontinenten.

Green Cargos nätverk är sammankopplat med Europa genom direktlinjer, kundunika lösningar och samarbete med europeiska nätverksoperatörer.

Komplexa, varierande och tunga godsflöden

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

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



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

Volym, frekvens och flexibilitet

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

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

lastbärare. När alla ingående delar samverkar skapas klimat-smarta, kostnadseffektiva, pålitliga och punktliga transporter, vilka blir viktiga delar av kundernas totala distributionskedjor.

Samverkan mellan transportslag för hög leveransprecision

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

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



Scandi Bulk väljer järnvägstransporter för ekonomi och klimat

Järnvägen är avgörande för svenskt näringsliv som den mest yt- och energieffektiva logistiklösningen. Med sitt låga klimatavtryck har dessutom tågtransporter blivit än viktigare i takt med de ökade kraven på fossilfria produktions- och värdekedjor.

Green Cargo har ett nära samarbete med Scandi Bulk och sköter en stor del av deras järnvägslogistik inom Sverige. Logistikutplägget möter behovet av kundens förväntan på kortare ledtider, fler avgångar och förbättrad punktlighet. Det är kritiskt för basindustrin att råvaror kommer i tid för att undvika produktionsstopp och därmed lönsamhetstapp.

Scandi Bulk transporterar kemikalier i egna tankcontainers, i intermodala transporter, där tankarna lätt lyfts av tågen för vidare transport. De opererar cirka tre hundra enheter över hela världen.

– Vår strävan är att köra så långt som möjligt på järnväg och så kort som möjligt på väg för att kunna vara konkurrenskraftiga. Därför har vi ett bra samarbete med Green Cargo och deras terminaler som knyter ihop hela Sverige vilket gör att vi kan minimera sträckan på väg, säger Johan Ljungmark, VD Scandi Bulk.

Samarbetet mellan Scandi Bulk och Green Cargo fungerar väl med en öppen och ärlig dialog. Green Cargo och Scandi Bulk kompletterar varandra och har flera exempel på när man tagit fram gemensamma lösningar där Green Cargo har järnvägsnätverket och Scandi Bulk den operativa kompetensen för att leverera en tanktransport till kunden.

Björn Nordh, kundansvarig på Green Cargo, håller med om vikten av ett bra samarbete.

– Med ökad konkurrens om tågtider ökar kraven på effektiv resursplanering vilket kräver ett detaljerat och lösningsorienterat samarbete för att foga ihop pusslet och optimera logistiken för både kund och för vår egen verksamhet, säger Björn.

Både Scandi Bulk och Green Cargo märker att kunderna sätter mer och mer fokus på en klimatsmart värdekedja.

– För oss går ekonomi och klimat hand i hand, det vill säga att ju längre sträcka vi kör på järnväg, desto bättre för klimatet. Kan vi hitta bra upplägg tillsammans med Green Cargo är det ekonomiskt och miljövänligt för alla parter, säger Johan Ljungmark.

Green Cargos nätverk

Green Cargo erbjuder näringslivet hållbara, säkra och punktliga transporter till cirka 300 platser i Skandinavien och närmare 2 000 i övriga Europa. Vi kör 400 godståg varje dag vilket motsvarar cirka 9 000 lastbilstransporter dagligen.

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

2023 satsar Green Cargo på att effektivisera det befintliga nätverket för intermodala transporter med högre transportfrekvens, kortare ledtid, attraktiva tidtabeller och bättre punktlighet. Det effektiviserade nätverket möjliggör för fler kunder att välja järnvägstransporter. Green Cargos mål är att ytterligare ca 2 miljoner ton intermodalt gods transporteras på järnväg, vilket motsvarar ca 100 000 långväga lastbilstransporter. Genom att kombinera järnväg, lastbil och båt skapas optimerade logistiklösningar för bästa kundnytta och minsta möjliga klimatpåverkan. Kapacitet erbjuds både i form av flexibel kapacitet (d.v.s. enhet för enhet) eller i fast kapacitet i form av vagnsgrupper mellan förutbestämda destinationer.

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

- Kundunika lösningar mellan destinationer i Skandinavien och destinationer i Europa
- Direktlinjer: ItalyDirect, DenmarkDirect, AustriaDirect
- Förbindelser mellan Sverige och Norge via Oslo
- Färjeförbindelse mellan Trelleborg och Travemünde

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

Övriga medlemmar i Xrail är:

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

Cirka **300** destinationer i Skandinavien

Närmare **2 000** destinationer i Europa

Tydlig kompass för sunda affärer

Hållbarhet för oss på Green Cargo innebär så mycket mer än att våra transporter utförs med minimal klimatpåverkan. Utöver miljöaspekten innefattar det även social och ekonomisk hållbarhet. Därmed lägger vi stor vikt vid en sund och säker arbetsmiljö, respekt för mänskliga rättigheter samt goda och anständiga arbetsvillkor. Vi bedriver även ett aktivt arbete med mångfald, jämställdhet och jämlikhet samt värnar om god affärsetik och hållbar ekonomi.

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 för våra åtaganden.

Vår interna uppförandekod

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

Vår uppförandekod fungerar som en vägledning för våra medarbetare och ska användas som ett verktyg i den dagliga verksamheten. 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. En obligatorisk utbildning i vår interna uppförandekod kommer att rullas ut till alla medarbetare med start under första kvartalet 2023. Syftet med utbildningen är att uppförandekoden ska vara enkel att förstå och bli tillämpbar oavsett vilken funktion man har inom bolaget.

Mångfald och jämställdhet

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

Green Cargos interna uppförandekod tydliggör hur alla medarbetare ska uppträda föredömligt, etiskt och ansvarsfullt. Ingen medarbetare ska diskrimineras på grund av 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, vilket cirka 80% har gjort och omfattas av kollektivavtal.

Rapportering vid misstanke om brott mot koden

Green Cargo har en visselblåsartjänst som kan användas av bolagets medarbetare för att rapportera en farhåga eller misstanke om något inte är i linje med bolagets interna uppförandekod, det vill säga förhållanden som kan påverka bolaget negativt eller förhållanden som kan hota en persons liv eller hälsa. Under 2022 inkom 3 ärenden i systemet. Två av ärendena gällde upplevt bristande ledarskap på en lokal bangård och ett ärende handlade om lämplighet i faktainsamling vid ett tillbud. Samtliga ärenden är hanterade inom normala kanaler och har därmed inte gått till styrelsen. Under 2023 kommer eventuella ärenden hanteras i revisionsutskottet.

Lagar, förordningar, föreskrifter och internationella konventioner

Green Cargo lyder under samma lagar som privatägda bolag, t.ex. aktiebolags-, årsredovisnings-, konkurrens- och bokföringslagen, säkerhetsskyddslagen, miljöbalken, samt värdepappers- och insiderlagstiftningen. Green Cargo omfattas också av direkt tillämpliga EU-förordningar samt internationella konventioner såsom exempelvis FNs deklaration för mänskliga rättigheter. Vidare omfattas Green Cargo även av sektorsspecifik lagstiftning såsom exempelvis järnvägslagstiftning. Green Cargo har under de senaste två åren inte varit ålagda att utbetala någon företagsbot.

Leverantörer och samarbetspartners

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

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

Green 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 kritiska it-system fungerar.

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

Under 2022 har vi genomfört sju andrapartsrevisioner hos strategiska leverantörer. Vid årets revisioner har vi funnit både större och mindre avvikelser. De större avvikelserna är till stor del kopplade till avsaknaden av riskanalyser samt bristande dokumentation av genomgången utbildning och erhållen kompetens för personalen. Bland de mindre avvikelserna noterar vi bland annat bristande skalskydd till verksamheter samt bristfälliga kontinuitetsplaner.

Under 2022 har det även varit fokus på de särskilda leverantörskontroller som görs med anledning av kriget i Ukraina och därmed införda sanktioner.

Mutor och korruption

Green Cargo accepterar och erbjuder inte gåvor, representation eller andra personliga fördelar som kan antas påverka en affärsuppgörelse. Motsvarande krav riktas mot bolagets leverantörer och samarbetspartners genom de avtal som bolagen ingår med varandra. Green Cargo 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. Målet är att samtliga leverantörer ska skriva under vår uppförandekod vilket i sin tur innebär att de är insatta i vilka krav vi ställer i frågor kring affärsetik, korruption, mänskliga rättigheter med mera. Cirka 75 procent av våra strategiska leverantörer har signerat koden. Vi verkar inte i en bransch där det är vanligt förekommande med mutor eller korruption vilket innebär att detta anses vara låg risk för bolaget.

Riskhantering – en naturlig del av affärsverksamheten

Risktagning och hantering av risker är en naturlig del av all affärsverksamhet. God kunskap om risker är nödvändig så att aktiviteter kan planeras och vidtas för att minimera negativa konsekvenser och för att relaterade möjligheter kan tillvaratas på bästa sätt. Såväl strategival och daglig verksamhet som skeenden i omvärlden medför risker. Bedömning och hantering av risker ingår som en integrerad del i Green Cargos verksamhet. Vårt riskarbete beskrivs på sidorna 43–45 i förvaltningsberättelsen.

Visselblåsar-
ärenden

3⁽⁴⁾



Värdeskapande dialog med våra intressenter

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

Dialogen med våra intressenter hjälper oss att utveckla och förbättra verksamheten, inte minst ur ett hållbarhetsperspektiv. Green Cargo strävar efter att vara transparenta och att engagera våra intressenter genom nära dialog och samarbetsytor. Att ta intryck av och lyssna på de vi möter och samarbetar med är en viktig del i att utvecklas som företag. Green Cargo för en regelbunden dialog med flertalet av våra intressentgrupper i den

dagliga verksamheten. I tillägg till daglig dialog genomförs även exempelvis månatligen kundnöjdhetsmätningar samt årligen en medarbetarundersökning. På motsvarande sätt sker även kontinuerlig ägardialog med det departementet som förvaltar Green Cargo. Under 2022 har även en hållbarhetsanalys av Green Cargo genomförts initierad av våra ägare.

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

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

Samverkan för att utvecklas

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

Under 2021 uppdaterade bolaget sin väsentlighetsanalys för att säkerställa att de frågor som är viktigast för våra intressenter, och som har störst inverkan på en hållbar utveckling, prioriteras. Som grund för bolagets väsentlighetsanalys ligger bland annat resultaten från de olika intressentdialogerna, men också hur vi arbetar inom ramen för bolagets integrerade ledningssystem, kraven i statens ägarpolicy samt vår egen strategi- och affärsplan. Hållbarhetsarbetet är fullt ut integrerat i bolagets verksamhet och Green Cargo har därför inte någon separat hållbarhetsstrategi, utan en hållbar affärsstrategi. Under året som gått genomfördes en översyn av väsentlighetsanalysen vilken dock inte medförde några justeringar.

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

Viktiga väsentlighetsområden

Bolaget fortsätter att arbeta vidare med de tolv utvalda väsentlighetsområdena. Flertalet områden har en tydlig koppling till de olika målområdena i Green Cargos balanserade styrkort, Måltavlan. Väsentlighetsområdena Hållbara och innovativa leverantörskedjor respektive Digitalisering och teknikutveckling finns dock istället beskrivna på sidorna 22–23 respektive 12. I de fall Green Cargo anser att relevanta nyckeltal bör tas fram även

för dessa två områden kommer det att presenteras i kommande årsredovisningar. De väsentliga områdena utvärderas kontinuerligt för att bedöma om något har ändrat sig internt eller i omvärlden som motiverar en ändring av prioriteringarna. Rapportering på de väsentliga områdena finns på sidorna 27–36, i GRI-index på sidorna 92–100 samt på sidorna 12–13 där bolagets strategiska inriktning återfinns. På aktuella sidor beskrivs framdriften i respektive område vilket bland annat exemplifieras med under året genomförda aktiviteter.

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


















Ansvarsfull styrning genom Måltavlan

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

Våra fem målområden: Säkerhet, Medarbetare, Miljö, Kund & Kvalitet samt Finans hjälper oss att styra och leda verksamheten i enlighet med vår strategiplan och affärsplan men också i enlighet med de krav och förväntningar som kunder, ägare, medarbetare och andra intressenter ställer på oss. Genom fokuserat arbete inom våra respektive målområden skapar vi

förutsättningar för en effektiv, stabil och lönsam verksamhet. Av de samlade hållbarhetsmålen har Green Cargos styrelse fastslagit långsiktiga målsättningar för ett antal av dessa. Basår är, där det är relevant, 2019 och alla mål ska vara uppfyllda till 2030 om inget annat anges. Läs mer om utfall, prioriteringar och aktiviteter under 2022 för respektive målområde på sidorna 28–36.

Målområde	Måttal*	Utfall 2022	Mål 2022	Utfall 2021	Mål 2030	SDG
 Säkerhet	Trafiksäkerhetsindex, koncern	95,5	95,8	95,2	98	
 Medarbetare	Sjukfrånvaro, %	5,2	4,5	4,6	–	
	Engagemangsindex, Green Cargo AB	76	79	77	85	
	Ledarskapsindex, Green Cargo AB	73	75	71	–	
	Andel kvinnor, Green Cargo AB, %	21	22	20	30	
 Miljö	Gram CO ₂ e/tonkm	2,42	2,80	2,76	1,5**	 
	kWh/tonkm, järnväg med eldrift	0,036	0,036	0,036	0,030	
 Kund & Kvalitet	Kundnöjdhet, utvalda kunder (skala 1–5)	3,13	3,80	3,54	–	 
	Punktlighet till kund, lastad vagn till kund inom utlovad timme, %	84,8	95,0	87,1	95	
	Regularitet, andel avvecklade av totala tåg (utrullad plan), %	94,8	96,0	95,8	–	
 Finans	Rörelseresultat, MSEK	160	–	448	–	 
	Nettoomsättning, MSEK	4 067	–	3 815	–	
	Avkastning på operativt kapital %, koncern	5,2	–	20,7	–	
	Nettoskuldssättningsgrad, koncern	1,4	–	2,5	–	

* Måltalen avser moderbolaget om inget annat anges. **Avser järnvägstransporter med el- och diesellok.

FN:s globala mål för hållbar utveckling



GLOBALA MÅLEN
för hållbar utveckling

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



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

Säkerhet som högsta prioritet

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

Säkerhet är vårt högst prioriterade område och handlar om riskreducerande arbete. Det lägger grunden för en tryggare arbetsmiljö, bättre kvalitet, lägre kostnader och minskad eventuell negativ miljöpåverkan.

Vi följer upp resultatet inom målområdet med ett trafiksäkerhetsindex. Det bygger på en värdering av alla olyckor, baserat på de olycksdefinitioner som Transportstyrelsen fastställt, i relation till utfört transportarbete. De senaste fyra åren har bolaget nått de fyra högsta värdena för Trafiksäkerhetsindex i bolagets historia där 2022 är det bästa någonsin. Green Cargos transformationsprogram är en stark bidragande orsak till detta, där säkerhet är en naturlig del och genomsyrar initiativen i alla led. Trafiksäkerhetsindex blev 2022 95,5 mot årsmålet 95,8. Det är en förbättring jämfört med föregående år.

Arbetet med att stärka säkerhetskulturen har fortlöpt under 2022 där närvarande ledarskap och processverifieringar är viktiga fundament såväl som delaktighet från alla medarbetare samt standardiserade arbetssätt. Rapporteringen av osäkra förhållanden och beteenden har fortsatt på en jämn och hög nivå vilket visar på ett starkt engagemang bland medarbetarna. Rapporteringsgraden ligger som förra året på ungefär 1000 rapporter per månad.

Ett stort antal inkomna rapporter handlar även under 2022 om händelser vid plankorsningar där våra medarbetare utsätts för fara när vägtrafikanter underlåter att respektera trafikföreskrifterna. Underbyggt av mängden rapporter, har riskerna kunnat belysas för infrastrukturägare vilket bidragit till att flera vägskyddsanläggningar uppdaterats och därmed har säkerheten ökat för samtliga trafikanter vid dessa övergångar.

Vidare har den etablerade "Åkbarhetsgruppen" fortsatt sitt arbete för att höja säkerheten vid växlingsarbeten samt vid åkning på vagn. Samsyn har skapats med både svenska och internationella vagnägare och gett goda resultat i arbetet kring säkerhetsfrågor där man mött Green Cargos önskemål.

Genom samarbete med Trafikverket, bransch-och arbetsgivarförbundet Tåg företagen och andra aktörer är Green Cargo högst engagerat i branschöverskridande säkerhetssamarbeten. Även dessa aktiviteter fortsätter under 2023 som ett viktigt bidrag till utveckling och förbättring av branschgemensamma regler och säkerhetsfrågor samt hantering av gemensamma risker i järnvägssystemet.

2023 och framåt kommer att innebära fortsatt fokus på en stärkt säkerhetskultur i alla delar av bolaget genom öppenhet, transparens och delaktighet i utvecklingsarbetet.

Funktionskontroll och lastsäkring är till exempel ett viktigt fokusområde inom vår verksamhet och kommer få än mer uppmärksamhet framöver. Likaså kommer mer tyngd läggas vid grundorsaksanalyser samt förenklad rapportering.



Varför dessa nyckeltal?	Prioriterade aktiviteter under året som gått	Mål och utfall 2022	Exempel på aktiviteter 2023–2025
<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 förbättringsverktyget 5S har implementerats på ytterligare orter • Förstärkt säkerhetskultur genom ökad rapportering av osäkra förhållanden och osäkra beteenden. • Utökade analyser med efterföljande åtgärder för OSPA-A*. • Samtliga gruppchefer i produktion har genomgått en omfattande utbildning i utredningsarbete. • Ökad säkerhet vid åkning på vagn genom samarbete med andra vagnägare. • Fortsatt samarbete med infrastrukturägare i syfte att förbättra säkerheten vid plankorsningar. • Machine Learning i vårt avvikelsehanteringssystem Synergi har implementerats. Med hjälp av artificiell intelligens klassificeras och struktureras inkommande händelser. • Uppdaterad krisplan. 	<p>Utfall: 95,5 Mål: 95,8</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Säkra rätt inställning och medvetenhet i beteende kopplat till säkerhetskultur genom bred och hög delaktighet i synnerhet hos produktionspersonalen. • Fortsatt utveckling av avvikelse-systemet. • Skapande och implementering av standardiserade arbetssätt på våra bangårdar med tillhörande processverifieringar. • Utökade analyser med efterföljande åtgärder för OSPA-A. • Fortsatt daglig styrning, processverifiering och förbättringsverktyget 5S implementeras på våra mindre bangårdar. • Fortsatt arbete med framtagande av innovativ lösning för att minska exponeringen av våra medarbetare vid åkning på vagn. • Fortsatt branschsamverkan kring ökad säkerhet avseende plankorsningar och OPSA-A. • Säkerställa väl förankrade skydds- och beredskapsplaner.

* OSPA-A innebär en otillåten stoppsignalspassage

Rätt kompetens och högt engagemang för att leverera på kundlöftet

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. Vi ska vara en attraktiv arbetsgivare med en säker och god arbetsmiljö som utvecklar vår affär och våra medarbetare.

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

Ett systematiskt arbetsmiljöarbete som präglas av undersökningar, riskanalyser, förebyggande åtgärder och ständiga förbättringar är en förutsättning för en säker arbetsplats och en god arbetsmiljö. Under 2022 har en ny struktur för skyddskommittéernas arbete implementerats för att stärka det lokala arbetsmiljöarbetet och utöka samverkan mellan Green Cargos ledning och huvudskyddsombuden i verksamheten.

Under 2022 har Green Cargo utbildat gruppchefer inom produktionen i hur Green Cargos lokala skyddskommittéarbete ska bedrivas samt ökat kunskapen hos gruppcheferna i produktionen om samordningsansvaret på de olika driftplatserna. För att främja och förbättra den organisatoriska och sociala arbetsmiljön har Green Cargo under året jobbat strukturerat med att vidta förbättringsåtgärder utifrån Green Cargos årliga medarbetarundersökning

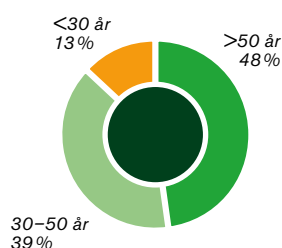
Green Cargo har haft ett årsmål på max 4,5% sjukfrånvaro. Utfallet blev 5,2%. Covid-19 pandemin pågår fortfarande och har en negativ inverkan på utfallet. För att främja hälsosamma arbetsplatser har Green Cargo behållit sina interna riktlinjer för att minska risken för smittspridning av covid-19. Green Cargo har även uppmanat alla medarbetare att ta rekommenderad mängd vaccin för att bidra till att minska smittspridning både på arbetsplatsen och i samhället i stort.

Green Cargos fortsatta utveckling ställer krav på ständiga förbättringar och för det behöver vi kontinuerligt säkerställa att vi har rätt antal medarbetare med rätt kompetenser som under en kvalitativ ledning levererar på vårt kundlöfte. Därför är det viktigt att arbeta långsiktigt med aktiviteter som säkerställer bästa möjliga förutsättningar för en stabil produktion. Under 2022 har en rekryteringsenhet med inriktning på kompetensförsörjning till produktionen skapats. I samband med detta har vi stärkt vår lokala förankring och samarbetet med yrkeshögskolor som utbildar lokförare, detta arbete fortsätter med stort fokus under 2023.

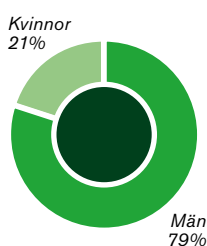
Ett högt medarbetarengagemang är direkt kopplat till Green Cargos affärsresultat. För det krävs ett aktivt, närvarande ledarskap som involverar och ger tillit samt hanterar medarbetarnas behov och följer upp prestation. I årets medarbetarundersökning kan vi konstatera att engagemangindex sjunkit något medan vårt ledarskapsindex har ökat. Medarbetarundersökningen identifierar och synliggör våra utvecklingsområden och är ett verktyg för såväl ledning och chefer som medarbetare.

Under 2021 lanserade vi ett ledarutvecklingsprogram "Att leda på Green Cargo". Fokuset låg på första linjens chefer med tonvikt på coaching och feedback. Att ha en förståelse för den egna arbetsinsatsen och vara delaktig i bolagets förändringsarbete leder till vilja att förstärka det tvärfunktionella samarbetet samt att bidra till bolagets mål. För att uppnå detta krävs ett närvarande, coachande och tydligt ledarskap i syfte att stödja, leda och följa upp medarbetarna i deras dagliga arbete. Detta är något som fortsatt har arbetats med under 2022 tillsammans med våra ledare, och där vi i vår medarbetarundersökning kan se en positiv förflyttning mot fler starka ledare inom bolaget. Under 2023 ligger fortsatt fokus på att kompetensutveckla våra ledare genom interna utbildningsinsatser inom bolaget.

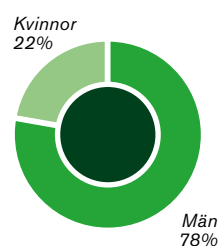
Åldersfördelning



Könsfördelning inom företaget



Könsfördelning chefsposition





Varför dessa nyckeltal?	Prioriterade aktiviteter under året som gått	Mål och utfall 2022	Exempel på aktiviteter 2023–2025
<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: 5,2% Mål: 4,5%</p>	<ul style="list-style-type: none"> Uppföljning och analys av sjukfrånvaro på aggregerad samt individnivå för att styra val av hälsofrämjande aktiviteter. Månatliga analys- och uppföljningsmöten mellan centrala HR-funktionen och chefer.
<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: 76 Mål: 79</p>	<ul style="list-style-type: none"> Aktivt arbete och uppföljning av både resultat och handlingsplaner utifrån medarbetarundersökningen. 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 likvärdigt 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: 73 Mål: 75</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. Utbildningar i chefs- och ledarskap för alla nya chefer samt särskilt fokus på introduktion för nyanställda chefer.
<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: 21% Mål: 22%</p>	<ul style="list-style-type: none"> Fortsatta nätverksträffar inom vårt kvinnliga nätverk, Wrail, med målet att attrahera fler kvinnor till järnvägsbranschen och stärka Green Cargos arbetsgivarattraktivitet. Vid tillsättning av nya medarbetare beaktas målet att öka andelen kvinnor inom Green Cargo.

Utan energieffektivitet stannar Sverige

Transporternas miljöpåverkan får allt större betydelse för svenska företags val av transportlösning. Green Cargo levererar redan idag mycket energieffektiva gods-transporter med liten klimatpåverkan. 97 procent av vårt totala transportarbete sker med eldrivna lok där elen uteslutande kommer från förnybara källor.

Under 2022 blev energifrågan högaktuell – både politiskt och i samhället i övrigt. Energikrisen har gjort det tydligt att el och energi inte finns att tillgå i obegränsad omfattning och det är viktigare än någonsin att använda elen där den gör störst nytta.

En tågtransport använder bara en sjundedel så mycket energi per transporterat ton gods som en motsvarande transport på lastbil. Lågt luftmotstånd och liten friktion mellan stålhjul och räls jämfört med däck mot asfalt gör att tåget alltid kommer vara en mer energismart lösning än lastbilstransporter, även i en framtid när lastbilsflottan fullt ut är elektrifierad. Det handlar om att använda rätt transportslag på rätt plats – eltåg den långa sträckan och ellastbil för att nå ända fram, det vill säga för upphämtning och distribution.

Transportsektorn står idag för en tredjedel av koldioxidutsläppen i Sverige. Järnvägen står för 20 procent av godsarbetet inrikes men bara för en procent av utsläppen. Den vetskapen skapar stora incitament till att flytta transporter från väg till mer klimatsmarta lösningar då varje ton minskade koldioxidutsläpp är av betydelse.

En väl fungerande järnvägsinfrastruktur är därför helt avgörande för att Sverige ska kunna nå klimatmålen och minska klimatpåverkan från transportsektorn. Green Cargos mål är att säkerställa att våra kunder – både befintliga och nya – kan flytta över gods från väg till järnväg på ett effektivt och lönsamt sätt. Genom vår stora satsning på ett nytt effektivt nätverk för intermodala transporter med högre transportfrekvens, kortare ledtid, attraktiva tidtabeller och bättre punktlighet möjliggör vi för fler kunder att välja järnvägstransporter. Målet är att flytta över ca 2 miljoner ton gods till järnväg, vilket enligt preliminära

beräkningar motsvarar minskade utsläpp av växthusgaser med 50 000 ton.

Trots att Green Cargos miljöprestanda är mycket god redan idag, upphör vi aldrig att arbeta med att minska den miljöpåverkan vi trots allt har. Det förväntar sig såväl ägare som kunder och samhället i stort. Investering i nya dragstarka ellok med elåtermatning, så kallade Mb-lok, bidrar till ökad energieffektivitet per nettotonkilometer. För att minska miljöbelastningen från våra dieseldrivna järnvägstransporter har vi sedan tidigare testat alternativa fossilfria bränslen och arbetet fortgår med att utveckla ett helt fossilfritt kunderbudande, även på järnvägssträckor som inte är elektrifierade.

Under 2022 ser vi ett fortsatt positivt utfall på våra måltal inom målområdet. Gram CO₂e/nettotonkm ligger på 2,42 gram jämfört med årsmålet om 2,80 gram. Vi ser en tydlig minskning i dieselförbrukningen per nettotonkilometer, vilket sannolikt är en kombination av hög planeringseffektivitet och funktioner som start/stopp-teknik, alltså tomgångsreglage. De ökade volymerna och den större andelen el i tågtrafiken i och med ökad fjärrtrafik har också en positiv påverkan på måltalet.

Utfallet för energieffektivitet i den eldrivna tågtrafiken ligger på årsmål om 0,036 kWh/nettotonkm. Måltalet är delvis väderberoende och många faktorer spelar in. Förbättrad tågfullnad påverkar dock nyckeltalet positivt liksom de nya Mb-loken med återmatning av el och högre dragkraft.

Vi bibehåller fokus på ökad energieffektivitet i transportuppbyggen. Det bygger på en fordonsstrategi som skapar möjligheter till att på effektivaste sätt dra tyngre och längre tåg, samt kunna erbjuda alternativa fossilfria bränslen i logistikuppläggen.



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 koldioxidekvivalenter. 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

- Sett över planen för dieselloksflottan.
- Diskussioner för att implementera fossilfritt bränsle.

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

Mål och utfall 2022

Utfall: 2,42 gram CO₂e/tonkm
Mål: 2,80 gram CO₂e/tonkm

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

Exempel på aktiviteter 2023–2025

- Serieinstallation av tomgångsreglage för lok av fordonstyp T44.
- Trafiksättning av fler nya lok.
- Fortsätta att implementera fordonsstrategin med fokus på dieselloksflottan och se över möjligheter att delvis implementera fossilfritt bränsle.
- Ställa relevanta miljö- och hållbarhetskrav på våra leverantörer av lastbilslastlogistik.

- Implementera förarstöd för EcoDriving.
- Effektiv planering av transportarbete.
- Använda rätt lok och vagn för respektive upplägg.

Vårt punktlighetsarbete är vårt viktigaste hållbarhetsområde

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

Punktlighet, regularitet och förutsägbarhet är de i särklass viktigaste parametrarna för våra kunder men de förväntar sig även kvalitet i andra hänseenden såsom bättre störningsinformation, strukturerad avvikelshantering, ökad redundans vid störning samt ökad digitalisering. Green Cargo adresserar samtliga nämnda områden och den digitaliseringsresa bolaget genomgår är uppskattad av våra kunder.

Green Cargo arbetar systematiskt med den del av punktlighetsproblematiken som vi själva ansvarar för och är även aktiva i de befintliga branschgemensamma forum som arbetar med ökad robusthet i hela järnvägssystemet. Det sistnämnda arbetet bedrivs inom ramen för TTT – Tillsammans för tåg i tid. TTT är ett branschgemensamt arbete med ett ambitiöst mål om att hela systemet årligen ska ha en punktlighet på 95 procent.

Samtliga bolag inom järnvägsbranschen har fortsatt en mycket utmanande bemanningssituation och Green Cargo är inget undantag. Lokförarbristen har under det gångna året även haft en negativ påverkan på vår möjlighet att leverera punktliga leveranser genom hela kedjan. En större rekryterings- och utbildningsinsats bedrivs för att vi ska stå bättre rustade inför 2023/2024.

Lanseringen av bolagets kundportal Green Cargo Connect för inrikes vagnslast och intermodala transporter för att erbjuda enklare och snabbare kundkommunikation fortgår. Utöver de cirka 90 kunder som idag använder portalen ligger vårt fokus på att fortsätta ansluta kunder och ta hand om den feedback i implementeringen som löpande sker och som ger oss förutsättning att snabbt anpassa kundportalen för våra kunders behov.

Trafikverkets arbete med att implementera ett nytt digitalt system, MPK (marknadsanpassad kapacitetstilldelning), har också under året bidragit till att våra kunders upplevelse av järnvägslogistik, service och kvalitet satts på prov. MPK är ett viktigt arbetsverktyg för såväl Trafikverket som för branschen och syftar till att bidra till en enklare och mer transparent planering av järnvägens användning genom bättre utnyttjande av befintlig kapacitet. Under implementeringen av det nya systemet har dock även Trafikverket internt utmanats av resursbrist. Det har lett till att vi har fått sena leveranser av bekräftade tidtabeller, vilket har påverkat våra möjligheter att optimalt planera transporter som ska möta kundlöftet. Green Cargo har under hela implementeringsperioden arbetat tätt tillsammans med Trafikverket och branschsamverkansforum för att underlätta och gemensamt finna lösningar på situationen som uppkommit.

Definitionen av punktlighet är "lastad vagn till kund inom utlovad timme". Under 2022 blev utfallet 84,8 (87,1) procent mot årsmålet 95 procent. Försämringen i förhållande till föregående år är hänförlig till de ovan beskrivna utmaningarna.

Regularitet är det mått vi använder för att beskriva i vilken utsträckning vi framfört planerade tåg under en period, vanligtvis månadsvis. Måttet avser att fånga både Green Cargos tillkortakommanden (såsom fordonsproblem, förseningar och personalbrister) och Trafikverkets tillkortakommanden (såsom rälsbrott, signalfel, prioriteringar av annan spårtrafik och väderrelaterade problem). Under 2022 blev utfallet 94,8 (95,8). Även regulariteten har påverkats negativt av såväl vår egen personalresursbrist som Trafikverkets implementering av MPK.



Varför dessa nyckeltal?	Prioriterade aktiviteter under året som gått	Mål och utfall 2022	Exempel på aktiviteter 2023–2025
<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"> • Fortsatt löpande punktlighets- och kvalitetsmätningar. • Digitalisera informationsöverföring mellan kunder och Green Cargo. • Införande av förbättrade analysverktyg. 	<p>Utfall: 3,13 Mål: 3,80</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Arbetet med att höja svarsfrekvens och hantering av återkoppling fortgår. • Att stärka kundupplevelse i linje med bolagets strategiska framtidsplaner och höja medarbetarens kompetens och säkerställa höga engagemangsnivåer.
<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 punktlighet är nödvändigt för att Green Cargo ska vara ett attraktivt val som leverantör av transporttjänster.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Att dokumentera, utvärdera och förbättra bolagets hela kedja från bokning till leverans. • Att implementera ett standardiserat arbete kring förbättringsarbeten kopplade till avvikelser och med det vagnar som inte uppfyller kundlöftet. 	<p>Utfall: 84,8% Mål: 95%</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fortsatt arbete med det transformationsprogram vi har startat med fokus på alla delar av en punktlig leverans.
<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 orsakskoder samt ökad rapportering. • Ökat antal grundorsaksanalyser. 	<p>Utfall: 94,8% Mål: 96%</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Analys och åtgärdsplan för inställda tåg. • Eliminering av interna systematiska störningar som påverkar kunder.

Systematiskt förbättringsarbete, en förutsättning för ökad lönsamhet och tillväxt

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

Green Cargo har under 2022 fortsatt påverkats av flera omvärldsfaktorer. Under inledningen av året medförde pandemin covid-19 höga nivåer av sjukfrånvaro hos bolagets personal vilket skapade en ansträngd bemanningssituation främst inom produktion. De globala störningarna har fortsatt under 2022, bland annat i form av komponentbrist till industrin vilket påverkat transportvolymerna och Green Cargos lönsamhet negativt. Kriget i Ukraina liksom kraftigt ökade drivmedelspriser har också på olika sätt påverkat transportmarknaden och transportvolymerna, men inte bara i negativ riktning utan efterfrågan av järnvägstransporter till vissa områden i Europa har ökat. Under året har vi också noterat ökade produktionskostnader till följd av en hög inflation, utbudsstörningar och obalanser. Detta omfattar bland annat kostnader för el, drivmedel, fordonsunderhåll och inköpta transporttjänster. Kraftigt ökade produktionskostnader som negativt påverkat bolagets redan tidigare svaga resultat, var en bidragande orsak till att Green Cargo under hösten 2022 beslutade att avveckla den norska inrikesverksamheten.

Under året har Green Cargo, i likhet med övriga svenska järnvägsoperatörer, upplevt en brist på lokförare och bangårdspersonal. En mängd olika åtgärder genomförs för att komma i balans med bemanningen, på såväl kortare som längre sikt. För att skapa ökad robusthet i produktionen vad gäller regularitet och punktlighet har anpassade tågplaner införts under sommaren och hösten.

Transformationsprogrammet och det systematiska förbättringsarbetet har fortsatt under året i syfte att utveckla och effektivisera våra processer såväl inom produktion som inom administration. Ett led i detta är en ökad grad av digitalisering och automatisering i kundgränssnitt, mot övriga externa intressenter samt internt i bolaget. Under året har bolagets balanseerade styrkort, Måltavlan, utvecklats ytterligare med införandet av ett antal nyckeltal som ännu tydligare visar på bolagets prestation avseende produktivitet, effektivitet och resursutnyttjande. Bolaget har också bedrivit ett arbete med att länka samman de strategiska, övergripande måtalen med de olika operativa mål- och mätetalen som används för planering, styrning och uppföljning ute i verksamheten. Verksamhetsplaneringen och bolagets kvartalsvisa uppföljning genom "business reviews" har också vidareutvecklats under året.

För att möta kapacitetsbehoven i bolagets strategiska plan har en uppdatering av lokstrategin avseende såväl elloks- som dieselloksflottan skett under 2022.

Ägarens finansiella mål för koncernen utgörs av krav på att avkastningen på operativt kapital ska uppgå till minst 10 procent över en konjunkturcykel. Avkastningen på operativt kapital 2022 uppgick till 5,2 %. Nettoskuldåterbetalningsgraden ska ligga mellan 0,6 och 0,9 och uppgick per den 31 december 2022 till 1,4 (2,5). Ordinarie utdelning ska uppgå till hälften av årets vinst efter skatt under förutsättning att nettoskuldåterbetalningsgraden efter utdelningar hamnar inom målintervallet.

Ett tydligt resultatfokus med effektivt resurs- och kapitalutnyttjande är nyckeln till att uppnå ägarens övergripande mål. Denna styrning och uppföljning säkerställs av Vd och bolagsledning.



Hållbarhetsredovisning enligt GRI

Redovisningsprinciper

Green Cargos hållbarhetsredovisning sker i enlighet med GRIs riktlinjer och det är vår bedömning att vi uppfyller kraven enligt GRI Standard. Rapportering sker en gång per år sedan 2002, som del av årsredovisningen, och senaste rapporten publicerades i mars 2022. Årets rapportering omfattar moderbolaget Green Cargo och verksamhetsåret 1 januari till 31 december 2022. Green Cargos ledning har beslutat att lämna hållbarhetsrapporten till tredje part för granskning och verifiering. Green Cargos intressenter och de som läser hållbarhetsredovisningen ska vara säkra på att informationen är öppen, trovärdig och väsentlig. Hållbarhetsredovisningen har genomgått en översiktlig granskning av våra revisorer enligt standarden ISAE 3000. Se revisorns rapport över översiktlig granskning av hållbarhetsredovisning samt yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten på sidan 38.

Green Cargos styrning av hållbarhetsarbetet

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

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

Hållbarhetsredovisningen återfinns på sidorna 15–17, 22–37, 44–45 samt 92–101 i Års- och hållbarhetsredovisningen 2022 och är bolagets lagstadgade hållbarhetsrapport enligt Årsredovisningslagen.

GRI-index samt Green Cargos styrning av hållbarhetsarbetet presenteras på sidorna 92–100 i Års- och hållbarhetsredovisningen.

Green Cargo ser årligen över sin väsentlighetsanalys för att säkerställa att de frågor som är viktigast för våra intressenter, och som har störst inverkan på en hållbar utveckling, prioriteras. Som grund för bolagets väsentlighetsanalys ligger bland annat resultaten från olika intressentdialoger, men också hur vi arbetar inom ramen för bolagets integrerade ledningssystem, kraven i statens ägarpolicy samt vår egen strategi- och affärsplan. Analysen visar att de prioriterade områdena hänger tätt ihop med de målområden som Green Cargo definierat sedan tidigare för att säkerställa hållbart företagande och som alla är betydande för vår verksamhet. Bolaget väljer tolv områden som väsentliga att arbeta vidare med. Läs mer om våra intressenter, intressentdialog och väsentlighetsanalys på sidorna 24–25.

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

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



Revisorns rapport över översiktlig granskning av Green Cargo ABs hållbarhetsredovisning samt yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

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

Inledning

Vi har fått i uppdrag av styrelsen i Green Cargo AB ("Green Cargo") att översiktligt granska Green Cargos hållbarhetsredovisning för år 2022. Företaget har definierat hållbarhetsredovisningens omfattning på sid 2. Hållbarhetsredovisningen utgör den lagstadgade hållbarhetsrapporten.

Styrelsens och företagsledningens ansvar för hållbarhetsredovisningen

Det är styrelsen och företagsledningen som har ansvaret för att upprätta hållbarhetsredovisningen inklusive den lagstadgade hållbarhetsrapporten i enlighet med tillämpliga kriterier respektive årsredovisningslagen. Kriterierna framgår på sidan 92 i hållbarhetsredovisningen, och utgörs av de delar av ramverket för hållbarhetsredovisning utgivet av GRI Standards som är tillämpliga för hållbarhetsredovisningen, samt av företagets egna framtagna redovisnings- och beräkningsprinciper. Detta ansvar innefattar även den interna kontroll som bedöms nödvändig för att upprätta en hållbarhetsredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala en slutsats om hållbarhetsredovisningen grundad på vår översiktliga granskning och lämna ett yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Vårt uppdrag är begränsat till 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 28 mars 2023

PricewaterhouseCoopers AB

Linda Corneliusson

Auktoriserad revisor

Femårsöversikt, koncernen

RESULTATPOSTER	2022	2021	2020	2019 ¹	2018
Nettoomsättning	4 519	4 175	4 040	4 096	4 208
Rörelseresultat	104	440	-222	-93	-122
Rörelseresultat justerat för jämförelsestörande poster	-206	-157	-255	-217	-217
Rörelsemarginal, %	2,1	9,1	-5,5	-2,2	-2,9
Rörelsemarginal justerat för jämförelsestörande poster, %	-4,1	-3,2	-6,3	-5,3	-5,2
Finansnetto	-61	-40	-7	-36	-33
Resultat efter finansiella poster	43	400	-229	-129	-155
Resultat avvecklad verksamhet	-	-	0	-0	-11
Årets resultat	43	400	-229	-129	-179
BALANSPOSTER	31 dec 2022	31 dec 2021	31 dec 2020	31 dec 2019	31 dec 2018
SUMMA TILLGÅNGAR	3 454	3 448	3 170	3 035	2 679
Eget kapital	731	644	243	473	596
Summa skulder	2 723	2 804	2 927	2 562	2 083
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	3 454	3 448	3 170	3 035	2 679
KASSAFLÖDE	2022	2021	2020	2019	2018
Kassaflöde från den löpande verksamheten	925	492	283	422	33
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-330	-21	-335	-125	83
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	-348	-493	12	-247	-213
Årets kassaflöde	247	-22	-40	50	-98
NYCKELTAL	2022	2021	2020	2019	2018
Avkastning på operativt kapital	5,2	20,7	neg	neg	neg
Avkastning på eget kapital	6,3	90,2	neg	neg	neg
Soliditet, %	21	19	8	16	22
Nettoskuldsättningsgrad (ggr)	1,4	2,5	7,3	3,5	2,1
Bruttoinvesteringar - kvarvarande verksamheter	244	116	339	168	151
Medelantal anställda - kvarvarande verksamheter	1 878	1 912	1 836	1 771	1 800
JÄMFÖRELSESTÖRANDE POSTER	2022	2021	2020	2019	2018
Rörelseresultat	104	440	-222	-93	-122
<i>Jämförelsestörande poster</i>					
Nedskrivning vagnar	-14	-	-	-	-
Omstruktureringkostnader	-43	-	-	-	-
Avsättning förlustkontrakt	-7	-	-	-	-
Resultateffekt av erhållet pandemistöd	-	389	-	-	-
Resultateffekt av återbetalda infrastrukturavgifter	-	-	-	10	-
Resultateffekt av erhållen miljökompensation	374	208	33	114	95
<i>Summa jämförelsestörande poster</i>	<i>310</i>	<i>597</i>	<i>33</i>	<i>124</i>	<i>95</i>
Rörelseresultat justerat för jämförelsestörande poster	-206	-157	-255	-217	-217

¹ Fr om 2019 tillämpas IFRS16.

Årsredovisning

Innehållsförteckning

Förvaltningsberättelse inklusive bolagstyrningsrapport	41
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 2022. Bolaget har sitt säte i Solna. Samtliga belopp i denna årsredovisning avser miljoner kronor om inte annat anges.

Om Green Cargo

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

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

Green Cargo ägs av svenska staten och förvaltas av Finansdepartementet. Vi transporterar årligen drygt 20 miljoner ton gods, har över 1 800 anställda och nådde en årsomsättning på 4,5 miljarder SEK 2022.

Verksamheten i Green Cargo-koncernen bedrivs utöver moderbolaget främst även i dotterföretaget Nordisk Transport Rail AB (NTR) samt Green Cargo Norge AS. Den 31 januari 2023 avvecklades dock de tre inrikeslinjerna i Green Cargo 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 del av årsredovisningen. Omfattning av hållbarhetsrapporten, som avser Green Cargos hållbarhetsredovisning, anges i innehållsförteckningen på sidan 2.

Omvärld och marknad

Året 2022 har präglats av effekterna av kriget i Ukraina med energikris, inflation och en stagnerande ekonomisk utveckling som följd. Samtidigt sker stora satsningar inom svensk basindustri som ställer krav på gröna transporter. Det skapar möjligheter och underbygger Green Cargos viktiga roll att erbjuda klimatsmarta logistiklösningar på resan mot netto noll utsläpp.

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

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

Green Cargo tecknade under året nya transportavtal till ett totalt kontraktvärde om 1 331 (949) MSEK.

Koncernens intäkter och resultat

Koncernens nettoomsättning under perioden uppgick till 4 519 (4 175) MSEK, vilket är en ökning med drygt 8 procent jämfört med samma period föregående år. Transportvolymerna var drygt 3 procent högre än samma period föregående år.

Rörelseresultatet uppgick till 104 (440) MSEK där föregående års rörelseresultat inkluderar erhållet pandemistöd om 389 MSEK.

Årets rörelseresultat inkluderar 374 (208) MSEK avseende erhållen miljökompensation. Det underliggande rörelseresultatet är 49 MSEK lägre jämfört med motsvarande period föregående år, rensat för jämförelsestörande poster. Året inleddes med en stark volym- och intäktsstillväxt inom samtliga branscher. Detta trots mycket hög sjukfrånvaro bland produktionspersonalen till följd av pandemin, covid-19. Under sensvåren och sommaren minskade tillväxten något, bland annat som ett resultat av produktionsstörningar i form av banarbeten, en utmanande bemanningssituation samt Trafikverkets bristande tidtabellshantering. Detta resulterade i en anpassad, reducerad tågplan.

Under hösten har kostnaderna ökat väsentligt, främst till följd av ett ökat inflationstryck. Det är framförallt produktionskostnader i form av el, drivmedel, underhåll och utländska transporttjänster som ökat men även ökade kostnader för skador samt kostnader för IT-utveckling. Ökade kostnader i kombination med en lägre

intäktsstillväxt har negativt påverkat rörelseresultatet. Årets sista kvartal belastas därtill av jämförelsestörande kostnader om totalt 64 MSEK.

Finansnettot för perioden uppgick till –61 (–40) MSEK.

Finansnettot har påverkats av förändrade valutakurser med –29 (–13) MSEK som härrör till omvärdering av skulder i EUR.

Räntenettet var –33 (–27) MSEK. Periodens resultat uppgick till 43 (400) MSEK. Skatt på periodens resultat var 0 (0) MSEK.

Anläggningstillgångar

Koncernens bruttoinvesteringar i immateriella- och materiella anläggningstillgångar under 2022 uppgick till 244 (116) MSEK.

Periodens investeringar avser främst investeringar i nya lok. Av finansiella anläggningstillgångar på 102 (36) MSEK utgör 93 (30) MSEK fordringar inom ramen för IFRS 16 där tillgången vidare uthyrs till Green Cargos kunder med avtalsvillkor som speglar inhyrningen.

Finansiering

Koncernens räntebärande skulder uppgick på balansdagen till 1 714 (1 798) MSEK, varav 789 (787) MSEK avser leasingskulder.

Koncernens räntebärande skulder till banker och kreditinstitut uppgick på balansdagen till 1 248 (1 319) MSEK. Avsättning för pensioner uppgick till –9 (15) MSEK. Skulder till banker och kreditinstitut förfaller under perioden 2023–2025, och har en genomsnittlig löptid på knappt 2 år, med en räntebindning, inklusive räntederivat, på ett år och sex månader.

Kassaflödet från finansieringsverksamheten uppgick till –348 MSEK, varav 71 MSEK utgör löpande amortering till kreditinstitut och 255 MSEK utgörs av amortering på skulder enligt IFRS 16. Revolverande kreditfaciliteter har under perioden netto återbetalats med 22 MSEK.

Likvida medel inklusive kortfristiga placeringar uppgick på balansdagen till 469 (33) MSEK. Green Cargo har outnyttjade kreditfaciliteter om 400 MSEK samt 5 MEUR samt en outnyttjad rörelsekredit på 75 MSEK. Räntebärande tillgångar uppgick på balansdagen till 660 (204) MSEK, en ökning med 456 MSEK under året. Förändringen består av en ökning av likvida medel med 247 MSEK, en ökning av kortfristiga placeringar med 190 MSEK, en ökning av finansiell fordran enligt IFRS 16 med 50 MSEK, samt en minskning av övriga räntebärande tillgångar om totalt 30 MSEK. Räntebärande nettoskuld uppgick på balansdagen till 1 055 (1 594) MSEK.

Kassaflöde

Koncernens kassaflöde under 2022 uppgick till 247 (–22) MSEK. Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 925 (492) MSEK. Nettoinvesteringar i materiella och immateriella anläggningstillgångar uppgick till –239 (–111) MSEK. Kassaflöde från finansieringsverksamheten uppgick till –348 (–493) MSEK.

Händelser efter balansdagen

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

Framtidsutsikter

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

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

Det pågår en förändring av konkurrensbalansen i transportsektorn. Trafikverkets bedömning på kort sikt är att "svenskt näringsliv kommer sannolikt att påverkas av transportkostnadsökningar på väg som är större eller väsentligt större än vad som aviserats, det vill säga från 90 kr per mil upp emot 120 kr per mil (+33 procent) utöver ökande bränslepriser. Detta bedöms speciellt gälla i internationell trafik". En lång rad faktorer ligger bakom, såsom förarbrist, lastbilsbrist och EU:s mobilitetspaket. Green Cargo ser redan en ökad efterfrågan på klimatsmarta järnvägstransporter som ett resultat av detta. Detta stärker övertygelsen om att Green Cargo har ett konkurrenskraftigt erbjudande och är ett företag som skapar värde genom hållbar logistik både idag och i en framtid.

Ekonomiska mål

Ägarens finansiella mål för Green Cargo-koncernen utgörs av krav på att nettoskuldsättningsgraden ska uppgå till lägst 0,6 och högst 0,9. Nettoskuldsättningsgraden uppgick den 31 december 2022 till 1,4 (2,5). Den minskade nettoskuldsättningsgraden beror främst på att nettoskulden minskats som ett resultat av erhållen miljökompensation. Avkastning på operativt kapital ska uppgå till minst 10 procent över en konjunkturcykel. Avkastning på operativt kapital 2022 var 5,2 procent (20,7). Ordinarie utdelning ska uppgå till hälften av årets vinst efter skatt under förutsättning att nettoskuldsättningsgraden efter utdelningar hamnar inom målintervallet. Styrelsen föreslår stämman att ingen utdelning görs avseende räkenskapsåret 2022 då nettoskuldsättningsgraden överstiger ägarens mål.

Likviditet och finansiell ställning

Green Cargos styrelse ansökte för cirka tre år sedan om ett kapitaltillskott för att ha möjlighet att genomföra nödvändiga investeringar. Riksdagen beslutade den 16 december 2020 att bemyndiga regeringen att under budgetåret 2021 utge ett kapitaltillskott till Green Cargo AB om maximalt 1 400 MSEK. Efter ägarens dialog med EU-kommissionen avbröts processen i slutet av 2021 och istället lyftes branschstärkande insatser fram som alternativ. Bolagets finansiella ställning och likviditet har under 2021 och 2022 väsentligen stärkts, främst till följd av erhållen miljökompensation och erhållit pandemistöd. Tillgänglig likviditet, inklusive outnyttjade kreditfaciliteter uppgick den 31 december 2022 till 1 000 MSEK, koncernens eget kapital uppgick till 731 MSEK och soliditeten var 21 procent.

Risker och riskhantering

Kontrollerat risktagande

Green Cargo är exponerat för ett antal strategiska, operativa, efterlevnads- och finansiella risker som kan begränsa koncernens förmåga att uppnå satta verksamhetsmål. Green Cargos ramverk och interna kontrollmiljö är utformade för att hantera dessa risker. Riskhanteringen är till sin natur en kontinuerlig och pågående process.

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

Detta skapar förutsättningar för att förbättra beslutsfattandet och öka möjligheten att uppnå Green Cargos strategiska mål samt affärs- och verksamhetsmål. Green Cargo har en process och ett ramverk för löpande riskanalys vilket resulterar i en utförlig förteckning över risker som organisationen och ledningsgruppen använder för att bättre kunna förstå, utvärdera och reducera risker.

Riskprocessen

Den övergripande riskhanteringsprocessen är integrerad i verksamheten och bygger på ett samarbete mellan ISK (Intern Styrning och Kontroll), utsedda riskkoordinatorer per avdelning, avdelningschefer och ledningsgruppen. Den löpande arbets-

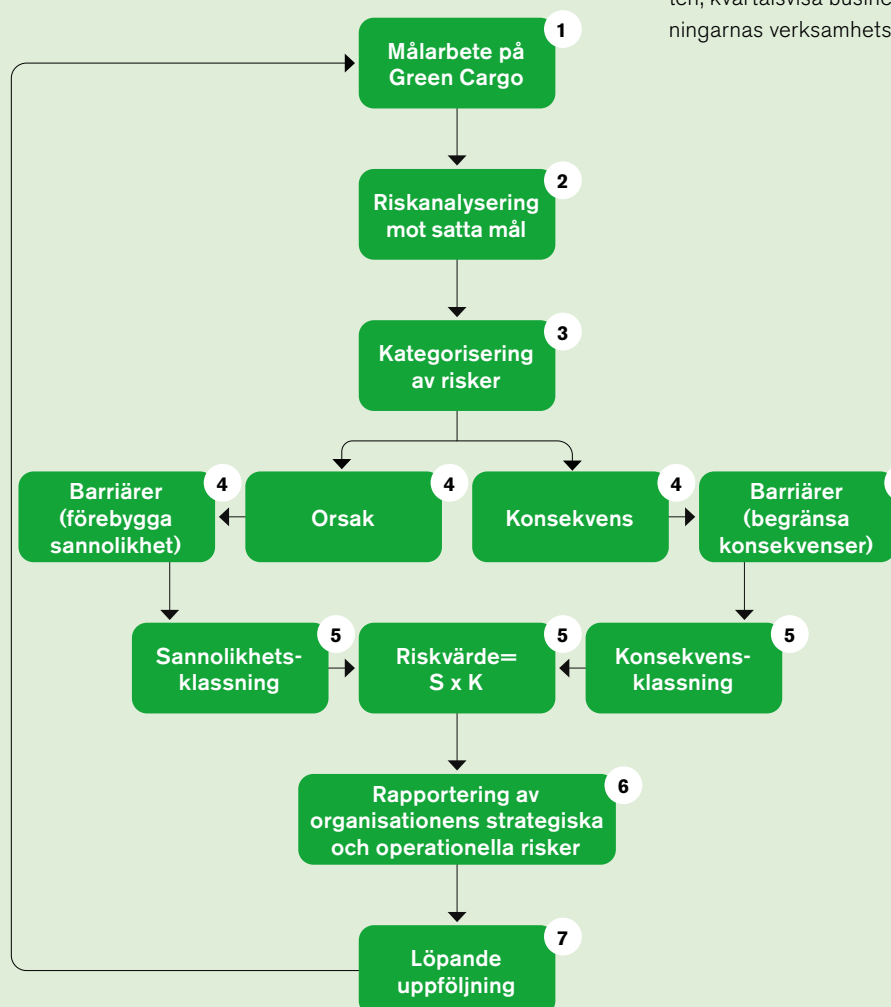
processen ska säkerställa att risker identifieras och hanteras utifrån den grad av påverkan som de har på Green Cargos verksamhet och mål.

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

Avdelningens Riskkoordinatorer ansvarar för att koordinera riskarbetet på avdelningen samt säkerställa att risker mot satta mål är identifierade och dokumenterade samt att befintliga barriärer, kontroller och aktiviteter finns dokumenterade. Riskarbetet är ett prioriterat område på Green Cargo. Även klimatrelaterade finansiella risker är integrerade i processen.

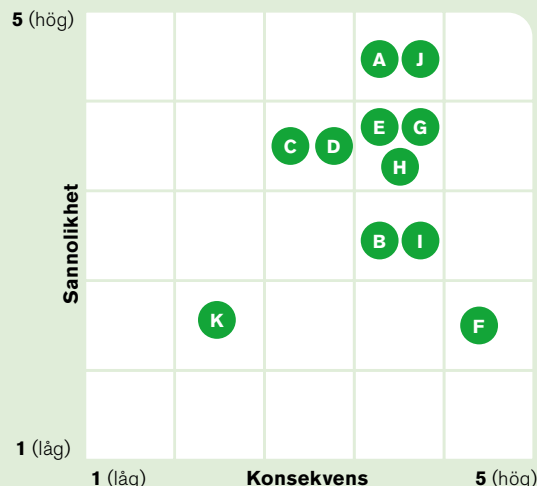
De identifierade riskernas storlek uppskattas med hjälp av ett riskverktyg som beaktar såväl riskernas potentiella påverkan på verksamheten som sannolikheten för att risken inträffar över en definierad tidsperiod, vilket resulterar i ett riskvärde för respektive risk.

Val av hantering bestäms med stöd av riskbedömningen samt befintliga barriärer. Det kan exempelvis innebära metoder för övervakning, implementering av ytterligare barriärer för att reducera risken eller att ändra på rutiner och processer. De väsentligaste riskerna som identifieras av verksamheten dokumenteras och rapporteras till Green Cargos ledning samt regelbundet till styrelsen. Arbetet med riskreducerande åtgärder följs upp och rapporteras på avdelningsvisa ledningsgruppsmöten, kvartalsvisa business review samt är inkluderade i avdelningarnas verksamhetsplaner.



1. Dokumentering av strategiska mål samt affärs- och verksamhetsmål.
2. Analys och dokumentation av risker mot strategiska mål samt affärs- och verksamhetsmål i gällande affärsplan. Riskanalysering mot satta mål sker löpande under året. Arbetet koordineras av avdelningens riskkoordinator. Respektive avdelning är ansvarig för identifiering av risker samt att varje risk bedöms och hanteras löpande under året.
3. Green Cargos ledning samt avdelningens riskkoordinator tillsammans med avdelningsansvarig kategoriserar riskerna.
4. Green Cargos ledning samt avdelningens riskkoordinator och avdelningsansvarig dokumenterar orsak och konsekvens samt förebyggande och begränsande barriärer (befintliga och nya).
5. Green Cargos ledning samt avdelningens riskkoordinator och avdelningsansvarig bedömer sannolikhet och konsekvens enligt Green Cargos gemensamma bedömningskriterier (riskmatris).
6. Ansvarig för Intern Styrning och Kontroll kalibrerar risker med ansvariga innan en organisationsövergripande riskrapport färdigställs. Riskrapportering sker till Green Cargos ledning varje tertiäl samt regelbundet till styrelsen.
7. Ansvarig för Intern Styrning och Kontroll arbetar löpande med Green Cargos ledning samt med avdelningarnas riskkoordinatorer för att säkerställa analys av risker mot mål, kategorisering av risker, uppföljning /implementering av förebyggande och begränsande barriärer, bedömning av sannolikhet och konsekvens.

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



Risk område	Koppling till måltavlan	Risk	Risker	Konsekvenser	Barriär
INFRASTRUKTUR	Kund och Kvalitet	A	Bristande leverans hos Trafikverket avseende: - Hantering av störningar och banarbeten - Planeringsprocess och verktyg/systemstöd	Green Cargo kan inte bedriva den trafik som kunderna förväntar sig. Sena tidtabellsleveranser från Trafikverket driver kostnader. Skogstiden ökar/stannar på hög nivå med omfattande kostnader som följd.	Underhandssamtal med Trafikverket på såväl strategisk som taktisk nivå. Datadriven dialog. Aktivt arbete inom branschorganisationer.
	Kund och Kvalitet	B	Bristande kapacitet i järnvägsnätet	Green Cargo kan inte möta den ökande efterfrågan på järnvägstransporter.	Påverkansarbete gentemot beslutsfattare samt i övrigt vad som beskrivs avseende barriärer under risk A.
	Kund och Kvalitet	C	Green Cargos konkurrenskraft urholkas på grund av fortsatt höjda banavgifter.	Green Cargos konkurrenskraft gentemot lastbilslösningar blir ytterligare försämrad vilket påverkar kundnöjdhet och försäljning då det blir dyrare för kunder att transportera gods på järnväg.	Påverkansarbete för att skapa konkurrensutjämnande åtgärder mot konkurrerande transportslag.
	Finans	D	Det nya europeiska signal-systemet ERTMS /ETCS är fortfarande oklart vad gäller teknik, implementering och finansiering.	Fördyring för Green Cargo bl.a. för att EU har ändrat bidragsdelen från 50% till 30%. ERTMS kan dock påverka kapaciteten positivt på lång sikt. Green Cargo behöver lok som kan klara av olika införanden av ERTMS (olika versioner i olika länder).	Avvakta med investeringar så länge som möjligt för att minimera risk.
INTERNT	Medarbetare	E	Att bolaget inte uppfattas som en tillräckligt attraktiv arbetsgivare och därigenom inte lyckas attrahera eller bibehålla kompetenta medarbetare eller inte lyckas attrahera kvinnor i tillräcklig utsträckning vilket påverkar arbetet med mångfald och jämställdhet.	Green Cargo får inte den mångfald som behövs i teamen, höga kostnader för rekrytering och utbildning, minskad produktivitet, intäktsbortfall, missnöjda kunder, störningsbekämpning, ökade kostnader samt att bolaget tvingas anpassa tågplanen.	Aktiva åtgärder i samband med rekrytering. Employer branding. Samarbete med yrkeshögskolor, löpande arbete med personaldimensionering, analys och åtgärdsplan för inställda tåg, eliminering av interna systematiska störningar.
IT/CYBER	Finans	F	Omfattande produktionsstopp och informationsförlust i samband med cyberattack.	Störningar i tågproduktion och övriga verksamhetsprocesser. Påverkan på bolagets resultat och finansiella ställning. Varumärkespåverkan.	Planera och investera i underhåll av affärskritiska IT-tjänster. Identifiera och åtgärda end-of-life risker av kritiska applikationer och IT-infrastruktur. Fail-over tester. Penetrationstester. Säkerställa redundans av verksamhetskritiska system.

Risk område	Koppling till måltavlan	Risk	Risker	Konsekvenser	Barriär
MARKNAD	Finans	G	Marknaden för fordonsunderhåll är fortsatt begränsad med få underhållsleverantörer för vagn och lok. En oligopolmarknad innebär en risk för högre priser och/eller en risk för att tillgången på reservdelar minskar jämfört med en fullt ut konkurrensutsatt marknad.	Ökade svårigheter att kunna köpa underhållstjänster av rätt kvalitet till rätt kostnad.	Ökat nyttjande i egen verkstad. Revidering av underhållsstrategi.
	Finans	H	Green Cargo inte är tillräckligt robusta för att möta omvärldsstörningar som konjunkturnedgång eller en långdragen och utvecklad konflikt i Europa.	Bolaget kan inte investera i den takt som är nödvändig.	Bevaka läget och vidta kostnadsreducerande åtgärder. Säkerställ risksäkrade affärsmodeller i såväl leverantörs- som kundledet.
KLIMAT	Miljö	I	Effekten av klimatförändringar i termer av varma somrar, stor nederbörd och extrema vintrar leder till infrastrukturproblem med bland annat spårålagessfel och brandrisk i banvall.	Allvarliga urspårningar. Bränder i banvall. Stor produktionspåverkan i form av inställda tåg, minskade intäkter, ökade underhållskostnader och därmed potentiellt omfattande negativ finansiell påverkan.	Dialog med Trafikverket kring myndighetens ansvar och arbete med att klimatsäkra infrastrukturen. Förbättrad kundkommunikation och tydlighet i standardavtal kring risk- och ansvarsförhållanden.
SÄKERHET	Säkerhet	J	Risikofyllt beteende från tredje part som leder till olycka vid plankorsningar.	Allvarliga personsador, urspårning, produktionspåverkan, intäktsbortfall.	Kontinuerligt påverkansarbete för förbättrade vägskydd vid plankorsningar. Projekt för att minska exponeringen i plankorsningar för vår personal. Deltagande i internationella plankorsningsdagen.
LEVERANTÖRER	Finans	K	Varor eller tjänster köps in från leverantörer som i sin tur inte säkerställer hållbara leverantörskedjor.	Påverkan på bolagets ekonomiska ställning och varumärke. Potentiell direkt produktionspåverkan om varan eller tjänsten är verksamhetskritisk.	Leverantörssegmentering, governance modeller och leverantörsrevisioner i syfte att säkerställa att leverantörer uppfyller ställda krav. I möjligaste mån undvika att köpa varor, tjänster eller entreprenader från vissa geografiska riskområden. Green Cargos uppförandekod för leverantörer fastställer de grundläggande krav som bolaget har på samarbetspartners och revisioner utförs på prioriterade leverantörer. Vid eventuell misstanke om brott kan bolagets interna visseblåsartjänst användas för rapportering.

Green Cargo AB (Moderbolaget)

Kommentarerna till koncernens siffror ovan är i stort tillämpliga även för moderbolaget. Nettoomsättningen för Green Cargo AB uppgick under året till 4 067 MSEK jämfört med 3 815 MSEK för motsvarande period föregående år, en ökning med knappt 7 procent. Moderbolagets rörelseresultat uppgick till 160 (448) MSEK. Resultat från finansiella poster uppgick till -122 (-68) MSEK. Skatt på periodens resultat var 0 (0) MSEK. Nettoreultat för helåret uppgick till 38 (380) MSEK. Räntebärande nettoskuld uppgick på balansdagen till 1 066 (1 618) MSEK varav 510 (458) MSEK utgör effekten av IFRS 16.

Tillståndspliktig verksamhet

Moderbolaget bedriver anmälningspliktig verksamhet som består av en tankanläggning för diesel. Övriga mindre tankanläggningar omfattas av författningar rörande brandskydd. Verksamheten i moderbolaget Green Cargo AB omfattar även en verkstad för lokunderhåll och loktvätt. Verkstaden är anmälningspliktig i enlighet med förordningen för miljöfarlig verksam-

het och hälsoskydd. Green Cargo har tillstånd att transportera avfall, inklusive farligt avfall.

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

Disposition av resultat

Till årsstämman förfogande (kronor):

Balanserat resultat	334 801 114
Fond för verkligt värde	14 882 043
Årets resultat	37 653 010
Summa	387 336 167

Styrelsen föreslår att den ansamlade förlusten disponeras på följande sätt

I ny räkning överförs	387 336 167
Varav till fond för verkligt värde	14 882 043

Bolagsstyrningsrapport för verksamhetsåret 2022

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

BOLAGSSTYRNING

Green Cargo styrs utifrån såväl externa som interna regelverk.

Green Cargos externa regelverk:

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

Green Cargos interna regelverk:

- Bolagsordning
- Styrelsens arbetsordning, instruktion för den verkställande direktören samt instruktion för rapportering av hållbart långsiktigt värdeskapande inklusive ekonomisk rapportering
- Green Cargos interna uppförandekod
- Green Cargos uppförandekod för leverantörer
- Koncernpolicyer
- Övriga styrande dokument såsom vd:s delegationsordning och tillhörande attestordning

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

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

AVVIKELSER FRÅN KODEN

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

ÄGARSTYRNING

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

Bolagets styrelse ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. I detta ingår att förlöpande 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

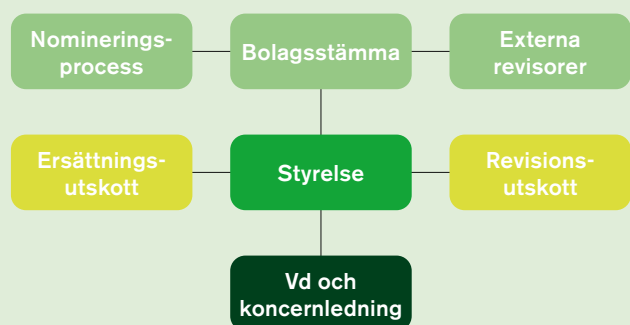
Ett långsiktigt och hållbart värdeskapande förutsätter att bolag beaktar och hanterar för verksamheten väsentliga aspekter och intar ett strategiskt förhållningssätt till dessa aspekter. Staten som ägare har särskilt identifierat vissa områden inom vilka det är av stor vikt att bolagen med statligt ägande 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. Green Cargo har inte en separat hållbarhetsstrategi utan en hållbar affärsstrategi. Styrelsen genomför tillsammans med bolagets ledning årligen ett strategiseminarium där bolagets långsiktiga affärsstrategi utvärderas och vid behov justeras. I aktuellt möte diskuteras även behov av eventuella justeringar av vision, affärsidé och värderingar.

Enligt statens ägarpolicy ska de strategiska målen för ett hållbart värdeskapande vara relevanta för bolagets affärsverksamhet och väsentliga hållbarhetsaspekter. Målen ska även vara långsiktiga, utmanande, uppföljningsbara, tydliga och jämförbara. Uppföljning av såväl finansiella som icke-finansiella mål sker vid ägardialog mellan företrädare för ägaren och styrelsens ordförande samt bolagets vd där utfallet gentemot målen diskuteras, liksom eventuella åtgärder som planeras för att nå målen. För Green Cargo innebär det bland annat att vi styr och leder bolaget ur ett bredare perspektiv än endast finansiellt. Till stöd för detta har vi ett balanserat styrkort, Måltavlan, där hela bolaget, från styrelse och ledning till chefer på operativ nivå, månatligen följer bolagets resultat inom målområdena säkerhet, medarbetare, miljö, kund & kvalitet och finans samt vid behov vidtar korrigerande åtgärder.

Måltavlan speglar Green Cargos samlade hållbarhetsmål (se sid 27). Av de samlade hållbarhetsmålen i Måltavlan har Green Cargos styrelse valt att sätta långsiktiga mål (2030) i förhållande till följande:

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

Green Cargo AB, ägarstyrning



BOLAGSSTÄMMA

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

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

Årsstämma

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

Årsstämman hålls i Solna. Green Cargo publicerar plats och tid för nästkommande årsstämma samt kallelser, protokoll och annat stämmorelaterat material på www.greencargo.com. Årsstämma för Green Cargo 2022 hölls den 27 april 2022. Stämman var öppen för allmänheten.

Stämman beslöt att fastställa resultat- och balansräkning för koncernen och moderbolaget Green Cargo AB samt att fastslå styrelsens förslag att inte lämna någon utdelning för räkenskapsåret 2021. Stämman beviljade ansvarsfrihet för styrelsen och vd. Stämman beslöt vidare att bolaget ska tillämpa de riktlinjer för ersättningar till ledande befattningshavare som styrelsen föreslagit. I enlighet med ägarens förslag beslutade stämman om omval av Catarina Fritz, Crister Fritzson, Charlotte

Hansson och Michael Thorén samt nyval av Andreas Regnell, Sten Olsson och Karin Strömberg, med motiveringen: "De föreslagna styrelseledamöterna bedöms ha för bolagets verksamhet, utvecklingskede och förhållanden i övrigt relevant kompetens, erfarenhet och bakgrund. Styrelsen som helhet har en mångsidighet, bredd och könsfördelning som speglar kraven i statens ägarpolicy." Till styrelsens ordförande valdes Andreas Regnell. Stämman fastställde styrelsens arvoden och särskilda arvoden för arbetet i det inrättade revisionsutskottet.

STYRELSEN

Styrelsens ansvar

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

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

Tillsättning av styrelse

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

Styrelsens sammansättning

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

Green Cargos styrelse ska enligt bolagsordningen bestå av lägst tre och högst åtta ledamöter utan suppleanter. Green Cargos styrelse bestod från årsstämman i april 2022 av sju stämموvalda ledamöter, ingen av ledamöterna ingår i koncernledningen. Av styrelsens stämموvalda ledamöter är tre kvinnor (43 procent) och fyra män (57 procent). Arbetstagarorganisationerna har utsett två arbetstagarrepresentanter med suppleanter till styrelsen. Regeringskansliet anser att Green Cargos styrelse har en med hänsyn till bolagets verksamhet, utvecklingskede

och förhållanden i övrigt ändamålsenlig sammansättning präglad av mångsidighet och bredd avseende ledamöternas kompetens, erfarenhet och bakgrund. Sammansättningen uppnår även regeringens målsättning om jämn könsfördelning i enlighet med vad som framgår av statens ägarpolicy.

På sidan 90 redovisas varje styrelseledamots ålder, utbildning, huvudsakliga yrkeslivserfarenhet, andra väsentliga uppdrag utanför bolaget och antal år som ledamot i Green Cargos styrelse.

Styrelsens arvoden och arvoden för arbete i styrelsens utskott

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

Fastställt ersättning till Green Cargos styrelse

SEK	2022	2021	2020
Styrelsens ordförande	444 000	425 000	415 000
Styrelsens ledamöter	185 000	174 000	170 000
Revisionsutskottets ordförande	55 000	55 000	55 000
Revisionsutskottets ledamöter	40 000	40 000	40 000

Styrelsens ordförande

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

Styrelsens arbete

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

- Fastställande av affärsplan och budget för kommande verksamhetsår.
- Fastställande av externa finansiella rapporter, såsom års- och hållbarhetsredovisning och kvartalsrapporter.

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

Strukturen för styrelsens arbete anges i styrelsens s.k. mötesplan, vilken fastställs årligen (kalenderårsvis). Mötesplanen är en arbetsplan som utgör grunden och anger vid vilken tidpunkt under verksamhetsåret som särskilda ansvarsområden/frågor ska behandlas av styrelsen. I en strategisk plan lägger styrelsen fast vision, affärsidé, värderingar, mål och strategier. Den strategiska planen är en tioårig plan 2020–2030 som styrelsen antog 2019. Planen ligger sedan till grund för det årliga arbetet med att utarbeta affärsplan och budget. Årliga budgetar och årliga affärsplaner tar sin utgångspunkt i den strategiska planen och de ambitioner och målsättningar som där beskrivs. Green Cargos verksamhet styrs även genom ett antal policydokument som fastställs av styrelsen. Dessa dokument ses över regelbundet minst en gång per år. Styrelsens ordförande leder styrelsens arbete och ansvarar för att övriga ledamöter får erforderlig information, att arbetet bedrivs effektivt och att styrelsen fullgör sina uppgifter. Vd samt CFO deltar vid styrelsesammanträden, övriga medlemmar av koncernledning deltar vid behov. Green Cargos chefsjurist är sekreterare i styrelsen.

Styrelsens arbete 2022

Styrelsen har under 2022 haft totalt nio (9) ordinarie styrelsesammanträden varav ett per capsulam för slutligt beslut i en tidigare behandlad principfråga. Månadsvis har sedvanliga uppföljningar av såväl finansiella som icke-finansiella utfall ägt rum, i form av bolagets månatliga redovisning av strategiska måltal i Green Cargos balanserade styrkort, Måltavlan. I tillägg har uppföljning av den löpande verksamheten skett i så kallade vd-brev. På detta sätt är styrelsen hela tiden löpande informerad om väsentliga händelser i bolagets verksamhet och har möjlighet att löpande bedöma Green Cargos resultat även inom hållbart företagande och vid behov tillse att ledningen initierar tillbörliga åtgärder.

Därutöver har arbetet i styrelsen främst rört uppföljningen av den löpande verksamheten, arbetet med riskrapportering och interrevision, arbetet med implementering av ökad intermodalisering i nätverket (IM23) inför tågplan 2023, bolagets löpande förbättringsarbete vad gäller punktlighet, större kundavtal samt framtida IT-investeringar. Bland övriga frågor som behandlats av styrelsen 2022 kan nämnas genomförd vd- och styrelseutvärdering, Konkurrensverkets pågående tillsynsärende om dominansmissbruk, tvister, utställandet av kapitaltäckningsgaranti till Green Cargo Norge AS, omvärldsanalyser och diskussioner med anledning av Ukraina-konflikten, arbete med EU:s sanktionsbestämmelser, avvecklingen av den norska inrikestrafiken med tillhörande personal och terminalstruktur, utmaningarna med anledning av Trafikverkets implementering av det nya systemet för marknadsanpassad kapacitetstilldelning (MPK) samt den hållbarhetsanalys som McKinsey på Regeringskansliets uppdrag har genomfört av Green Cargo AB.

I februari 2022 träffade styrelsen bolagets revisorer utan att någon från koncernledningen närvarade, i enlighet med Kodens krav. På styrelsemötet i juni deltog även delar av Green Cargos koncernledning för att diskutera strategiskt viktiga frågor.

Utvärdering av styrelsens och vd:s arbete

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

Styrelsens arbete i utskott

Styrelsen har inrättat utskott, vilka bereder frågor inför beslut av styrelsen. Styrelsen har fastställt arbetsordningen för respektive utskott. Green Cargo har ett revisionsutskott och ett ersättningsutskott. Revisionsutskottet, men inte ersättningsutskottet, är arvoderat.

Revisionsutskottet

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

Revisionsutskottets uppgifter är bland annat att:

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

Vid konstituerande styrelsemöte i april 2022 valdes Catarina Fritz till ordförande i revisionsutskottet. Catarina Fritz, Crister Fritzson och Michael Thorén utsågs till ledamöter i utskottet. Föredragande i revisionsutskottet är Green Cargos CFO. Green Cargos

revisorer deltar på alla utskottets sammanträden. Under året har sju (7) protokollförda möten hållits. Utskottets ordförande informerade löpande under året styrelsen om utskottets arbete.

Revisionsutskottets arbete 2022

Vid utskottets sju möten under 2022 behandlades ett flertal frågor och ärenden utöver de som följer av revisionsutskottets arbetsordning och som delvis adresseras ovan under "Revisionsutskottets uppgifter". Bland annat kan nämnas arbetet/processen för bolagets inhämtande av en årlig bekräftelse avseende närliggande transaktioner från styrelse och ledning avseende räkenskapsåret 2022 enligt IAS 24, bolagets utvecklingsplan för att reducera sparade semesterdagar som överstiger vad som följer av semesterlagen, uppföljning av bolagets operationella KPI:er i Måltavlan, uppföljning av transformationsprogrammet Förändringsresan samt en förnyad kapitaltäckningsgaranti till Green Cargo AS.

Utskottets fördjupningsområden under 2022 var bolagets informations- och cybersäkerhetsarbete, bolagets fortsatta arbete kring intern kontroll och risk samt det alltmer detaljerade regelverket kring rapportering/ansvar från EU som ökar kraven på hållbarhetsrapportering för icke-finansiella bolag, bl.a. kring taxonomi och finansiell rapportering av klimatrelaterade risker som följer av bl.a. det nya CSRD-direktivet (Corporate Sustainability Reporting Directive).

Ersättningsutskottet

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

Ersättningsutskottets uppgifter är att:

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

Vid konstituerande styrelsemöte i april 2022 valdes Andreas Regnell till ordförande i ersättningsutskottet. Andreas Regnell, Charlotte Hansson och Michael Thorén utsågs till ledamöter i utskottet. Föredragande i ersättningsutskottet är Green Cargos vd (om frågan inte gäller vd själv). Under året har två (2) protokollförda möten hållits. Utskottets ordförande informerade under året löpande styrelsen om utskottets arbete.

Ersättningsutskottets arbete 2022

Utskottet höll två möten 2022, ett i mars och ett i november. Vid dessa möten beredde bland annat utskottet, inför årsstämman beslut den 27 april 2022, bolagets ersättningsrapport avseende 2021 och bolagets riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare avseende 2022. Andra frågor som utskottet behandlade och erhöll information

om gällde den kartläggning av ersättningar och anställningsvillkor för vd och ledningsgrupper i statligt ägda bolag som Novare Pay Consulting utförde på uppdrag av Näringsdepartementet, vd:s lönejustering för ledande befattningshavare och övriga till vd direktrapporterande samt frågor med anledning av anställnings upphörande med vd.

Styrelse, styrelsefunktion och närvaro under 2022

Av stämman valda ledamöter	Position	Styrelsemöte	Revisionsutskott	Ersättningsutskott
Andreas Regnell	Ordförande	6/6		1/1
Jan Sundling	Ordförande	3/3		1/1
Anna Elgh	Ledamot	3/3	3/3	
Catarina Fritz	Ledamot	7/9	7/7	
Crister Fritzon	Ledamot	7/9	4/4	
Charlotte Hansson	Ledamot	9/9		1/1
Henrik Höjsgaard	Ledamot	3/3		1/1
Sten Olsson	Ledamot	6/6		
Karin Strömberg	Ledamot	5/6		
Michael Thorén	Ledamot	9/9	7/7	2/2
Utsedda arbetstagarrepresentanter				
Jonas Blomqvist, Seko	Ordinarie	6/9		
Jerker Liljeberg, ST	Ordinarie	5/9		
Anders Gustafsson, Seko	Suppleant	7/9		
Donny Sjöberg, ST	Suppleant	7/9		

Dotterbolag och intressebolag

Green Cargo har fyra direktägda dotterbolag vid utgången av 2022; 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.

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

Ted Söderholm

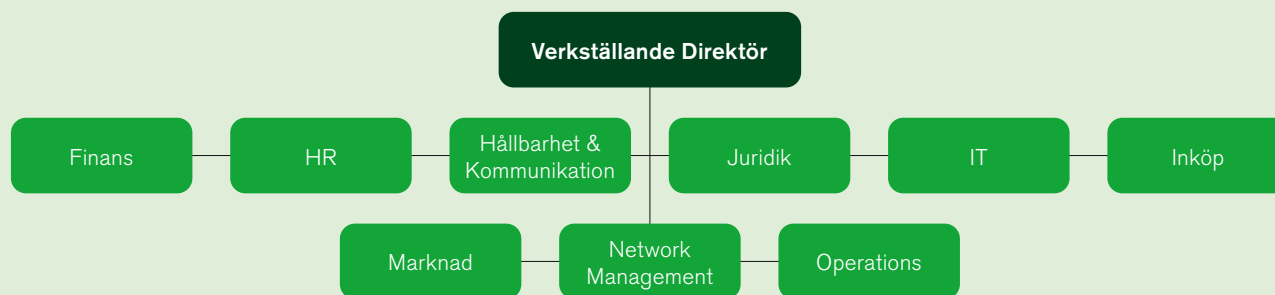
Vd för Green Cargo, född 1974

Styrelseuppdrag: Styrelseordförande i Tågföretagen, styrelseledamot i Community of European Railway and Infrastructure Companies, ALMEGA, Nordisk Transport Rail AB, TGOJ Trafik AB, Svenskt Näringsliv och Green Cargo Fastigheter AB.

Utbildning: Civilingenjör, Industriell Ekonomi maskinteknik med inriktning marknadsföring samt produktutveckling, Linköpings universitet 1995–1999. Internationell juridik, Örebro universitet 1993–1994.

Tidigare befattningar: Vd för DHL Express. Marknadsdirektör med ansvar även för kundservice och internationella produkter, DHL Express. Strategi och affärsutvecklingsdirektör, DHL Express Nordic. Managementkonsult, Accenture.





Avdelning Inköp ingår inte i bolagets ledningsgrupp.

är ett informations-, diskussions- och beslutsforum för koncerngemensamma frågor. Koncernledningens möten leds av verkställande direktören och sammanträden sker var tredje vecka. Green Cargos koncernledning, inklusive verkställande direktör, redovisas närmare på sidan 91.

REVISORER

Ansvar för val av revisorer ligger hos ägaren och val av revisorer beslutas av årsstämman. Förslag till val av revisor och revisors arvode i bolag med statligt ägande ska lämnas av styrelsen och tas fram av bolaget med tillämpning av de regler om upphandling och val av revisor som gäller för bolag med aktier upptagna till handel på en reglerad marknad enligt EU:s revisorsförordning. I kallelsen till årsstämman presenteras förslag till val av revisorer och information om förhållanden som kan vara av betydelse vid bedömning av föreslagna revisorers kompetens och oberoende. Föreslagna revisorer ska närvara på årsstämman. En revisor som väljs av årsstämman ska utses för en mandatperiod om ett år. I bolag med statligt ägande ska även revisorsförordningens regler om rotation av revisionsbolag tillämpas, vilket innebär att ett revisionsbolag som huvudregel inte får väljas om för en längre tidsperiod än 20 år samt att fullständig upphandling av revisor måste ske minst vart tionde år.

Revisorer 2022

På årsstämman den 27 april 2022 omvaldes revisionsbolaget PwC som bolagets externa revisionsbolag, företrätt av auktoriserad revisor Linda Corneliusson som huvudansvarig, intill årsstämman 2023. Revisorerna avrapporterade sin bokslutsgranskning för 2021 till hela styrelsen vid styrelsemötet den 9 februari 2022. Slutsatsen från bokslutsgranskningen var att inga materiella avvikelser eller orättade fel har konstaterats varför PwC avgav en omodifierad rapport för räkenskapsåret som avslutas den 31 december 2021. Under räkenskapsåret 2022 har revisionsutskott och revisorer diskuterat bolagets bokslut, redovisning, förvaltning och riskhantering. Vid styrelsemötet den 9 februari 2022 träffade revisorerna styrelsen utan närvaro av koncernledningen. Dessutom har revisorerna fortlöpande haft kontakt och deltagit vid samtliga möten med styrelsens revisionsutskott. Revisorerna genomför även, inom ramen för revisionen, en kartläggning av den interna kontrollen som är relevant för revisionen. Vidare har revisorerna genomfört en översiktlig granskning av tredje kvartalets delårsrapport. Arvode och kostnadsersättning till revisorerna redovisas i not 8.

STYRELSENS RAPPORT OM INTERN KONTROLL AVSEENDE DEN FINANSIELLA RAPPORTERINGEN

Intern kontroll avseende finansiell rapportering

Styrelsen har det övergripande ansvaret för den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen vilket regleras i den svenska aktiebolagslagen och Koden. Följande avsnitt har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och Koden och är därmed begränsad till intern kontroll avseende den finansiella rapporteringen. Den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen är en integrerad del av den övergripande interna kontrollen och syftar till att ge en rimlig säkerhet avseende tillförlitligheten i den externa finansiella rapporteringen i form av delårsrapporter och års- och hållbarhetsredovisning. Vidare att rapporteringen är upprättad i överensstämmelse med tillämpliga lagar, redovisningsstandarder och de särskilda riktlinjerna för extern rapportering som gäller för företag med statligt ägande.

Styrelsens ansvar

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

Green Cargos modell för intern kontroll gällande finansiell rapportering

Green Cargo har en funktion för intern kontroll som har till syfte att stödja ledningen så att den löpande kan tillse god intern kontroll avseende den finansiella rapporteringen. Arbetet som bedrivs genom denna funktion grundar sig i huvudsak på att säkerställa efterlevnad av direktiv och riktlinjer och att skapa goda förutsättningar för kontrollaktiviteter i väsentliga processer relaterade till den finansiella rapporteringen. Revisionsutskottet och Green Cargos ledning informeras regelbundet om resultatet av det arbete som funktionen för intern kontroll inom Green Cargo bedriver rörande risker, kontrollaktiviteter och uppföljning i den finansiella rapporteringen. Green Cargos ramverk och process för intern kontroll bygger på COSO:s uppdaterade ramverk "Internal Control – Integrated Framework" från 2013, som

utvecklats av the Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission.

Det omfattande arbetet under 2021 har fortsatt under 2022 i syfte att ytterligare stärka den interna kontrollen och kvaliteten i den finansiella rapporteringen vilket bland annat resulterat i:

- Vidareutveckling och effektivisering av processen för riskanalys på kontonivå.
- Förbättrad och utökad riskanalys kopplat till skydd mot obehörig åtkomst i kritiska IT-system som har påverkan på den finansiella rapporteringen. Riskanalysen har resulterat i förbättrad process för godkännande av systemåtkomst, effektivare process för löpande granskning och eliminering av felaktig systemåtkomst samt riskfyllda behörigheter och transaktioner i IT-system.
- Utökad antal formaliserade internkontroller kopplat till identifiering av obehörig åtkomst till kritiska IT-system vilket också bidrar till att hjälpa riskhanteringen rörande oegentligheter.
- Förbättrad riskanalys i finansiella processer har resulterat i implementering av fler formaliserade internkontroller.
- Standardiserat processen för uppföljning och rapportering av riskreducerande åtgärder för de väsentligaste riskerna som identifierats i Green Cargos organisationsövergripande riskhanteringsprocess.
- Vidareutvecklat Green Cargos delegering och attestmatris till ett verksamhetsdokument som tydligt beskriver och förklarar respektive delegering samt vem som har behörighet och befogenhet att godkänna på olika beloppsnivåer. Dokumentet uppdateras årligen baserat på Verkställande direktörs delegation inom Green Cargo.

Fortsatt arbete under 2023 kommer att genomföras för att underhålla och utveckla den interna kontrollen på Green Cargo. Ramverket för intern kontroll på Green Cargo omfattar huvudsakligen följande fem komponenter; kontrollmiljö, riskbedömning, kontrollaktiviteter, information och kommunikation samt övervakning och uppföljning.

Kontrollmiljö

En god kontrollmiljö utgör grunden för effektiviteten i ett bolags interna kontrollsystem. Den bygger på en organisation där det finns tydliga beslutsvägar och där befogenheter och ansvar har fördelats genom riktlinjer samt en företagskultur med gemen-

samma värderingar. Dessutom påverkas kontrollmiljön av den enskilda medarbetarens medvetenhet om sin roll i upprätthållandet av god intern kontroll. I styrelsens arbetsordning och instruktionen till VD säkerställs en tydlig roll- och ansvarsfördelning som syftar till en effektiv kontroll och hantering av verksamhetens risker. Styrelsen ansvarar enligt statens ägarpolicy för att årligen fastställa för verksamheten relevanta policydokument. Green Cargos policyer och uppförandekoder är framtagna utifrån Green Cargos vision, affärsidé och strategi. Varje policy har en ägare i bolagets ledning som ansvarar för implementering och årlig uppföljning.

Styrelsen ansvarar för Green Cargos interna kontroll vars övergripande syfte är att skydda ägarnas investering och bolagets tillgångar. Green Cargo har ett aktivt arbete med bl.a. följande policydokument: finanspolicy, inköpspolicy, uppförandekod, som exempelvis inkluderar arbetsmiljöpolicy (mångfald och likabehandling), säkerhetspolicy, miljöpolicy, kvalitetspolicy, kommunikationspolicy, informationssäkerhet, och "whistleblower". CFO ansvarar för att det finns interna redovisningsriktlinjer och riktlinjer för den finansiella rapporteringen och att de är utformade i enlighet med gällande lagkrav och redovisningsstandarder.

Riskbedömning

Den interna kontrollen blir som mest effektiv när man besitter kunskap om vilka de väsentliga riskerna är. Green Cargo har därför implementerat en organisationsövergripande riskhanteringsprocess inom vilket risker avseende den finansiella rapporteringen ingår. Organisationen genomför riskanalyser löpande och de väsentliga risker som identifieras dokumenteras och rapporteras till Green Cargos ledning varje tertiäl samt regelbundet till styrelsen. Arbetet med riskreducerande åtgärder följs upp och rapporteras på avdelningsvisa ledningsgruppsmöten, kvartalsvisa "business review" samt är inkluderade i avdelningarnas verksamhetsplaner. Riskerna avseende den finansiella rapporteringen utgörs av risken att inte rapportera korrekt, fullständigt eller i tid. När riskerna bedöms tas hänsyn till olika posters väsentlighet i balans- och resultaträkning, komplexiteten i beräkningar, bedömningar och framtagande av underlag samt robusthet och tillgång till de stödsystem som används.



Kontrollaktiviteter

Kontrollaktiviteter finns inom alla delar av organisationen för att förebygga, upptäcka och korrigera felaktigheter eller avvikelser. Kontrollaktiviteterna skall, så långt som möjligt, vara integrerade i verksamheten. Det handlar om rutiner för godkännanden, verifieringar, delegeringar och uppföljningar m.m. Utgångspunkten för vilka rutiner och kontrollaktiviteter som ska genomföras är riskanalysen. Green Cargos kontrollarbete tar utgångspunkt i tre olika typer av kontroller: bolagsövergripande kontroller, transaktionskontroller och generella IT-kontroller. Det interna ramverket för intern kontroll avseende finansiell rapportering (IKFR) innefattar processer för självutvärderingar, uppföljningar, månatliga rapporteringar av kontrollaktiviteterna, med syfte att förebygga, upptäcka och korrigera fel i den finansiella rapporteringen. Green Cargo arbetar löpande med att förbättra processer kopplade till finansiell rapportering, vilket omfattar både affärs- och IT-processer. Som en del i att utveckla och förstärka intern kontroll pågår arbete med att bedöma risker samt dokumentera och formalisera kontroller inom processer som utifrån riskanalys bedöms väsentliga för finansiell rapportering.

Information och kommunikation

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

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

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

Övervakning och uppföljning

Löpande uppföljning genom t.ex. testning av kontroller, uppföljning av genomförda riskanalyser och enskilda granskningar genomförs för att ledningen och styrelsen ska kunna avgöra

huruvida intern styrning och kontroll finns på plats och fungerar. Genom övervakningen kan Green Cargo:

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

Bolagets externa revisorer utvärderar den interna kontrollen som en del av den årliga revisionen varefter rekommendationer lämnas vilka inkluderas i det löpande arbetet med att utveckla och förstärka intern kontroll.

Varje år upprättas en treårig affärsplan som innehåller budget och som bryts ned på avdelningsnivå för uppföljning. Styrelsen erhåller varje månad en rapport över resultat och finansiell ställning i jämförelse med både affärsplan och föregående år. Uppföljning görs också av de mål som fastställts i bolagets balanserade styrkort, Måltavlan, inom områdena säkerhet, medarbetare, miljö, kund & kvalitet samt finans.

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

Revisionsutskottet har ett särskilt ansvar att övervaka effektiviteten i riskhantering och intern kontroll avseende den finansiella rapporteringen. Bolagets externa revisorer granskar utvalda processer och rutiner som en del av den årliga revisionen.

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



Resultaträkning koncernen

MSEK	Not	2022	2021
<i>Rörelsens intäkter</i>			
Nettoomsättning	4, 5	4 519	4 175
Övriga rörelseintäkter	6	534	670
Summa rörelsens intäkter		5 053	4 845
<i>Rörelsens kostnader</i>			
Driftskostnader	4	-2 230	-2 019
Personalkostnader	7	-1 584	-1 524
Övriga externa kostnader	8	-695	-468
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	13, 14, 15	-440	-394
Rörelseresultat		104	440
<i>Resultat från finansiella poster</i>			
Finansiella intäkter	10	5	1
Finansiella kostnader	11	-67	-42
Resultat efter finansiella poster		43	400
Skatt på årets resultat	12	-	-
Årets resultat		43	400

Rapport över totalresultatet koncernen

MSEK	Not	2022	2021
Årets resultat		43	400
Poster som inte kan omföras till årets resultat			
Omvärderingar av förmånsbestämda pensionsplaner		18	9
Poster som har omförts eller kan omföras till årets resultat			
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar		33	-8
Omräkningsdifferenser		0	-1
Skatt hänförlig till poster som har omförts eller kan omföras till årets resultat	12	-7	0
Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt		44	1
Summa totalresultat för året		87	401

Balansräkning koncernen

TILLGÅNGAR

MSEK	Not	2022-12-31	2021-12-31
Anläggningstillgångar			
<i>Immateriella anläggningstillgångar</i>	13		
Balanserade utvecklingsutgifter		33	28
Pågående balanserade utvecklingsutgifter		22	12
Summa immateriella anläggningstillgångar		55	41
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Mark, markanläggningar och byggnader	14	9	12
Transportmedel	14	1 346	1 295
Inventarier och andra tekniska anläggningar	14	30	31
Pågående nyanläggningar	14	122	188
Summa materiella anläggningstillgångar		1 507	1 527
Nyttjanderättstillgångar	15	583	590
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Uppskjutna skattefordringar	17		5
Övriga finansiella anläggningstillgångar	27	102	31
Summa finansiella anläggningstillgångar		102	36
Summa anläggningstillgångar		2 247	2 193
Omsättningstillgångar			
Varulager	18	34	28
Kundfordringar	26	501	455
Övriga fordringar		87	638
Aktuella skattefordringar		0	2
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	21	116	100
Kortfristiga placeringar		190	–
Likvida medel	26	279	33
Summa omsättningstillgångar		1 207	1 255
SUMMA TILLGÅNGAR		3 454	3 448

Balansräkning koncernen

EGET KAPITAL OCH SKULDER

MSEK	Not	2022-12-31	2021-12-31
Eget kapital			
Aktiekapital		200	200
Övrigt tillskjutet kapital		1 047	1 047
Reserver		30	-14
Balanserat resultat		-589	-989
Årets resultat		43	400
Totalt eget kapital	23	731	644
Skulder			
<i>Långfristiga skulder</i>			
Avsättningar pensioner	27	-	15
Övriga avsättningar	20	4	-
Långfristiga leasingskulder	15	534	553
Övriga långfristiga skulder	26	621	964
Derivatinstrument		0	6
Summa långfristiga skulder		1 159	1 539
<i>Kortfristiga skulder</i>			
Leverantörsskulder		285	331
Kortfristiga leasingskulder	15	255	234
Övriga skulder	26	440	224
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	584	476
Övriga avsättningar	20	0	0
Summa kortfristiga skulder		1 564	1 265
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		3 454	3 448

Förändringar i eget kapital koncernen

MSEK	Not	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver	Balanserat resultat	Årets resultat	Summa
Ingående balans per 2021-01-01		200	1 047	-15	-760	-229	243
Disposition av föregående års resultat					-229	229	0
Totalresultat							
Årets resultat						400	400
Övrigt totalresultat							
Kassaflödessäkringar, efter skatt				-7			-7
Omräkningsdifferens, efter skatt							-
Omvärderingar av förmånsbestämda pensionsplaner, efter skatt				8			8
<i>Summa övrigt totalresultat</i>		-	-	1	-	-	1
Summa totalresultat		-	-	1	-	400	401
Utgående balans per 2021-12-31	23	200	1 047	-14	-989	400	644
Ingående balans per 2022-01-01		200	1 047	-14	-989	400	644
Disposition av föregående års resultat					400	-400	0
Totalresultat							
Årets resultat						43	43
Övrigt totalresultat							
Kassaflödessäkringar, efter skatt				26			26
Omräkningsdifferens, efter skatt							-
Omvärderingar av förmånsbestämda pensionsplaner, efter skatt				18			18
<i>Summa övrigt totalresultat</i>		-	-	44	-	-	44
Summa totalresultat		-	-	44	-	43	87
Utgående balans per 2022-12-31	23	200	1 047	30	-589	43	731

Kassaflödesanalys koncernen

MSEK	Not	2022	2021*
<i>Den löpande verksamheten</i>			
Resultat efter finansiella poster		43	400
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	24	460	536
Förändring avseende avsättningar			-12
Betald skatt		0	-25
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		503	899
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning/Minskning av kortfristiga fordringar		423	-446
Ökning/Minskning av kortfristiga skulder		-1	39
Kassaflöde från den löpande verksamheten		925	492
<i>Investeringsverksamheten</i>			
Förvärv av immateriella tillgångar		-29	-15
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-215	-101
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		6	5
Förändring av finansiella fordringar		-92	90
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-330	-21
<i>Finansieringsverksamheten</i>			
Upptagna lån		53	171
Amortering av leasingskulder och lån		-401	-664
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	24	-348	-493
Årets kassaflöde		247	-22
Likvida medel vid årets början		33	55
LIKVIDA MEDEL VID ÅRETS SLUT	24	279	33

* Värden för tidigare perioder uppdaterade för jämförbarhet. Justeringen avser Förändring av finansiella fordringar 90 (0) samt Amortering av leasingskulder och lån -664 (-574).

Resultaträkning moderbolaget

MSEK	Not	2022	2021
<i>Rörelsens intäkter</i>			
Nettoomsättning	4, 5	4 067	3 815
Övriga rörelseintäkter	6	490	640
Summa rörelsens intäkter		4 557	4 456
<i>Rörelsens kostnader</i>			
Driftskostnader	4	-1 981	-1 822
Personalkostnader	7	-1 380	-1 382
Övriga externa kostnader	8	-648	-434
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	13, 14, 15, 16	-388	-370
Rörelseresultat		160	448
<i>Resultat från finansiella poster</i>			
Resultat från andelar i koncernföretag	9	-63	-28
Ränteintäkter och liknande resultatposter	10	5	2
Räntekostnader och liknande resultatposter	11	-64	-42
Resultat efter finansiella poster		38	380
Skatt på årets resultat	12	-	-
Årets resultat		38	380

Rapport över totalresultatet moderbolaget

MSEK	Not	2022	2021
Årets resultat		38	380
Poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat			
Årets förändringar i verkligt värde på kassafördessäkringar		33	-8
Skatt hänförlig till poster som har omförts eller kan omföras till årets resultat	12	-7	1
Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt		26	-7
Summa totalresultat för året		64	373

Balansräkning moderbolaget

TILLGÅNGAR

MSEK	Not	2022-12-31	2021-12-31
Anläggningstillgångar			
<i>Immateriella anläggningstillgångar</i>	13		
Balanserade utvecklingsutgifter		33	28
Pågående balanserade utvecklingsutgifter		22	12
Summa immateriella anläggningstillgångar		55	41
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Mark, markanläggningar och byggnader	14	0	2
Transportmedel	14	1 346	1 293
Inventarier och andra tekniska anläggningar	14	30	31
Pågående nyanläggningar	14	122	188
Summa materiella anläggningstillgångar		1 498	1 515
Nyttjanderättstillgångar	15	584	584
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Andelar i koncernföretag	16	52	70
Uppskjutna skattefordringar	17		3
Övriga finansiella anläggningstillgångar	15	93	30
Summa finansiella anläggningstillgångar		146	103
Summa anläggningstillgångar		2 283	2 243
<i>Omsättningstillgångar</i>			
Varulager	18	34	28
Kundfordringar	26	383	356
Fordringar hos koncernföretag	4	54	60
Övriga fordringar		80	627
Aktuella skattefordringar		0	2
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	21	117	95
Kortfristiga placeringar		190	–
Likvida medel	26	279	33
Summa omsättningstillgångar		1 136	1 199
SUMMA TILLGÅNGAR		3 420	3 442

Balansräkning moderbolaget

EGET KAPITAL OCH SKULDER

MSEK	Not	2022-12-31	2021-12-31
Eget kapital			
<i>Bundet eget kapital</i>			
Aktiekapital		200	200
Reservfond		100	100
Fond för utvecklingsutgifter		33	28
<i>Fritt eget kapital</i>			
Fond för verkligt värde		14	-11
Balanserat resultat		335	-40
Årets resultat		38	380
Summa eget kapital	23	720	656
Avsättningar			
Avsättningar pensioner	27	3	3
Övriga avsättningar	20	27	0
Summa avsättningar		30	3
Skulder			
<i>Långfristiga skulder</i>			
Långfristiga leasingskulder	15	534	553
Övriga långfristiga skulder	26	621	964
Derivatinstrument	26		6
Summa långfristiga skulder		1 155	1 524
<i>Kortfristiga skulder</i>			
Leverantörsskulder		260	316
Skulder till koncernföretag	4	75	61
Kortfristiga leasingskulder	15	255	229
Övriga skulder	26	425	212
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	500	441
Summa kortfristiga skulder		1 515	1 259
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		3 420	3 442

Förändringar i eget kapital moderbolaget

MSEK	Not	Aktie- kapital	Reserv- fond	Fond för utvecklings- utgifter	Fond för verkligt värde	Balanserat resultat	Årets resultat	Summa
Ingående balans per 2021-01-01		200	100	25	-5	175	-212	283
Disposition av föregående års resultat						-212	212	0
Aktiverade egenupparbetade utv.utgifter				3		-3		0
Totalresultat								
Årets resultat							380	380
Övrigt totalresultat								
Kassaflödessäkringar, efter skatt					-7			-7
Summa övrigt total resultat		-	-	-	-7	-	-	-7
Summa totalresultat		-	-	-	-7	-	380	373
Utgående balans per 2021-12-31	23	200	100	28	-12	-40	380	656
Ingående balans per 2022-01-01		200	100	28	-12	-40	380	656
Disposition av föregående års resultat						380	-380	0
Aktiverade egenupparbetade utv.utgifter				5		-5		0
Totalresultat								
Årets resultat							38	38
Övrigt totalresultat								
Kassaflödessäkringar, efter skatt					26			26
Summa övrigt total resultat		-	-	-	26	-	-	26
Summa totalresultat		-	-	-	26	-	38	64
Utgående balans per 2022-12-31	23	200	100	33	14	335	38	720

Kassaflödesanalys moderbolaget

MSEK	Not	2022	2021*
<i>Den löpande verksamheten</i>			
Resultat efter finansiella poster		38	380
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	24	476	546
Förändring avseende avsättningar			-12
Betald skatt		1	-25
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		515	889
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning/Minskning av kortfristiga fordringar		449	-420
Ökning/Minskning av kortfristiga skulder		-67	16
Kassaflöde från den löpande verksamheten		897	485
<i>Investeringsverksamheten</i>			
Förvärv av immateriella tillgångar		-29	-15
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-213	-99
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		6	5
Koncernbidrag		0	2
Aktieägartillskott		-21	-20
Förändring av finansiella fordringar		-92	90
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-349	-36
<i>Finansieringsverksamheten</i>			
Upptagna lån		53	171
Amortering av leasingskulder och lån		-354	-642
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-301	-471
Årets kassaflöde		247	-22
Likvida medel vid årets början		33	55
LIKVIDA MEDEL VID ÅRETS SLUT	24	279	33

* Värden för tidigare perioder uppdaterade för jämförbarhet. Justeringen avser Förändring av finansiella fordringar 90 (0) samt Amortering av leasingskulder och lån -642 (-552).

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	Ränteintäkter och liknande resultatposter	73
11	Räntekostnader och liknande resultatposter	73
12	Inkomstskatt	73
13	Immateriella tillgångar	74
14	Materiella anläggningstillgångar	75
15	Nyttjanderättstillgångar	77
16	Andelar i koncernföretag	79
17	Uppskjuten inkomstskatt	79
18	Varulager	79
19	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	79
20	Avsättningar	80
21	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	80
22	Ställda säkerheter och eventalförpliktelser	80
23	Särskilda upplysningar om eget kapital	80
24	Tilläggsupplysningar till kassaflödesanalyser	81
25	Checkräkningskredit	82
26	Finansiella instrument och finansiell riskhantering	82
27	Pensioner	84
28	Vinstdisposition	86
29	Händelser efter balansdagen	86



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

NOT 1 ALLMÄN INFORMATION

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

Moderbolaget Green Cargo AB ägs till 100 procent av svenska staten och förvaltas av Finansdepartementet. Green Cargo AB har sitt säte i Solna i Sverige och adressen till företagets huvudkontor är: Box 39, 171 11 SOLNA. De finansiella rapporterna godkändes för utfärdande av styrelsen och verkställande direktören den 28 mars 2023 och de kommer att föreläggas årsstämman den 28 april 2023 för fastställande.

NOT 2 SAMMANFATTNING AV VIKTIGA REDOVISNINGSPRINCIPER

ALLMÄNT

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

KONCERNENS REDOVISNINGSPRINCIPER

Ändrade redovisningsprinciper

Koncernen har inte ändrat några redovisningsprinciper under året.

Standarder som har publicerats men ännu ej tillämpas av bolaget

Inga nya standarder har under 2022 publicerats som för bolaget är tillämpbara.

Tillämpning av redovisningsprinciper Koncernredovisning

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

Omräkning av utlandsverksamheter

Vid upprättande av koncernredovisning omräknas koncernens utlandsverksamheter balansräkningar från dess funktionella valuta till svenska kronor baserat på balansdagens valutakurs. Intäkts- och kostnadsposter omräknas till periodens genomsnittskurs. De omräkningsdifferenser som uppstår redovisas mot övrigt totalresultat och överförs till koncernens omräkningsreserv. Under 2022 blev omräkningsdifferensen 0 MSEK då endast verksamhet av omfattning i koncernens norska dotterbolag förelåg.

Intresseföretag

I koncernen ingår för närvarande inga intresseföretag.

Intäkter

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

som avser utländsk sträcka och utförs av underleverantör, redovisas därmed som intäkt. Ersättning till utländsk järnvägsoperatör redovisas som kostnad. Skälet till denna redovisningsprincip är att Green Cargo har ett totalåtagande gentemot kund. Fakturering sker normalt i efter-skott, vilket innebär att det inte uppstår några väsentliga utestående kontraktsåtaganden. Genom dotterbolaget NTR AB bedriver koncernen expeditionsverksamhet. 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 tillgången eller skuldens redovisade nettovärde. Beräkningen innefattar alla avgifter som erlagts eller erhållits av avtalsparterna som är en del av effektivräntan, transaktionskostnader och alla andra över- och underkurser.

Skatter

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

Immateriella tillgångar

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

Materiella anläggningstillgångar

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

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

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

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

Nedskrivningar

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

Leasing

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

Leasingavtal där Green Cargo är leasetagare

Green Cargo redovisar en nyttjanderättstillgång och en leaseingskuld vid leasingavtalets inledningsdatum. Nyttjanderättstillgången värderas initialt till anskaffningsvärde, vilket består av leaseingskuldens initiala värde med tillägg för leaseavgifter 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.

Leaseingskuld – som delas upp i långfristig och kortfristig del – värderas initialt till nuvärdet av återstående leaseavgifter 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. Leaseavgifterna diskonteras med Green Cargos marginella upplåningsränta, vilken utöver bolagets kreditrisk återspeglar respektive avtals leasingperiod, valuta och kvalitet på underliggande tillgång som tänkt säkerhet.

Leaseingskuld omfattar nuvärdet av följande avgifter under bedömd leasingperiod:

- fasta avgifter
- variabla leaseavgifter 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.

Leaseingskuld för Green Cargos lokaler med hyra som indexuppräknas beräknas på den hyra som gäller vid respektive rapportperiods slut. Vid denna tidpunkt justeras skulden med motsvarande justering av nyttjanderättstillgångens redovisade värde. På motsvarande sätt justeras skuldens och tillgångens värde i samband med att ombedömning sker av leasingperioden. Detta sker i samband med att sista 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 leaseingskulder 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 leaseingskuld. Leaseavgifter för dessa leasingavtal redovisas som en kostnad linjärt över leasingperioden.

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

I de fall bolaget vidareuthyr tillgångarna till sina kunder med avtalsvillkor som speglar inhyrningen redovisas dessa som en finansiell tillgång som amorteras över avtalstiden.

Varulager

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

Finansiella instrument

Green Cargo tillämpar IFRS 9 vid redovisning av finansiella instrument. Finansiella instrument som redovisas i balansräkningen inkluderar på tillgångssidan likvida medel, placeringar, kundfordringar, aktier, lånefordringar samt derivat. Bland skulder återfinns leverantörsskulder, låne- och leaseingskulder 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, kortfristiga placeringar eller kundfordringar. Värdering görs till upplupet anskaffningsvärde. Med upplupet anskaffningsvärde avses det värde till vilket en finansiell tillgång eller skuld värderas när den initialt bokas upp i balansräkningen, med avdrag för eventuella återbetalningar, och med tillägg eller avdrag för periodisering av eventuell skillnad mellan det initialt redovisade beloppet och återbetalningsbeloppet. Kundfordringar tas efter individuell värdering i balansräkningen upp till det belopp varmed de beräknas inflyta. Kundfordringars förväntade löptid är kort, varför värdet redovisas till nominellt belopp utan diskontering. Nedskrivning av kundfordringar redovisas i rörelsens kostnader. Fordringar i utländsk valuta omräknas till balansdagens kurs. Kursdifferenser på kassa, rörelsefordringar och rörelseskulder ingår i rörelseresultatet, medan kursdifferenser på finansiella fordringar och skulder redovisas bland finansiella poster. Investeringar som hålls till förfall är icke-derivata finansiella tillgångar med fastställda eller fastställbara betalningar och fastställd löptid som avses att behållas till förfall. De ingår i anläggningstillgångar utom i de fall då förfallotidpunkten ligger mindre än 12 månader efter balansdagen, då de klassificeras som omsättningstillgångar. Tillgångar i denna kategori värderas till upplupet anskaffningsvärde.

Övriga skulder

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

Redovisning av derivatinstrument och säkringsåtgärder

Derivatinstrument redovisas till verkligt värde i balansräkningen och värdeförändringen redovisas antingen i resultaträkningen eller i övrigt totalresultat beroende på syftet med innehavet. Metoden för att redovisa den vinst eller förlust som uppkommer vid omvärdering beror på om derivatet identifieras som ett säkringsinstrument och karaktären hos den post som säkrats. Koncernen använder sig av kassaflödessäkringar i form av 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
- Räntebestämningss dagar är densamma i säkringsinstrument och säkrad post
- Om kreditvärdighet på motparten förändras på ett sådant sätt att värdet på säkringsinstrumentet påverkas på ett ej oväsentligt sätt ska det ingå i effektivitetsbedömningen.

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

Reform av referensräntorna

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

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. Green Cargos eventualförpliktelser utgörs av möjliga åtaganden för dotterbolagens räkning.

Kassaflödesanalys

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

MODERBOLAGETS REDOVISNINGSPRINCIPER

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

Innehav i dotterföretag och intresseföretag

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

Koncernbidrag och aktieägartillskott

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

Utformning av finansiella rapporter

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

Finansiella garantiavtal

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

Ersättningar till anställda

Förmånsbestämda planer

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

Fond för utvecklingsutgifter

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

Övrig information

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

NOT 3 VIKTIGA UPSPKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR FÖR REDOVISNINGSÄNDAMÅL

Att upprätta finansiella rapporter i överensstämmelse med IFRS kräver användning av en del viktiga redovisningsmässiga uppskattningar. Vidare krävs att ledningen gör vissa bedömningar vid tillämpningen av företagets redovisningsprinciper. Dessa uppskattningar och bedömningar påverkar i rapporterna redovisade tillgångs- och skuldposter respektive intäkts- och kostnadsposter samt lämnad information i övrigt, bland annat om 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 osäkra kundfordringar. Principerna är i sig uppskattningar av historiska utfall och utvärderas löpande för att säkerställa att de följer verkliga utfall vad gäller kundförluster.

Twister med leverantörer kan få ett annat utfall än det som uppskattats. Avsättningen avseende olyckskostnader bedöms vara osäker till belopp. Ansvarsfrågan samt uppkomna kostnader kan vara svåra att bedöma och utredningarna kan ta tid. Reserven grundas på bolagets bästa uppskattning om bedömt utfall. Avsättningar för förlustkontrakt kan vara osäkra till belopp då de inrymmer antaganden om framtida händelser, såsom transportvolym, effektiviseringsmöjligheter med mera. Värderingen av uppskjuten skattefordran relaterat till underskottsavdrag och koncernens förmåga att utnyttja underskottsavdrag baseras på ledningens uppskattningar av framtida skattepliktiga inkomster. Inga underskottsavdrag är aktiverade under 2022 eller 2021.

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

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

Leasingavtalens längd och diskonteringsränta

För lokaler har vid fastställande av leasingperioden förlängningsoptioner 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.

NOT 4 TRANSAKTIONER MED NÄRSTÄENDE

Svenska staten äger 100 procent av aktierna i Green Cargo AB. Dotter- och intresseföretag framgår av not 16. Utöver affärsmässiga transaktioner, som skett på marknadsmässiga villkor mellan bolag inom koncernen samt med andra statliga enheter såsom Trafikverket, har pandemistöd om 0 (389) MSEK och miljökompensation om 468 (229) MSEK erhållits. Inga ytterligare väsentliga transaktioner med närstående har skett under året. Gällande lön och ersättningar till närstående hänvisas till not 7.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2022	2021	2022	2021
Försäljning av tjänster				
Dotterföretag	–	–	427	363
Summa försäljning av tjänster till närstående	0	0	427	363
Inköp av tjänster				
Dotterföretag	–	–	89	59
Summa inköp av tjänster från närstående	0	0	89	59

Utestående fordringar på närstående	Koncernen		Moderbolaget	
	2022	2021	2022	2021
Dotterföretag	–	–	58	60
Summa utestående fordringar på närstående	0	0	58	60

Utestående skulder till närstående

Utestående skulder till närstående	Koncernen		Moderbolaget	
	2022	2021	2022	2021
Dotterföretag	–	–	75	61
Summa utestående skulder till närstående	0	0	75	61

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

NOT 5 UPPDELNING INTÄKTER

Bransch	Koncernen		Moderbolaget	
	2022	2021	2022	2021
Handel och Logistik	1 753	1 571	1 371	1 271
Skog	1 040	961	948	870
Stål och Kemi	1 547	1 461	1 458	1 394
Övrigt	179	183	289	281
Summa	4 519	4 175	4 067	3 815

Tidpunkt för intäktsredovisning

	Koncernen		Moderbolaget	
	2022	2021	2022	2021
Vid en tidpunkt	4 519	4 175	4 067	3 815
Över tid	–	–	–	–
Summa	4 519	4 175	4 067	3 815

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

NOT 6 ÖVRIGA RÖRELSEINTÄKTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2022	2021	2022	2021
Resultat vid försäljning av anläggningstillgångar	5	5	5	5
Valutakursdifferenser som påverkat rörelseresultatet	13	3	–	–
Miljökompensation	509	264	478	237
Pandemistöd	–	389	–	389
Övriga bidrag	7	9	7	9
Summa	534	670	490	640

NOT 7 ANSTÄLLDA OCH PERSONALKOSTNADER

Medelantalet anställda	Varav kvinnor, %		2021	Varav kvinnor, %
	2022			
Moderbolaget				
Sverige	1 753	21	1 805	20
Summa moderbolaget	1 753	21	1 805	20
Dotterföretag				
Norge	125	9	107	7
Summa dotterföretag	125	9	107	7
Summa koncernen	1 878	25	1 912	19

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 6 män och 3 kvinnor.

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader

	2022		2021	
	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
Moderbolaget	962	400	931	399
(varav pensionskostnad)		(86)		(87)
Dotterföretag	175	30	103	20
(varav pensionskostnad)		(9)		(5)
Summa koncernen	1 137	430	1 034	419
(varav pensionskostnad)		(95)		(92)

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

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

	2022		2021	
	Styrelse och vd	Övriga anställda	Styrelse och vd	Övriga anställda
Moderbolaget	7	955	7	924
(varav tantiem o.d)		(-)		(-)
Dotterföretag	1	174	1	101
(varav tantiem o.d)		(-)		(-)
Summa koncernen	8	1 129	8	1 026
(varav tantiem o.d)		(-)		(-)

Ersättningar och övriga förmåner till ledande befattningshavare

Med ledande befattningshavare avses verkställande direktör, verksamhetsansvariga personer i bolaget som ingår i koncernledningen samt verkställande direktörer i dotterbolag som rapporterar till koncernchefen. Lön för VD i relation till företagets medianlön är 913% för 2022, en ökning med 0,14% sen 2021. Medianlönen i bolaget ökade med 2,18% mellan 2021 och 2022.

Moderbolaget**Riktlinjer och beslutsformer**

Bolaget har under året följt de principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare som beslutades på årsstämman 2022. Principerna bygger på riktlinjer som regeringen utfärdat om anställningsvillkor för ledande befattningshavare i företag med statligt ägande. Beslut om anställningsvillkor för verkställande direktören bereds av ersättningsutskottet och beslutas av styrelsen.

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

Ledamöter i ersättningsutskottet är Andreas Regnell, Michael Thorén och Charlotte Gaarn Hansson

Ersättningar till styrelsen, räkenskapsåret 2022

Belopp i KSEK		Arvode
Styrelsens ordförande	Jan Sundling ¹	138
Styrelsens ordförande	Andreas Regnell ²	301
Styrelseledamot	Henrik Højsgaard ¹	56
Styrelseledamot	Catarina Fritz ³	236
Styrelseledamot	Charlotte Gaarn Hansson	182
Styrelseledamot	Anna Elgh ^{1 och 4}	69
Styrelseledamot	Crister Fritzson ⁵	209
Styrelseledamot	Sten Olsson ²	125
Styrelseledamot	Karin Strömberg ²	125
Styrelseledamot (ägarrep.)	Michael Thorén	-
Arbetstagarrepresentant	Jonas Blomqvist	-
Arbetstagarrepresentant	Jerker Liljeberg	-
Arbetslag.rep. (suppleant)	Anders Gustavsson	-
Arbetslag.rep. (suppleant)	Donny Sjöberg	-
Arbetslag.rep. (adjungerad)	Göran Ringqvist	-

¹ Avgick 2022-04-27

² Tillträdde 2022-04-27

³ Varav 55 KSEK avser ersättning som ordförande i revisionsutskottet.

⁴ Varav 13 KSEK avser ersättning som ledamot i revisionsutskottet till och med april.

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

Ersättningar till styrelsen, räkenskapsåret 2021

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

¹ Varav 55 KSEK avser ersättning som ordförande i revisionsutskottet

² Varav 40 KSEK avser ersättning som ledamot i revisionsutskottet

Ersättningar och övriga förmåner till ledande befattningshavare 2022

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

¹ Ingen rörlig ersättning har utgått under året

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

Ersättningar och övriga förmåner till ledande befattningshavare 2021

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

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

Ersättningar

Styrelse

Enligt beslut av årsstämman 2022 i Green Cargo AB utgår årligt arvode till styrelsens ledamöter med 444 KSEK för ordföranden och med 185 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 8 månadslöner. Nya inkomster från annan anställning eller egen verksamhet kan avräknas från uppsägningsslön och avgångsvederlag. Vid uppsägning från verkställande direktörens sida utbetalas inget avgångsvederlag.

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

NOT 8 ARVODE OCH KOSTNADSERSÄTTNING TILL REVISORER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2022	2021	2022	2021
<i>PWC</i>				
Revisionsuppdrag	2,6	1,8	2,2	1,8
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag	0,5	0,5	0,5	0,5
Övriga tjänster	0,2	0,2	0,1	0,2
Summa	3,3	2,5	2,8	2,5

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

NOT 9 RESULTAT FRÅN ANDELAR I KONCERNFÖRETAG

	Moderbolaget	
	2022	2021
Nedskrivning aktier i koncernföretag	-65	-30
Erhållna koncernbidrag	2	2
Summa	-63	-28

NOT 10 RÄNTEINTÄKTER OCH LIKANDE RESULTATPOSTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2022	2021	2022	2021
Ränteintäkter, övriga	5	1	5	2
Finansiella valutakursvinster	-	-	-	-
Summa	5	1	5	2

NOT 11 RÄNTEKOSTNADER OCH LIKANDE RESULTATPOSTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2022	2021	2022	2021
Räntekostnader, övriga	-34	-29	-32	-29
Finansiella valutakursförluster	-33	-13	-32	-13
Summa	-67	-42	-64	-42

NOT 12 INKOMSTSKATT

Väsentliga delbelopp i årets skattekostnad	Koncernen		Moderbolaget	
	2022	2021	2022	2021
Aktuell skatt	-	-	-	-
Uppskjuten skatt	-	-	-	-
Summa	0	0	0	0

Sambandet mellan årets skattekostnad och redovisat resultat före skatt	Koncernen		Moderbolaget	
	2022	2021	2022	2021
Redovisat resultat efter finansiella poster	43	400	38	380
Skatt enligt gällande skattesats (20,6%)	-9	-82	-8	-78
Skatteeffekt av ej avdragsgilla kostnader /ej skattepliktiga intäkter	-8	-2	6	-8
Skatteeffekt av underskott för vilka ingen uppskjuten skattefordran redovisats	17	84	2	86
Redovisad skatt	0	0	0	0

Skatt hänförlig till komponenter i övrigt totalresultat i koncernen

2022	Före skatt	Skatteeffekt	Efter skatt
Omvärdering förmånsbestämda pensionsplaner	18	-4	14
Kassaflödessäkringar	33	-7	26
Omräkningsdifferenser	0	0	0
Summa	51	-11	40

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

Skatt hänförlig till komponenter i övrigt totalresultat, Moderbolaget

2022	Före skatt	Skatteeffekt	Efter skatt
Kassaflödessäkringar	33	-7	26
Summa	33	-7	26

2021	Före skatt	Skatteeffekt	Efter skatt
Kassaflödessäkringar	-8	1	-7
Summa	-8	1	-7

NOT 13 IMMATERIELLA TILLGÅNGAR

Koncernen	Balanserade utvecklingsutgifter		Pågående balanserade utvecklingsutgifter	
	2022	2021	2022	2021
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>				
Vid årets början	200	185	12	13
Nyanskaffningar	8	3	21	11
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–	–
Omklassificeringar	11	12	–11	–12
Vid årets slut	219	200	22	12
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>				
Vid årets början	–168	–156	–	–
Årets avskrivning	–14	–12	–	–
Vid årets slut	–183	–168	–	–
<i>Akkumulerade nedskrivningar</i>				
Vid årets början	–4	–4	–	–
Nedskrivningar som redovisas i resultaträkningen	–	–	–	–
Vid årets slut	–4	–4	–	–
Redovisat restvärde vid årets slut	33	28	22	12
Moderbolaget	Balanserade utvecklingsutgifter		Pågående balanserade utvecklingsutgifter	
	2022	2021	2022	2021
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>				
Vid årets början	194	179	12	13
Nyanskaffningar	8	3	21	12
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–	–
Omklassificeringar	11	12	–11	–13
Vid årets slut	213	194	22	12
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>				
Vid årets början	–162	–150	–	–
Årets avskrivning	–14	–12	–	–
Vid årets slut	–177	–162	–	–
<i>Akkumulerade nedskrivningar</i>				
Vid årets början	–4	–4	–	–
Nedskrivningar som redovisas i resultaträkningen	–	–	–	–
Vid årets slut	–4	–4	–	–
Redovisat restvärde vid årets slut	33	28	22	12

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

Total kostnad för utveckling	Koncernen		Moderbolaget	
	2022	2021	2022	2021
Utgifter för utveckling som kostnadsförts	61	37	58	35
Avskrivningar	14	12	14	12
Summa	75	49	73	47

NOT 14 MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Koncernen	Mark, markanläggningar och byggnader		Investeringar i hyrda lokaler			
	2022	2021	2022	2021		
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>						
Vid årets början	28	28	43	42		
Nyanskaffningar	–	–	–	1		
Avyttringar och utrangeringar	–	0	–	–		
Vid årets slut	28	28	43	43		
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>						
Vid årets början	–18	–17	–41	–41		
Årets avskrivning	–1	–1	0	0		
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–	–		
Vid årets slut	–19	–18	–41	–41		
Redovisat restvärde vid årets slut	9	10	1	2		
	Transportmedel		Inventarier		Pågående nyanläggningar	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>						
Vid årets början	5 964	5 851	164	160	188	132
Nyanskaffningar	102	22	2	8	112	76
Utköpta leasingavtal	–	134	–	–	–	–
Avyttringar och utrangeringar	–23	–59	–	–12	–	–
Omklassificeringar	178	14	0	8	–178	–20
Rättning av ingående värden	–	2	–	–	–	–
Vid årets slut	6 221	5 964	166	164	122	188
<i>kontroll belopp</i>	<i>6 221</i>	<i>5 964</i>	<i>166</i>	<i>164</i>	<i>122</i>	<i>188</i>
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>						
Vid årets början	–3 846	–3 581	–132	–131	–	–
Årets avskrivning	–211	–200	–5	–6	–	–
Ack. avskrivningar utköpta leasingavtal	0	–96	–	–	–	–
Avyttringar och utrangeringar	22	34	–	12	–	–
Omklassificeringar	–	–1	–	–7	–	–
Rättning av ingående värden	–	–2	–	–	–	–
Vid årets slut	–4 035	–3 846	–137	–132	0	0
<i>kontroll belopp</i>	<i>–4 035</i>	<i>–3 846</i>	<i>–137</i>	<i>–132</i>	<i>–</i>	<i>–</i>
<i>Akkumulerade nedskrivningar</i>						
Vid årets början	–823	–831	0	0	–	–
Årets nedskrivningar	–17	–	–	–	–	–
Ack. nedskrivningar utköpta leasingavtal	–	–16	–	–	–	–
Avyttringar och utrangeringar	1	24	–	–	–	–
Vid årets slut	–840	–823	0	0	0	0
<i>kontroll belopp</i>	<i>–840</i>	<i>–823</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>–</i>	<i>–</i>
Redovisat restvärde vid årets slut	1 346	1 295	30	31	122	188
<i>kontroll belopp</i>	<i>1 346</i>	<i>1 295</i>	<i>30</i>	<i>31</i>	<i>122</i>	<i>188</i>

Moderbolaget	Mark, markanläggningar och byggnader		Investeringar i hyrda lokaler	
	2022	2021	2022	2021
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>				
Vid årets början	1	1	43	42
Nyanskaffningar	–	–	0	0
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–	–
Vid årets slut	1	1	43	42
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>				
Vid årets början	0	0	–41	–41
Årets avskrivning	–	–	0	0
Avyttringar och utrangeringar	–	1	0	–
Vid årets slut	0	1	–41	–41
Redovisat restvärde vid årets slut	0	1	1	1

	Transportmedel		Inventarier		Pågående nyanläggningar	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>						
Vid årets början	5 960	5 849	158	159	188	132
Nyanskaffningar	99	20	2	2	112	76
Utköpta leasingavtal	–	134	0	–	–	–
Avyttringar och utrangeringar	–23	–59	0	–9	–	–
Omklassificeringar	178	14	0	6	–178	–20
Rättning av ingående värde	–	2	–	–	–	–
Vid årets slut	6 214	5 960	160	158	122	188
<i>kontroll belopp</i>	<i>6 214</i>	<i>5 960</i>	<i>160</i>	<i>158</i>	<i>122</i>	<i>188</i>
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>						
Vid årets början	–3 844	–3 580	–127	–130	–	–
Årets avskrivning	–209	–199	–5	–6	–	–
Ack. avskrivning utköpta leasingavtal	–	–96	–	–	–	–
Avyttringar och utrangeringar	22	34	–	9	–	–
Omklassificeringar	–	–	–	–	–	–
Rättning av ingående värde	–	–2	–	–	–	–
Vid årets slut	–4 032	–3 843	–132	–127	0	0
<i>kontroll belopp</i>	<i>–4 032</i>	<i>–3 844</i>	<i>–132</i>	<i>–127</i>	<i>–</i>	<i>–</i>
<i>Akkumulerade nedskrivningar</i>						
Vid årets början	–823	–831	0	–	–	–
Årets nedskrivningar	–14	–	–	–	–	–
Ack. nedskrivning utköpta leasingavtal	–	–16	–	–	–	–
Avyttringar och utrangeringar	1	24	–	–	–	–
Vid årets slut	–837	–823	0	0	0	0
<i>kontroll belopp</i>	<i>–837</i>	<i>–823</i>	<i>0</i>	<i>–</i>	<i>–</i>	<i>–</i>
Redovisat restvärde vid årets slut	1 346	1 293	30	31	122	188
<i>kontroll belopp</i>	<i>1 346</i>	<i>1 293</i>	<i>30</i>	<i>31</i>	<i>122</i>	<i>188</i>

NOT 15 NYTTJANDERÄTTSTILLGÅNGAR**Redovisningsprinciper**

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

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

Nyttjanderättstillgångar	2022				2021			
	Lokaler, mark & parkering	Lok & vagnar	Tjänstebilar	Summa	Lokaler, mark & parkering	Lok & vagnar	Tjänstebilar	Summa
Koncernen								
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>								
Vid årets början	374	1 216	14	1 605	388	1 239	8	1 635
Nyanskaffningar/förlängningar	18	235	3	256	34	91	0	124
Avyttringar och utrangeringar	0	0	0	0	–	–	–	–
Omklassificeringar	0	0	0	0	–23	–111	–	–134
Rättning av ingående värde	0	0	0	0	–25	–2	6	–21
Vid årets slut	392	1 451	18	1 861	374	1 216	14	1 605
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>								
Vid årets början	–137	–832	–11	–980	–118	–793	–7	–918
Årets avskrivning	–42	–218	–4	–264	–42	–129	–4	–175
Avyttringar och utrangeringar	0	0	–	0	–	–	–	0
Omklassificeringar	0	0	–	–	23	90	–	113
Rättning av ingående värde	0	0	–	–	–	–	–	0
Vid årets slut	–179	–1 049	–15	–1 244	–137	–832	–11	–980
<i>Akkumulerade nedskrivningar</i>								
Vid årets början	0	–35	0	–35	0	–35	0	–35
Nedskrivningar som redovisas i resultaträkningen	0	–	–	–	–	–	–	0
Avyttringar och utrangeringar	0	–	–	–	–	–	–	0
Omklassificeringar	0	0	–	0	–	0	–	0
Rättning av ingående värde	0	–	–	–	–	–	–	0
Vid årets slut	0	–35	0	–35	0	–35	0	–35
Redovisat restvärde vid årets slut	213	367	3	584	237	349	4	590

Nyttjanderättstillgångar	2022				2021			
	Lokaler, mark & parkering	Lok & vagnar	Tjänstebilar	Summa	Lokaler, mark & parkering	Lok & vagnar	Tjänstebilar	Summa
Moderbolaget								
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>								
Vid årets början	374	1 143	14	1 531	365	1 210	8	1 584
Nyanskaffningar/förlängningar	18	196	3	218	34	69	0	103
Avyttringar och utrangeringar				0			–	0
Omklassificeringar				0	–	–134	–	–134
Rättning av ingående värde				0	–25	–2	6	–21
Vid årets slut	392	1 339	18	1 749	374	1 143	14	1 531
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>								
Vid årets början	–137	–765	–11	–913	–95	–771	–7	–873
Årets avskrivning	–42	–172	–4	–218	–42	–107	–4	–153
Avyttringar och utrangeringar			–	0	–		–	0
Omklassificeringar			–	0	–	113	–	113
Rättning av ingående värde		–	–	–	–	–	–	0
Vid årets slut	–179	–937	–15	–1 132	–137	–765	–11	–913
<i>Akkumulerade nedskrivningar</i>								
Vid årets början	0	–34	0	–34	0	–34	0	–34
Nedskrivningar som redovisas i resultaträkningen		–	–	–	–	–	–	0
Avyttringar och utrangeringar		–	–	–	–	–	–	0
Omklassificeringar		–	–	0	–	–	–	0
Rättning av ingående värde		–	–	–	–	–	–	0
Vid årets slut	0	–34	0	–34	0	–34	0	–34
Redovisat restvärde vid årets slut	213	368	3	584	237	344	4	584

Redovisade belopp i resultaträkningen

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

Koncernen:	2022	2021
Räntekostnader (ingår i finansiella kostnader):	–10	–8
Övriga utgifter (avtal där den underliggande tillgången är av lågt värde eller på korttidsleasing):	–2	–2
Intäkter från vidareuthyrning:	98	96

Moderbolaget:

Räntekostnader (ingår i finansiella kostnader)	–10	–8
Övriga utgifter (avtal där den underliggande tillgången är av lågt värde eller på korttidsleasing):	–2	–2
Intäkter från vidareuthyrning:	98	96

NOT 16 ANDELAR I KONCERNFÖRETAG

Andelar i koncernföretag, moderbolaget	Organisationsnummer	Antal andelar	Andel i % ¹	Redovisat värde
Green Cargo Fastigheter AB, Stockholm	556167-6197	4 200	100,0	0
Green Cargo Norge AS	916783434	3 600 000	100,0	-
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
TGOJ Trafik AB, Eskilstuna	556157-6587	5 000	100,0	10
Summa				52

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

NOT 17 UPPSKJUTEN INKOMSTSKATT

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

Specifikation över redovisade temporära skillnader	Koncernen		Moderbolaget	
	2022	2021	2022	2021
Leasing	-328	-286	-328	-286
Materiella anläggningstillgångar (restvärdesmetoden)	684	388	684	388
Underskottsavdrag ¹	-356	-102	-356	-113
Övrigt	-	30	-	35
Summa temporära skillnader	0	30	0	24

Specifikation över uppskjuten skatt på temporära skillnader	Koncernen		Moderbolaget	
	2022	2021	2022	2021
Leasing	-68	-59	-68	-59
Materiella anläggningstillgångar (restvärdesmetoden)	141	82	141	82
Underskottsavdrag ¹	-73	-23	-73	-23
Övrigt	-	5	-	5
Summa uppskjuten skattefordran	0	5	0	5

¹ Summa ackumulerade skattemässiga underskottsavdrag uppgår till cirka 405 (750).

Uppskjutna skatter redovisade i resultaträkningen:	Koncernen		Moderbolaget	
	2022	2021	2022	2021
Underskottsavdrag	-	-	-	-
Summa	0	0	0	0

Uppskjutna skatter redovisade i övrigt totalresultat:	Koncernen		Moderbolaget	
	2022	2021	2022	2021
Övrigt	-	0	-	1
Summa	0	0	0	1

NOT 18 VARULAGER

Redovisade värden	Koncernen		Moderbolaget	
	2022	2021	2022	2021
Diesellager	2	2	2	2
Reservdelslager	31	26	31	26
Förskott till leverantörer	1	-	1	-
Summa redovisat värde	34	28	34	28

NOT 19 UPPLUPNA KOSTNADER OCH FÖRUTBETALDA INTÄKTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2022	2021	2022	2021
Personalrelaterade kostnader	206	164	163	164
Infraavgifter	48	48	46	48
Räntekostnader	3	5	3	5
Fraktkostnader	55	71	30	36
Underhållskostnader	13	23	13	23
Hyra fordon	27	-	18	-
Övriga upplupna kostnader	137	118	133	118
Övriga förutbetalda intäkter	95	47	95	47
Summa	584	476	500	441

NOT 20 AVSÄTTNINGAR

Koncernen	Omstrukturering- åtgärder	Övriga avsätt- ningar	Totalt
Vid årets början	0	0	0
Avsättningar som gjorts under året	0	4	0
Avsättningar som tagits i anspråk under året	0	0	0
Vid årets slut	0	4	0
varav kortfristig del	0	4	0

Moderbolaget	Omstrukturering- åtgärder	Övriga avsätt- ningar	Totalt
Vid årets början	0	0	0
Avsättningar som gjorts under året	27	0	0
Avsättningar som tagits i anspråk under året	0	0	0
Vid årets slut	27	0	0
varav kortfristig del	27	0	0

NOT 21 FÖRUTBETALDA KOSTNADER OCH UPPLUPNA INTÄKTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2022	2021	2022	2021
Förskottsbetalda hyror och liknande	12	13	12	12
Övriga förutbetalda kostnader	25	17	22	17
Upplupna fraktintäkter	65	62	63	59
Övriga upplupna intäkter	13	8	20	7
Summa	116	100	117	95

NOT 22 STÄLLDA SÄKERHETER OCH EVENTUALFÖRPLIKTELSE

	Koncernen		Moderbolaget	
	2022	2021	2022	2021
Ställda säkerheter				
Tillgångar med äganderättsförbehåll	60	58	60	58
Summa ställda säkerheter	60	58	60	58
Eventualförpliktelser				
Garantiförbindelser för dotterbolag	8	6	8	6
Summa eventualförpliktelser	8	6	8	6

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

Kapital avser eget kapital samt lånat kapital. Koncernens mål för förvaltning av kapitalet är att trygga koncernens fortlevnad och handlingsfrihet samt tillse att ägaren även fortsättningsvis erhåller avkastning på sina placerade medel. Fördelningen mellan eget och lånat kapital ska vara sådan att en god balans erhålls mellan risk och avkastning. Kapitalstrukturen anpassas om så är nödvändigt till förändrade ekonomiska förutsättningar och andra omvärldsfaktorer. För att bibehålla och anpassa kapitalstrukturen kan koncernen dela ut medel, öka det egna kapitalet genom utgivande av nya aktier eller kapitaltillskott alternativt minska eller öka skulderna. Av balansräkningen framgår koncernens skulder och eget kapital. Av noten 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.

Balanserat resultat och årets resultat

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

MODERBOLAGET**Övrigt tillskjutet kapital**

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

Aktiekapital

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

Bundet och fritt eget kapital

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

Specifikation fond för verkligt värde	2022	2021
Belopp vid årets början	-12	-5
Kassaflödessäkringar valutaterminer och ränteswappar:		
Redovisat i rapport över totalresultatet	33	-9
Uppskjutet skatt	-7	2
Belopp vid årets slut	14	-12

Specifikation reserver	2022			2021		
	Säkrings-reserv	Omräknings-reserv	Omvärderingsreserv	Säkrings-reserv	Omräknings-reserv	Omvärderingsreserv
Belopp vid årets början	-12	7	-9	-5	7	-17
Poster som senare kan återföras i resultaträkningen						
Omklassificering ingående balans						
Kassaflödessäkringar valutaterminer:						
Redovisat i rapport över totalresultatet	33		23	-9		
Uppskjuten skatt	-7		-5	2		
Valutakursdifferenser:					0	
Intresse/dotterföretag						
Poster som inte ska återföras i resultaträkningen						
Omvärderingar av nettopensionsförpliktelsen						10
Uppskjuten skatt						-2
Belopp vid årets slut	14	7	9	-12	7	-9

NOT 24 TILLÄGGSUPPLYSNINGAR TILL KASSAFLÖDESANALYSER

Betalda och erhållna räntor	Koncernen		Moderbolaget	
	2022	2021	2022	2021
Erhållen ränta	0	0	0	0
Erlagd ränta	-13	-29	-13	-28
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet med mera				
Av- och nedskrivningar av tillgångar	440	490	453	496
Rearesultat vid försäljning av anläggningstillgångar	-5	-5	-5	-5
Valutaomvärderingar	29	13	32	13
Erhållna/lämnade koncernbidrag ej inbetalda/utbetalda	-	-	-	-2
Avsättningar	-4	40	-4	47
Övrigt	0	-2	0	-3
Summa	460	536	476	546

Koncernen	IB 2022	Kassaflöden	Ej kassaflödospåverkande			UB 2022
			Effekt IFRS 16	Omvärdering	Omklassificering	
Skulder till kreditinstitut	988	-45	-	25	-	969
Leasingskulder	787	-48	46	3	-	789
Derivatinstrument	6	-	-	-41	-	-35
Moderbolaget						
Skulder till kreditinstitut	988	-45	-	25	-	969
Leasingskulder	782	-48	52	3	-	789
Derivatinstrument	6	-	-	-41	-	-35

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

Följande delkomponenter ingår i likvida medel:	Koncernen		Moderbolaget	
	2022	2021	2022	2021
Kassa och bank	279	33	279	33

NOT 25 CHECKRÄKNINGSKREDIT

	Koncernen		Moderbolaget	
	2022	2021	2022	2021
Beviljad kreditlimit	75	75	75	75
Outnyttjad del	75	75	75	75
Utnyttjat kreditbelopp	-	-	-	-

Green Cargo har även utnyttjade revolverande kreditfaciliteter om 400 MSEK respektive 5 MEUR.

NOT 26 FINANSIELLA INSTRUMENT OCH FINANSIELL RISKHANTERING**Finansiell riskhantering**

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

Likviditets- och refinansieringsrisk

Likviditetsrisk är risken att inte kunna fullgöra betalningsåtaganden till följd av att tillräckliga likvida medel inte är tillgängliga. Green Cargo upprätthåller därför en minimilikviditet, motsvarande minst 4 procent av koncernens årsomsättning, som består av banktillgodohavanden samt utnyttjade 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 2022-12-31	Bokfört värde	Avtalade	6 mån	Mer än			
		kassaflöden (varav ränta) ¹	eller mindre (varav ränta)	6-12 mån (varav ränta)	1-2 år (varav ränta)	2-5 år (varav ränta)	5 år (varav ränta)
Lån	969	1 050	18	310	722	-	-
		(81)	(18)	(20)	(43)	-	-
Leasingskulder	789	862	116	107	273	352	14
		(74)	(15)	(13)	(25)	(19)	-
Räntederivat	-35	(35)	(4)	(4)	(9)	(17)	(1)
		35	(4)	(4)	(9)	(17)	(1)
Skulder per 2021-12-31							
Lån	988	1 019	16	16	399	587	-
		(31)	(5)	(5)	(11)	(10)	-
Leasingskulder	787	812	129	110	226	292	55
		(25)	(3)	(2)	(8)	(11)	(1)
Räntederivat	6	6	1	1	1	3	0
		(6)	(1)	(1)	(1)	(3)	(0)

Förfallostruktur på upplåning, moderbolaget:

Skulder per 2022-12-31	Bokfört värde	Avtalade	6 mån	Mer än			
		kassaflöden (varav ränta) ¹	eller mindre (varav ränta)	6-12 mån (varav ränta)	1-2 år (varav ränta)	2-5 år (varav ränta)	5 år (varav ränta)
Lån	969	1 050	18	310	722	-	-
		(81)	(18)	(20)	(43)	-	-
Leasingskulder	789	862	116	107	273	352	14
		(74)	(15)	(13)	(25)	(19)	-
Skulder till koncernföretag ²	61	61	61	-	-	-	-
		(0)	(0)	-	-	-	-
Räntederivat	-35	(35)	(4)	(4)	(9)	(17)	(1)
		35	(4)	(4)	(9)	(17)	(1)
Skulder per 2021-12-31							
Lån	988	1 019	16	16	399	587	-
		(31)	(5)	(5)	(11)	(10)	-
Leasingskulder	782	807	124	110	226	292	55
		(25)	(3)	(2)	(8)	(11)	(1)
Skulder till koncernföretag ²	61	61	61	-	-	-	-
		(0)	(0)	-	-	-	-
Räntederivat	6	6	1	1	1	3	0
		(6)	(1)	(1)	(1)	(3)	(0)

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 -20 (9) i rörelseresultatet och med -32 (-13) 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 2022 har till ca 96 % säkrats genom valutaderivat. I redovisningen tillämpas säkringsredovisning när kraven för säkringsredovisning är uppfyllda, se vidare not 2 "Sammanfattning av viktiga redovisningsprinciper". Vid behov finansieras dotterbolag i lokal rapporteringsvaluta. Green Cargo 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 -16 (-8) per den 31 december 2022. Utav detta är i balansräkningen redovisat som skulder 16 (8) och som tillgångar 0 (0). Under 2022 överfördes 33 (8) från säkringsreserven via övrigt totalresultat till årets resultat som en del av försäljning.

Valutaderivatens påverkan på rörelseresultatet uppgick till -33 (8). Värdet av utestående, ej resultatförda kontrakt, framgår av tabellen nedan.

Säkring av valutaflöden 31 dec 2022

		EUR/SEK Volym ¹	Kurs ²
Kvartal 1	2023	18	10,87
Kvartal 2	2023	18	10,90
Kvartal 3	2023	15	10,88
Kvartal 4	2023	15	10,88
Totalt		66	10,88
Balansdagskurs	31 dec 2022		11,13
Orealiserat resultat (MSEK) redovisat i sÄkringsreserven ³	31 dec 2022		-16,2

Säkring av valutaflöden 31 dec 2021

		EUR/SEK Volym ¹	Kurs ²
Kvartal 1	2022	15	10,08
Kvartal 2	2022	16	10,09
Kvartal 3	2022	14	10,11
Kvartal 4	2022	15	10,08
Totalt		60	10,09
Balansdagskurs	31 dec 2021		10,23
Orealiserat resultat (MSEK) redovisat i sÄkringsreserven ³	31 dec 2021		-8,4

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 kassafödessÄkringar där sÄkringsredovisning tillämpas.

KÄnslighetsanalys förändringar i valutakurser, koncernen och moderbolaget

2022-12-31	Förändring	Resultatpåverkan	Eget kapital påverkan
EUR/SEK	+/-2,5%	+/-10 MSEK	+/-18 MSEK
2021-12-31	Förändring	Resultatpåverkan	Eget kapital påverkan
EUR/SEK	+/-2,5%	+/-9 MSEK	+/-15 MSEK

KÄnslighetsanalysen grundar sig på att alla andra faktorer förblir oförändrade.

RÄnterisk

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

Per den 31 december 2022 hade koncernen 6 (7) öppna räntederivat där rörlig ränta bytts mot bunden ränta, med en löptid mellan 24 (3) månader och 5 (6) år. Nominella belopp och räntor för dessa är följande:

SEK	Nominellt belopp (MSEK)	Bunden ränta	Rörlig ränta
2022	400	1,0	2,59
2021	500	1,3	-0,09

Räntederivatens verkliga värde uppgick netto per den 31 december 2022 till 35 MSEK (-6 MSEK) bestående av tillgångar om 35 MSEK (0 MSEK) och skulder om 0 MSEK (6 MSEK).

KÄnslighetsanalys ränterisk, koncernen och moderbolaget

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

Ränterisken för kassa och placeringar är +/- 5 MSEK (+/-0 MSEK), mätt som förändringen av årlig räntetäkt 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 avtalsförändringar kan beslutas av avtalsadministrationen inom faststÄllda ramar. Övriga kreditbeslut tas centralt av Treasury eller av företags kreditkommitté. Grunden för beräkning av kreditförluster baseras på historiska utfall, som legat på en mycket låg nivå.

Äldersfördelning kundfordringar:

Koncernen	2022		2021	
	Brutto	Reserverat	Brutto	Reserverat
Ej förfallet	428	0	416	0
< 30 dagar	50	0	28	0
30-90 dagar	18	0	4	0
91-180 dagar	9	0	3	0
> 180 dagar	4	4	4	4
Total	509	5	455	4

Moderbolaget

Moderbolaget	2022		2021	
	Brutto	Reserverat	Brutto	Reserverat
Ej förfallet	345	0	341	0
< 30 dagar	33	0	9	0
30-90 dagar	3	0	2	0
91-180 dagar	1	0	0	0
> 180 dagar	2	2	3	3
Total	385	3	356	4

AvsÄttnig för osÄkra kundfordringar:

	Koncernen		Moderbolaget	
	2022	2021	2022	2021
AvsÄttningar vid årets början	4	3	4	2
Reservering för befarade förluster	5	4	3	4
Återföring av tidigare reserveringar	-4	-3	-4	-2
Konstaterade förluster	0	0	0	0
AvsÄttnig vid årets slut	5	4	3	4
Årets kostnad för osÄkra fordringar	0,4	0,1	0,0	-0,3

Motpartsrisk

Vid förvaltning av likviditet uppkommer kreditrisk relaterade till finansiella motparter. Dessa motpartsriskar 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.

Redovisat och verkligt värde på finansiella instrument, redovisat enligt IFRS 9

Koncernen	31 dec 2022		31 dec 2021	
	Summa redovisat värde	Verkligt värde	Summa redovisat värde	Verkligt värde
Tillgångar				
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat				
Placeringar, kortfristiga	140	140	–	–
Derivatinstrument	35	35	–	–
	175	175	0	0
Finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde				
Placeringar, kortfristiga	50	50	–	–
Kundfordringar (externa)	502	502	455	455
	552	552	455	455
Likvida medel				
Kassa och bank	279	279	33	33
	279	279	33	33
Skulder				
Finansiella skulder värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat				
Derivatinstrument	16	16	14	14
	16	16	14	14
Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde				
Leverantörsskulder (externa)	284	284	331	331
Leasingskulder	789	789	787	787
Låneskulder	969	969	989	989
Summa	2 042	2 042	2 107	2 107

För en mer utförlig information om de olika kategorierna, se not 2 Sammanfattning av viktiga redovisningsprinciper i årsredovisningen 2022.

31 december 2022	Nivå 1 ¹	Nivå 2 ²	Nivå 3 ³
Finansiella tillgångar			
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat	–	175	–
Summa	–	175	–
Finansiella skulder			
Finansiella skulder värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat	–	16	–
Summa	–	16	–

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 valutarivat har beräknats som de kostnader/intäkter som uppstått om kontrakten stängts på balansdagen. Härvid har marknads-kurser 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.

Säkringsredovisning

Vid utgången av 2022 tillämpas säkringsredovisning i enlighet med IFRS 9 enligt nedanstående:

- Kassaflödessäkring av valutarivat 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

	2022	2021
Kassaflödessäkring av valutarisk:		
Nominellt belopp säkringsinstrument, MEUR	66	60
Redovisat värde säkringsinstrument, MSEK	–16	–8
Påverkan på Eget Kapital, MSEK	–8	–22
Påverkan på Rörelseresultat, MSEK	–33	8
Kassaflödessäkring av ränterisk:		
Nominellt belopp säkringsinstrument, MSEK	400	500
Redovisat värde säkringsinstrument, MSEK ¹	35	–6
Påverkan på Eget Kapital, MSEK	41	14
Påverkan på Räntekostnader, MSEK	2	6

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

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

NOT 27 PENSIONER**Allmän beskrivning av pensionsplaner**

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

IITP står för Industrins och handelns tilläggs-pension och är en kollektivavtalad tjänstepension. ITP kompletterar det lagstadgade försäkringskyddet vid sjukdom, ålderspension och dödsfall. Planen består av en premiebestämd tjänstepensionsplan, ITP 1, och en i huvudsak förmånsbestämd tjänstepensionsplan, ITP 2. Om den anställda ska tillhöra ITP1 eller ITP2 beror enligt huvudregeln på den anställdes ålder. Anställd född 1979 eller senare tillhör ITP 1 och anställd född 1978 eller tidigare tillhör ITP 2.

IITP-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 35 Mkr (41 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 2022 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 2022 uppgick Alectas överskott i form av den kollektiva konsolideringsnivån till preliminärt (2023-01-13) beräknats till 172 procent (172 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 0,09 procent respektive 0,19 procent (2021: 0,11 respektive 0,20 procent).

Förmånsbestämda pensionsplaner Koncernen	2022	2021
Nuvärdet av helt eller delvis fonderade förpliktelse	63	87
Verkligt värde på förvaltningstillgångar	-72	-72
Underskott/(Överskott) i fonderade planer	-9	15
Nuvärdet av ofonderade förpliktelse	-	-
Summa underskott i förmånsbestämda pensionsplaner	-9	15
Skuld/(fordran) i balansräkningen inklusive särskild löneskatt	-9	15

Översikt förmånsbestämda planer

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

Förändringar i den förmånsbestämda förpliktelsen under året är följande:

Koncernen	Nuvärdet av förpliktelsen	Verkligt värde på förvaltningstillgångar	Summa
Per 1 januari 2022	87	-72	15
Kostnader för tjänstgöring under innevarande år	0	-	0
Räntekostnader	1	-1	0
Aktuariell vinst (-)/förlust (+)	-24	-1	-24
(Vinst)/förlust till följd av förändrade demografiska antaganden	-	-	0
(Vinst)/förlust till följd av förändrade finansiella antaganden	-	-	0
Erfarenhetsbaserade (vinster)/förluster	1	-1	0
Särskild löneskatt relaterad till omvärderingar	-	-	0
Avgifter från arbetsgivaren	-	-	0
Utbetalda ersättningar	-3	3	0
Per 31 december 2022	63	-72	-9

Förvaltningstillgångarna består av följande	Noterade	Onoterade	Summa
Egetkapitalinstrument / Aktier	14	13	27
Räntebärande värdepapper	30	0	30
Fastigheter	7	0	7
Övrigt (Affärsstrategiska tillgångar, råvaror, infrastruktur, låneportfölj, övriga kreditinvesteringar)	8	0	8
Summa	59	13	72

Pensionskostnad som redovisas i årets resultat Koncernen	2022	2021
Kostnader för tjänstgöring under innevarande period	1	1
Räntekostnader	0	0
Pensionskostnad inklusive särskild löneskatt	1	1

Koncernen uppskattar att 0 MSEK blir betalda under 2023 till fonderade (och ofonderade) förmånsbestämda planer (som redovisas som förmånsbestämda) och att 85 MSEK blir betalda under 2023 till de förmånsbestämda planer (som redovisas som avgiftsbestämda).

Antagande för förmånsbestämda förpliktelse

De väsentligaste aktuariella antagandena per balansdagen.

Koncernen	2022	2021
Diskonteringsränta per den 31 december	3,65%	1,60%
Förväntad löneökningstakt	2,70%	2,90%
Förändring i inkomstbasbelopp	3,00%	3,20%
Inflation	2,00%	2,20%
Avgångsintensitet	3,50%	3,50%
Avkastning förvaltningstillgångar	3,65%	1,60%
Särskild löneskatt relaterad till omvärderingar	24,26%	24,26%
Livslängdsantagande	DUS21 w-c	DUS14 w-c

Grund för antaganden

Diskonteringsräntan ska enligt IAS 19 fastställas baserat på marknads-mässig 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. Personalsmätning och utnyttjandegrad avseende antastbara pensioner, har fastställts baserat på historisk erfarenhet.

Livslängd DUS21

Återstående livslängd för en 65-årig kvinna är med livslängdsantagandet, DUS21, 24 år och för en man 22 år. Den genomsnittliga åldern för personer som omfattas av förmånsbestämd förpliktelse är 80 år.

Känslighetsanalys

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

Beräkningsparametrar i Msek

Diskonteringsränta +/- 0,50 %	3,15%	3,65%	4,15%
Förpliktelsens nuvärde vid periodens slut, inklusive löneskatt	68	63	58
Inflation +/- 0,50 %	1,50%	2,00%	2,50%
Förpliktelsens nuvärde vid periodens slut, inklusive löneskatt	58	63	69
Livslängd +/- 1 år	-1 år	DUS 21	1 år
Förpliktelsens nuvärde vid periodens slut, inklusive löneskatt	60	63	66

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

Moderbolaget	2022	2021
Förpliktelsens nuvärde avseende helt eller delvis fonderade pensionsplaner (-)	2	2
Förpliktelsernas nuvärde avseende ofonderade pensionsplaner (-)	0	1
Netto redovisat avseende pensionsförpliktelser	2	3

Förändringar i nettoskulden

Moderbolaget	2022	2021
Nettoskuld vid årets början avseende pensionsåtaganden	3	4
I resultaträkningen redovisad kostnad för pensionering i egen regi exkl skatter (+)	0	1
Pensionsbetalningar (-)	-1	-2
Nettoskuld vid årets slut	2	3

Nettoskuld	2022	2021
Oantastbar pensionsskuld	2	2
Antastbar pensionsskuld	0	1
	2	3

Härav kreditförsäkras via PRI

Av nettoskulden omfattas 2 av tryggandelagen.

Kostnader avseende pensioner

Moderbolaget	2022	2021
<i>Pensionering i egen regi</i>		
Kostnad för intjänande av pensioner med mera	0	1
Kostnad för pensionering i egen regi exkl skatter	0	1
<i>Pensionering genom försäkring</i>		
Försäkringspremier eller motsvarande (+)	86	87
Årets pensionskostnad exkl skatter	86	88
Redovisad nettokostnad hänförlig till pensioner exklusive skatter	86	88

Av den redovisade nettokostnaden återfinns 86 (87) i rörelsen och 0 (0) i finansnettot.

Koncernen

2022	2021
<i>Pensionering i egen regi</i>	
Kostnad för intjänande av pensioner med mera	0
Kostnad för pensionering i egen regi exkl skatter	1
<i>Pensionering genom försäkring</i>	
Försäkringspremier eller motsvarande (+)	96
Årets pensionskostnad exkl skatter	96
Redovisad nettokostnad hänförlig till pensioner exklusive skatter	96

Av den redovisade nettokostnaden återfinns 96 (92) i rörelsen och 0 (0) i finansnettot.

NOT 28 VINSTDISPOSITION**Vinstdisposition**

Till årsstämman förfogande (kronor):

Balanserat resultat	334 801 114
Fond för verkligt värde	14 882 043
Årets resultat	37 653 010
Summa	387 336 167

Styrelsen föreslår att den ansamlade förlusten disponeras på följande sätt:

I ny räkning överförs	387 336 167
Varav till Fond för verkligt värde	14 882 043

NOT 29 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 28 mars 2023

Anders Regnell
Styrelseordförande

Sten Olsson
Ledamot

Charlotte Gaarn Hansson
Ledamot

Catarina Fritz
Ledamot

Crister Fritzson
Ledamot

Michael Thorén
Ledamot

Karin Strömberg
Ledamot

Jonas Blomqvist
Arbetsagarrepresentant

Jerker Liljeberg
Arbetsagarrepresentant

Ted Söderholm
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats den 28 mars 2023

PricewaterhouseCoopers AB

Linda Corneliussen
Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Erik Hansson Widegren
Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse

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

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Green Cargo AB för år 2022 med undantag för bolagsstyrningsrapporten och hållbarhetsrapporten på sid 46–53, 90 respektive 15–17, 22–37, 44–45, 92–101. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 40-87 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 2022 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 2022 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt International Financial Reporting Standards (IFRS), såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och koncernen.

Grund för uttalanden

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

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

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 1–14, 18–21, 38–39 samt 102. Informationen i "Green Cargos ersättningsrapport 2022", 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 2022 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 försumelse som kan föranleda ersättningskyldighet mot bolaget
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

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

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

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

Revisors yttrande om bolagsstyrningsrapporten

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 46–53 samt 90 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Vår granskning har skett enligt FARs rekommendation RevR 16 Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten. Detta innebär att vår granskning av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för våra uttalanden.

En bolagsstyrningsrapport har upprättats. Upplysningar i enlighet med 6 kap. 6§ andra stycket punkterna 2–6 årsredovisningslagen samt 7 kap. 31 § andra stycket samma lag är förenliga med årsredovisningen och koncernredovisningen samt är i överensstämmelse med årsredovisningslagen.

Stockholm den 28 mars 2023
PricewaterhouseCoopers AB

Linda Corneliusson
Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Erik Hansson Widegren
Auktoriserad revisor

Styrelse



Anders Regnell

Född: 1966
Ordförande sedan: 2022
 Ordförande i ersättningsutskottet
Nuvarande befattning: Chef Strategic Development på Vattenfall AB
Tidigare befattningar: Senior Partner och Managing Director, Managing Partner i nordiska regionen, The Boston Consulting Group, Analytiker och Account Manager, Citibank
Andra uppdrag: Ledamot i Hybrit Development AB, Ledamot i Energiföretagen Sverige AB
Utbildning: Civilekonom



Karin Strömberg

Född: 1956
Ledamot sedan: 2022
Nuvarande befattning: Styrelsearbeten, investerare
Tidigare befattningar: Senior Vice President SAS Airline, Vd och delägare PharmaRelations AB
Andra uppdrag: Ordförande och ledamot i delägda bolag
Utbildning: Civilekonom



Sten Olsson

Född: 1953
Ledamot sedan: 2022
Nuvarande befattning: Egenförtagare samt Vd Östgötalänken AB
Tidigare befattningar: Statssekreterare på Finansdepartementet samt Statsrådsberedningen
Andra uppdrag: Bland annat styrelseordförande Skatteverket, styrelseordförande styrelseordförande Statens fastighetsverk och styrelseledamot Ellevio AB
Utbildning: Teknisk gymnasieutbildning



Charlotte Gaarn Hansson

Född: 1962
Ledamot sedan: 2019
 Ledamot i ersättningsutskottet
Nuvarande befattning: Ägare Scandinavian Insight Consulting
Styrelseuppdrag: Styrelseordförande Link Top Holding och vChain samt styrelseledamot Bergman & Beving, DistIT, Probi, Senergia och Stena Trade & Industry
Tidigare befattningar: Vd MTD Morgontidig Distribution i Sverige, Vd Jetpak Sverige, ledande befattningar Danzas ASG



Crister Fritzson

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



Catarina Fritz

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



Michael Thorén

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

Arbetsgagarrepresentanter



Anders Gustafsson

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



Jerker Liljeberg

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



Donny Sjöberg

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



Jonas Blomqvist

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

Ledningsgrupp



Ted Söderholm

Vd. Född 1974. I verksamheten sedan 2019.

Övriga uppdrag: Ordförande i bransch- och arbetsgivarorganisationen Tågföretagen, styrelseledamot i Almega, Svenskt Näringsliv, Xrail AG och den europeiska branschföreningen CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies)

Tidigare befattningar: Vd och Sverigechef DHL Express, Managementkonsult Accenture

Utbildning: Civilingenjör



Pär Nordlander

CFO. Född 1967. I verksamheten sedan 2020.

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

Utbildning: Civilekonom



Markus Gardbring

COO. Född 1976. I verksamheten sedan 2016.

Övriga uppdrag: Styrelseledamot i Chalmers Railway Mechanics och KTH:s Järnvägsgrupp, Styrelseledamot Xrail AG

Tidigare befattningar: Fordonsdirektör Green Cargo AB, General Manager & President Alo Tennessee Inc., Depåchef Hagalund SJ AB, Konsult McKinsey & Co

Utbildning: BSc Mechanical Engineering, MSc Business Management



Malin Fries

Chefsjurist. Född 1969. I verksamheten sedan 2018.

Tidigare befattningar:

Ämnesråd och affärsjurist vid enheten för statligt ägande, Närings- och Finansdepartementet, Gernandt & Danielsson Advokatbyrå, Setterwalls Advokatbyrå

Utbildning: Jur kand (LLM), Diplombildning för finansanalytiker



Richard Kirchner

Marknadsdirektör. Född 1971. I verksamheten sedan 2008.

Tidigare befattningar: VD Stockholms Åkeri AB, Affärsrådeschef Stockholms Åkeri AB, Driftområdeschef Svenska Statoil AB

Utbildning: Civilingenjör



Camilla Morin

HR-direktör. Född 1981. I verksamheten sedan 2016.

Tidigare befattningar:

Säkerhetschef, Green Cargo AB, HR-strateg, Green Cargo AB, Chef Rekrytering & Kompetensutveckling Swedavia AB, Verksamhetsutvecklare, Swedavia AB, Senior konsult Rekrytering & HR, Experis AB.

Utbildning: Beteendevetare



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 Ericsson, 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. Här följer GRI Index samt styrningen för respektive hållbarhetsområde.

Allmänna standardupplysningar:

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

GRI 2: Generella upplysningar 2022

Organisationsprofil

2-1	Organisationens namn	4, 21, 23	
2-2	Bolag inkluderade i hållbarhetsrapporten	37	
2-3	Redovisningsperiod & publiceringsdatum	37	
2-4	Väsentliga förändringar från tidigare redovisningsperioder vad gäller omfattning	92	Inga betydande justeringar har gjorts sedan föregående års rapportering.
2-5	Externt bestyrkande	37, 38, 88–89	

Aktiviteter och medarbetare

2-6	Marknader där organisationen är verksam och värdekedjan	4, 5, 16–24, 28, 29, 36	
2-7	Information om anställda	30, 71, 93, 101	
2-8	Information om icke anställda arbetstagare	92	Inhyrd personal rapporteras inte i bolagets HR system och kan därmed inte redovisas.

Styrning

2-9	Organisationens styrning och sammansättning	27, 46–48, 37, 90–91	
2-10	Val av styrelse och nomineringsprocessen	37, 46–47	
2-11	Styrelseordföranden	8–9, 48, 90	
2-12	Styrelsens roll i hållbarhetsarbetet	15, 25, 27, 37, 46–53	
2-13	Ansvarsdelegering för påverkanshantering	25, 47, 51, 53, 92–100	
2-14	Styrelsens roll i hållbarhetsrapporteringen	25, 37, 48–49, 51	
2-15	Intressekonflikter	27, 37, 46, 49, 90	
2-16	Rapporteringskanal för råd och frågor om etik	22–23, 30, 46–53	
2-17	Styrelseutbildning inom hållbarhetsområdet	46–53	
2-18	Utvärdering av styrelsearbetet	46–53	
2-19	Policy för styrelsens ersättning	48–49, 71	
2-20	Process för framtagning av ersättningspolicy	48–49, 71	
2-21	Årliga ersättningsförhållanden	48, 71	

GRI	Indikator	Sida	Kommentar
Strategi, policys och åtaganden			
2-22	Uttalanden från högsta beslutsfattare	6–9	
2-23	Försiktighetsprincipen	22–23	
2-24	Förankring och integrering av strategier. Policy och åtaganden	22–23, 28, 37, 46–49	
2-25	Process för motverkande av negativ påverkan	22–23, 27–31, 33–35, 44–45	
2-26	Verktyg för god affärsetik	22–23	
2-27	Efterlevnad av lagar och förordningar	22–23, 41,46	
2-28	Medlemskap i organisationer/nätverk	21, 23, 28	
Intressentrelationer			
2-29	Intressentdialog	24	
2-30	Kollektivavtal	22	

GRI 3: Väsentlighetsområden

Väsentlighetsområden			
3-1	Process för att definiera väsentlighetsområden	24–25, 92–100	
3-2	Redovisning av väsentlighetsområden	25, 27, 92–100	

KOMPLETTERANDE UPPGIFTER

GRI 2-8 Information om anställda

2022-12-31	Fast anställd		Visstidsanställd		Totalt	
		%		%		%
Män	1 389	79	270	92	1 659	81
Kvinnor	360	21	23	8	383	19
Totalt antal	1 749		293		2 042	

Kommentar: Antal anställda som redovisas är anställda per 2022-12-31 i den svenska verksamheten som är den enda region vi rapporterar. Inhyrd personal rapporteras inte heller i bolagets HR-system och redovisas ej. Redovisade siffror är framtagna ur SAP HR.

Styrning av Väsentlighetsområden:

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

SÄKERHET

GRI 3: Styrning av väsentliga områden

3-3	Uppföljning och utvärdering	25, 27, 29, 44–47, 95	
-----	-----------------------------	-----------------------	--

GRI 403 Arbetsmiljö, hälsa och säkerhet 2018

403-1	Ledningssystem för hälsa och säkerhet	30–31	
403-2	Identifiering av faror, risker och händelse-utredning	22–23, 28–31, 44–45	
403-3	Företagshälsovård	95	
403-4	Medarbetares deltagande, samråd och kommunikation i hälso- och säkerhets-frågor	22–23, 30–31	
403-5	Utbildning för medarbetare i hälsa och säkerhet	22–23, 29–31	
403-6	Främjande av medarbetares hälsa	95	
403-7	Förhindrande och begränsning av påverkan på hälsa och säkerhet kopplad till affärsrelationer	22–23, 30–31	
403-8	Medarbetare som omfattas av ledningssystemet för hälsa och säkerhet	95	
403-9	Arbetsrelaterade skador	95	

Trafiksäkerhetsindex

		27–29	
--	--	-------	--

KOMPLETTERANDE UPPGIFTER

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

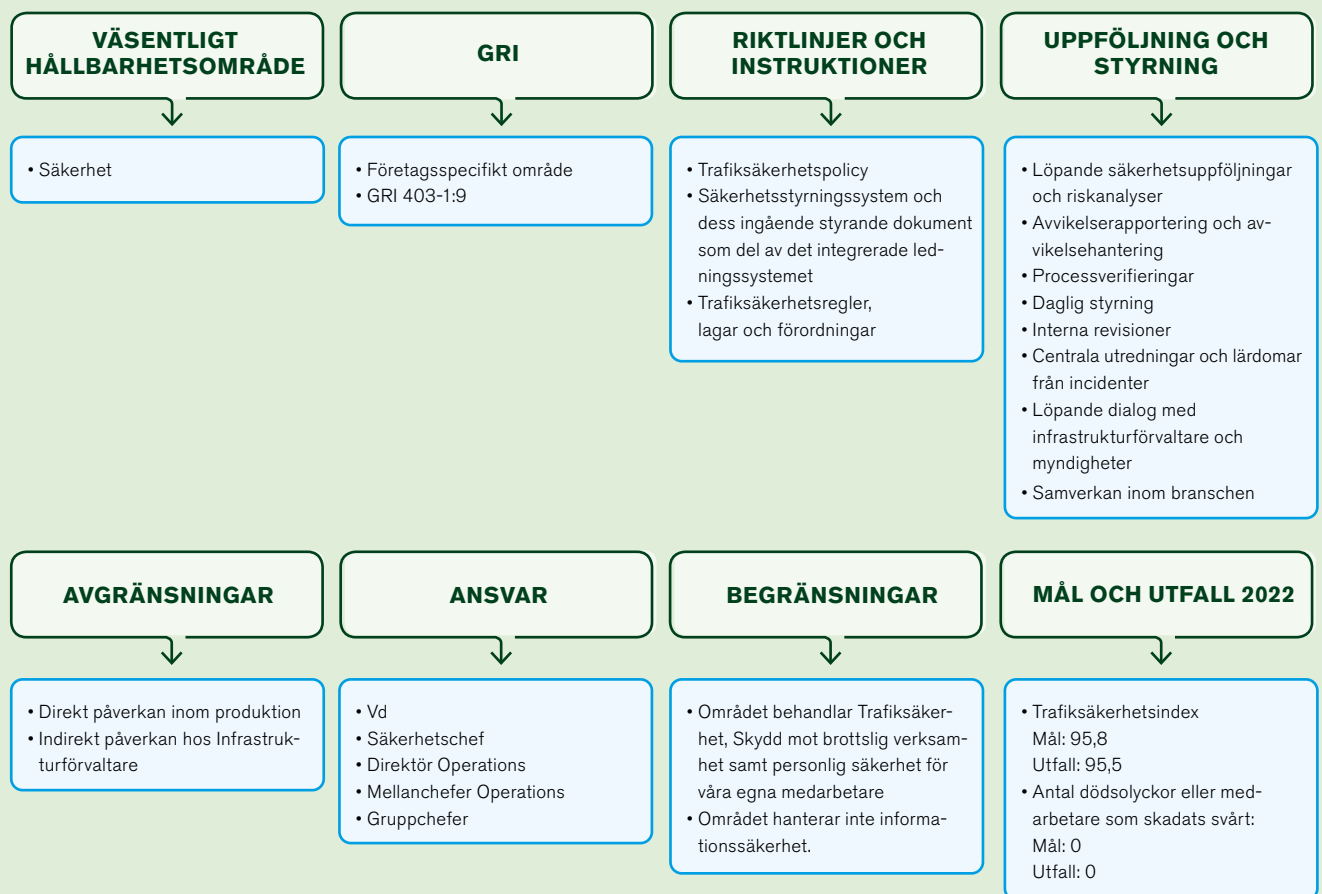
Arbetsolyckor, tillbud och arbetsskador	2022	2021	2020	2019
Totalt antal rapporterade olyckor ¹	74	82	99	54
Antal olyckor per en miljon arbetade timmar	18,7	29,0	36,5	20
Totalt antal anmälda tillbud ²	1 037	825	691	657
Antal dödsolyckor eller medarbetare som skadats svårt	0	0	0	1

Kommentar: Arbetsskador och tillbud avser all personal som utför arbete åt Green Cargo och som inträffat under angivet år (det vill säga inte nödvändigtvis rapporterats under det år de inträffat). Rapportering sker i bolagets ärendehanteringssystem men vi rapporterar varken olycksstatistik eller tillbud uppdelat på anställningsform, kön eller per region. Vi följer svensk lagstiftning vid registrering och redovisning av olycksstatistik. För våra medarbetares välmående har vi företagshälsovård genom Falck Health Care Holding AB. Green Cargo är certifierat enligt ISO 45001.

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

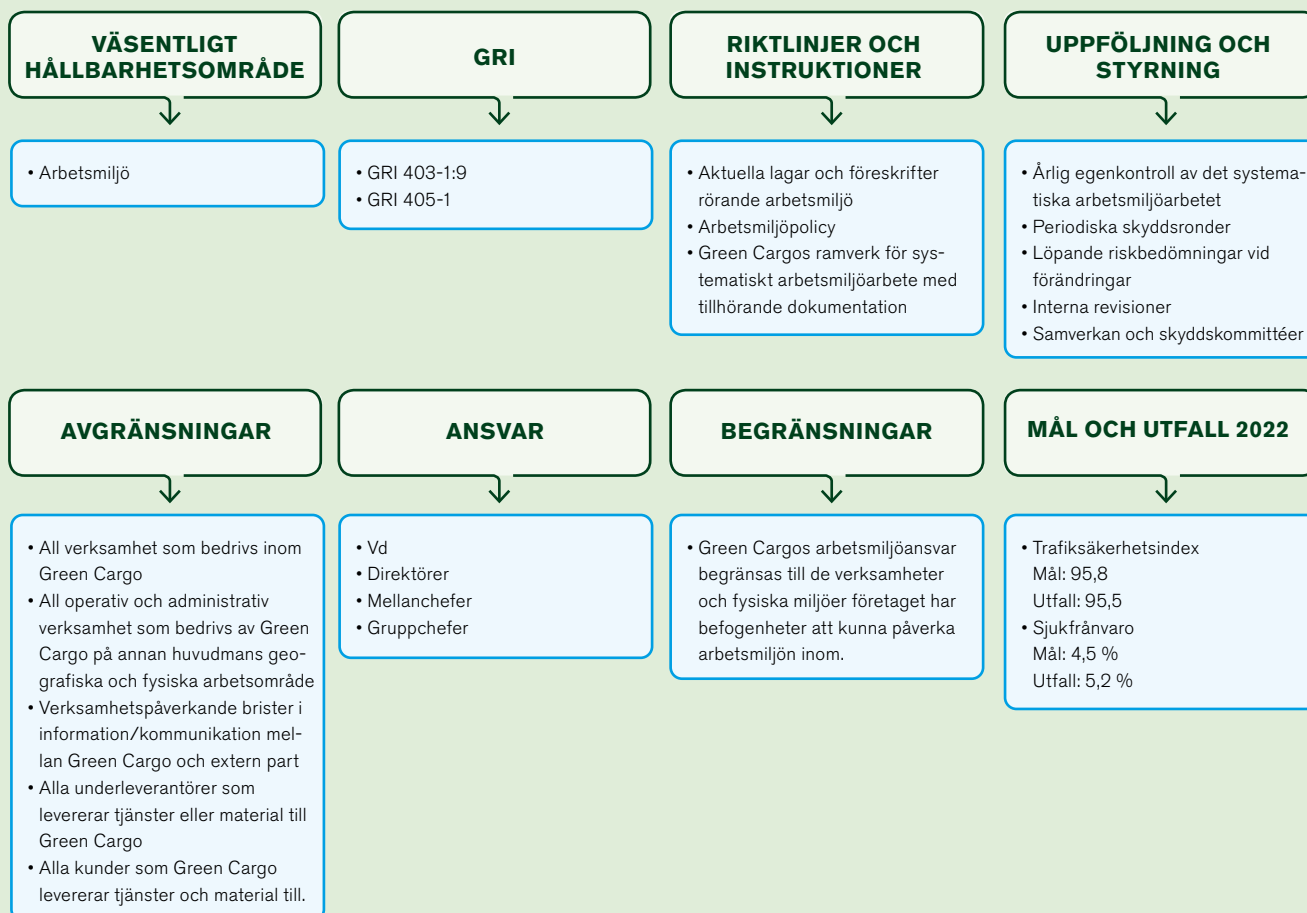
² Oönskad arbetsrelaterad händelse som under något andra betingelser kunde ha lett till en olycka.

³ 2018 var första året då talet rapporterades på



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 3: Styrning av väsentliga områden			
3-3	Uppföljning och utvärdering	24-25, 27-31, 96	
GRI 403 Arbetsmiljö, hälsa och säkerhet 2018			
		27-31, 93-95	
GRI 405-1 Sammansättning av styrelse, ledning och medarbetare 2016			
		30, 71-72, 90-91	



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 3: Styrning av väsentliga områden

3-3	Uppföljning och utvärdering	24–25, 27, 32–33, 97	
-----	-----------------------------	----------------------	--

GRI 302-3 Energiintensitet 2016

		27, 32–33	
--	--	-----------	--

GRI 305-4 Växthusgasintensitet 2016

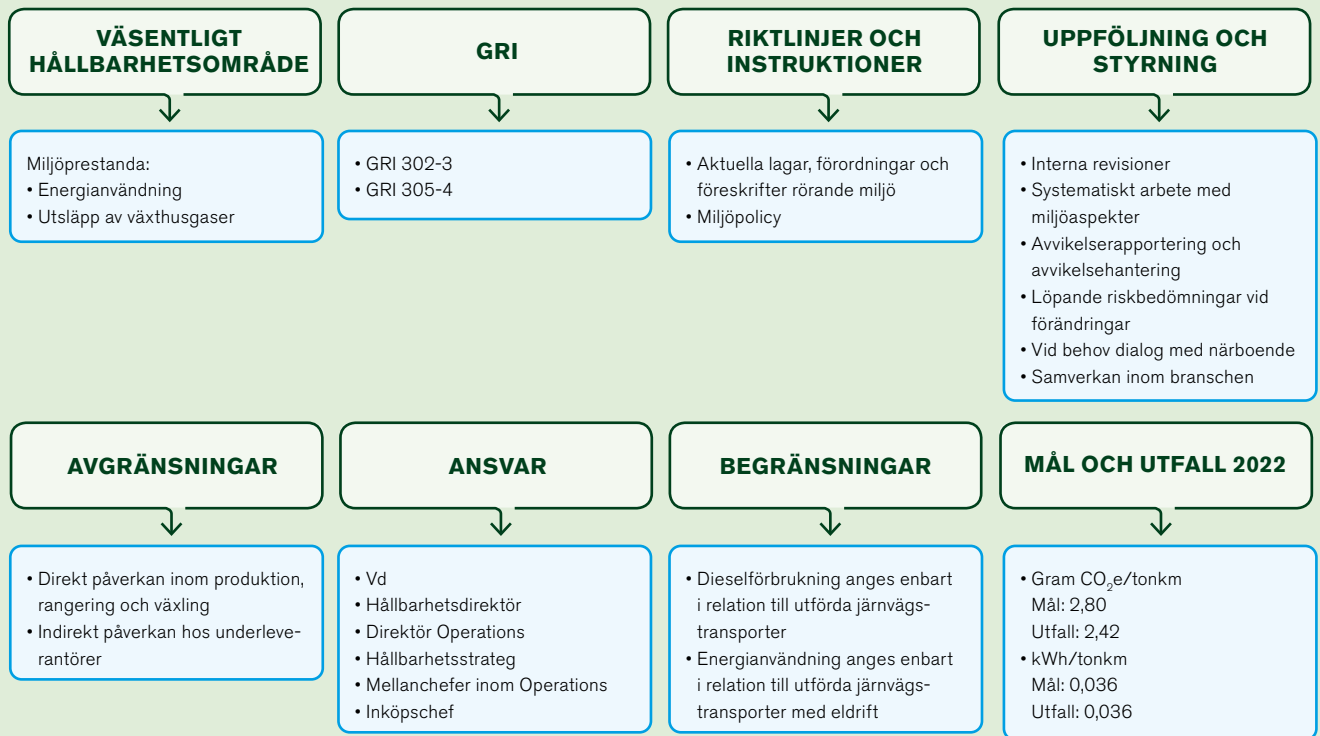
		27, 32–33	
--	--	-----------	--

KOMPLETTERANDE UPPGIFTER**GRI 305-4 Växthusgasintensitet**

Koldioxidutsläpp, transporter	2022	2021	2020
Totala ton CO ₂ e	27 596	31 048	31 399

Utfallet för GRI 305-4

Växthusgasintensitet för år 2021 har justerats beroende på sen slutjustering av elförbrukning för 2021.



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
-----	-----------	------	-----------

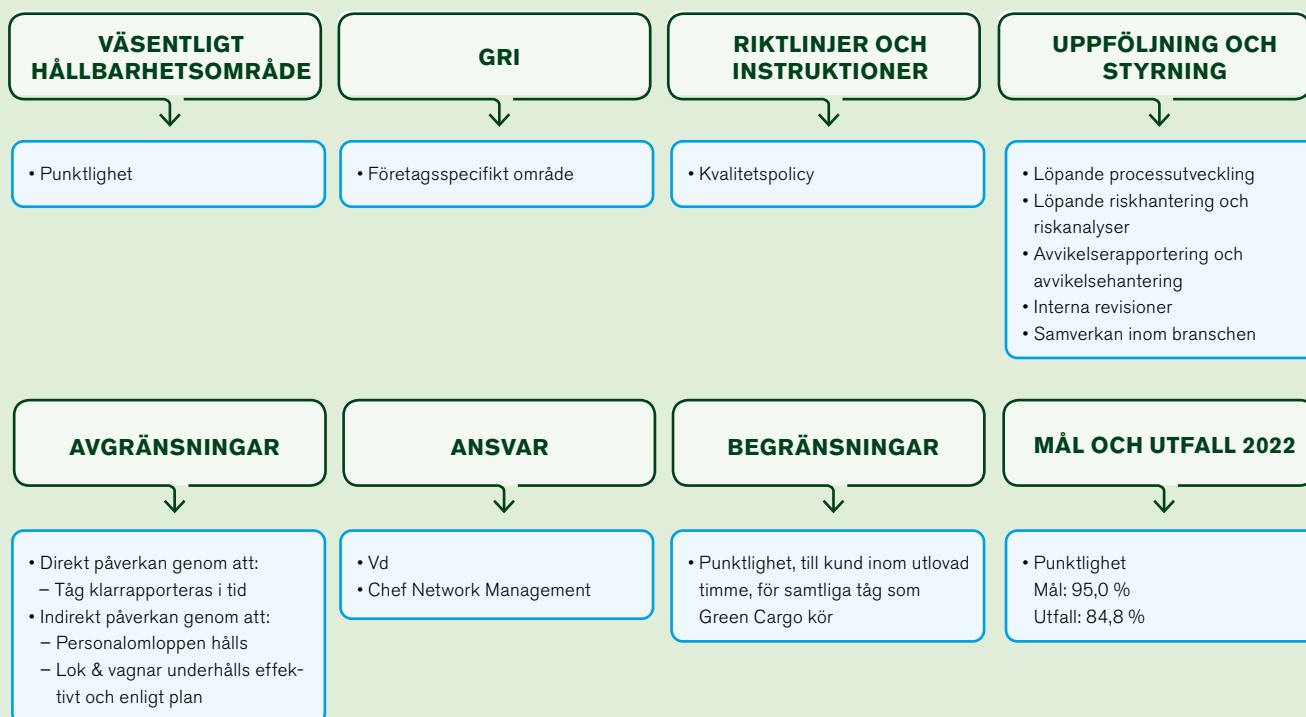
PUNKTLIGHET

GRI 3: Styrning av väsentliga områden

3-3	Uppföljning och utvärdering	22–25, 27, 34–35, 98	
-----	-----------------------------	----------------------	--

Punktlighet

		27, 34–35	
--	--	-----------	--



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

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

EKONOMISKT RESULTAT

GRI 3: Styrning av väsentliga områden

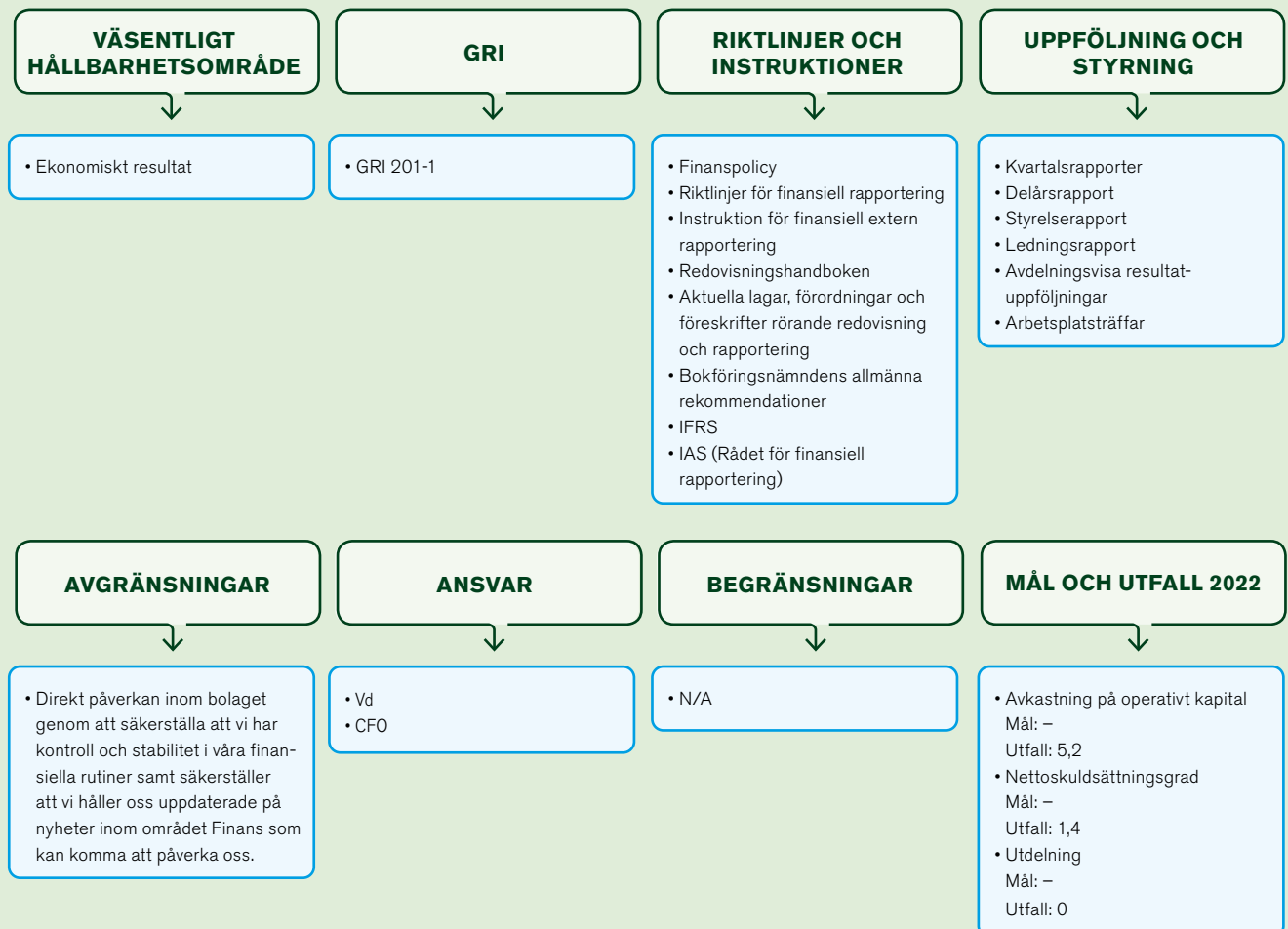
3-3	Uppföljning och utvärdering	24–25, 27, 36, 39, 99	
-----	-----------------------------	-----------------------	--

GRI 201-1 Skapat och fördelat direkt ekonomiskt värde

201-1		99	
-------	--	----	--

KOMPLETTERANDE UPPGIFTER**GRI 201-1 Skapat och fördelat direkt ekonomiskt värde 2016**

(Mkr)		2022	2021	2020	Kommentar
Skapat ekonomiskt värde					
Omsättning	Kunder	5 053	4 845	4 130	
Finansiella intäkter	Finansiärer	5	1	2	
Andelar intressebolag	Kunder	0	0	0	
Fördelat ekonomiskt värde					
Rörelsekostnader	Leverantörer	-2 942	-2 558	-2 592	
Löner och ersättningar till anställda	Anställda	-1137	-1 034	-968	Exklusive sociala avgifter och pensioner
Betalningar till finansiärer	Finansiärer	-34	-29	-34	
Betalningar till den offentliga sektorn (skatter)	Samhälle	-430	-419	-400	Sociala avgifter och pensioner
Orealiserade värdeförändringar		515	806	138	



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.

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

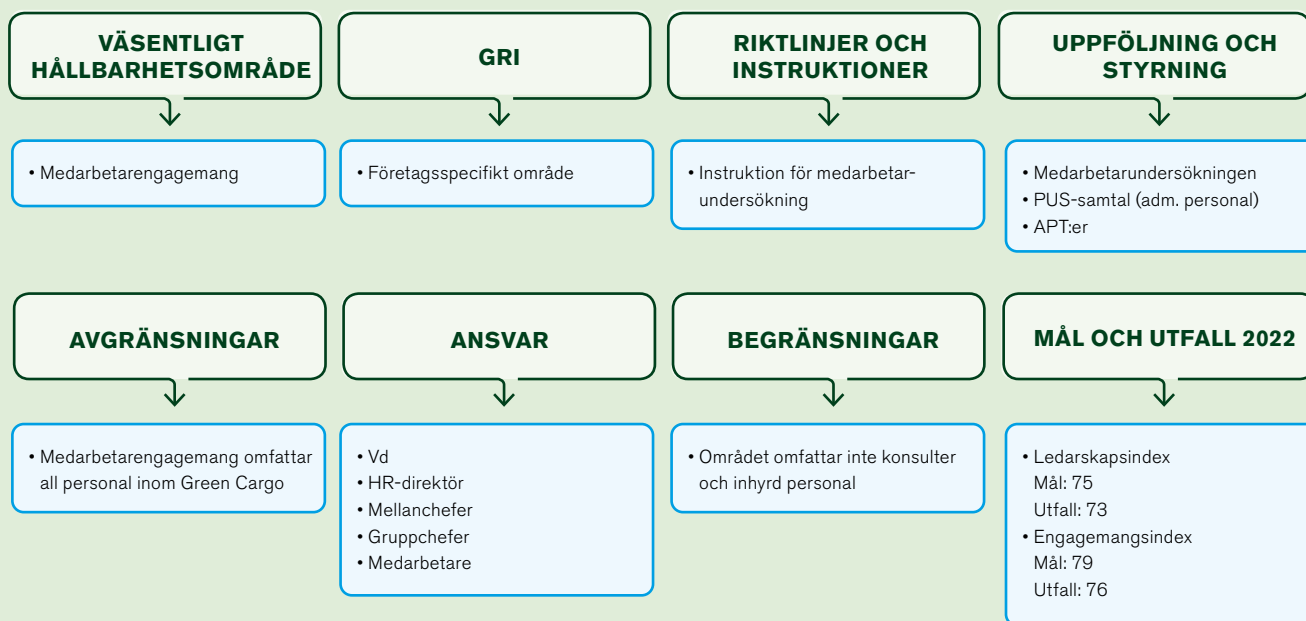
MEDARBETARENGAGEMANG

GRI 3: Styrning av väsentliga områden

3-3	Uppföljning och utvärdering	22-25, 27, 30-31, 100	
-----	-----------------------------	-----------------------	--

Medarbetarengagemang

		24-25, 27, 30-31, 100	
--	--	-----------------------	--



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

Status avseende Taxonomin

Sammandrag

Green Cargos verksamhet faller till största delen under taxonomins aktivitet 6.2 Järnvägstransport, godstrafik. Koncernen bedriver även underhåll av järnvägsfordon (taxonomi aktivitet 3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik) i egen regi och genom leverantörer av underhåll samt även lastbilstransporter (taxonomi aktivitet 6.6 Tjänster avseende vägtransport av gods) i samband med intermodala tjänster eller kundspecifika upplägg.

Green Cargo träffas inte direkt av kravet på rapportering enligt taxonomin men väljer att påbörja arbetet som ett led i att följa Statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande. Enligt taxonomiförordningen med tillämpning av den delegerade förordningen 2021-4987 ska nyckeltal avseende omsättning, kapitalutgifter och driftsutgifter anges. Bolaget har under 2022 påbörjat ett arbete inom Taxonomin varvid stor vikt lagts vid att definiera vilka delar av verksamheten som omfattas av regelverket. Arbetet kommer under 2023 att fortsätta och utvecklas för att i års- och hållbarhetsredovisningen 2023 redovisa enligt Taxonomin.

Definitioner av aktiviteterna

Transporterna sker till en majoritet med ellok och till en mindre del med diesellok. Men även om en stor del av våra transporter sker med ellok utan CO₂ utsläpp har bolaget en betydande transport av fossila bränslen som inte ingår i taxonomins aktivitet. Arbetet med att ta fram rapportering enligt Taxonomi-förordningen har börjat under slutet av 2022.

Omsättning

Redovisningsprinciper

Merparten av omsättning enligt taxonomin omfattar aktivitet 6.2 Järnvägstransport, godstrafik. Koncernen bedriver även underhåll av järnvägsfordon (taxonomi aktivitet 3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik i egen regi och genom leverantörer av underhåll. I omsättningen finns ersättning för lastbilstransporter (taxonomi aktivitet 6.6 Tjänster avseende vägtransport av gods) utförda av entreprenörer.

Viktiga uppskattningar och bedömningar

Största delen av omsättningen härrör från järnvägstransporter med hjälp av eldrivna lok. I omsättningen har exkluderats dels intäkter från järnvägstransporter med dieseldrivna fordon, transport av fossila bränslen, transporter med lastbil och terminaltjänstarbete.

Kapitalutgifter

Redovisningsprinciper

Kapitalutgifter avser investeringar i materiella anläggningstillgångar och immateriella tillgångar för varaktigt nyttjande, se not 13 och 14 och tillkommande nyttjanderätter, se not 15. Merparten av investeringarna i tillgångar omfattas av aktivitet 6.2 Järnvägstransport, godstrafik. Investeringar i materiella anläggnings-tillgångar avser, till största del, investeringar i tågfordon. Största delen avser nya eldrivna lok eller investeringar i äldre eldrivna lok och godsvagnar. Investeringar i immateriella anläggningar omfattar investeringar i verksamhetsnära IT-system.

Driftsutgifter

Redovisningsprinciper

Driftsutgifter som omfattas av taxonomins aktivitet 6.2 Järnvägstransport, godstrafik avser drift, energi och avgifter för godstransporterna. Underhåll av tågfordon omfattas av taxonomins aktivitet 3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik.

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 tvåströms-system och utrustning som klarar signalsystemen i Sverige, Danmark, Norge och Tyskland. Signalsystem har traditionellt betraktats som en del av infrastrukturen och Green Cargo har kritiserat att införandet av ERTMS belastar tågoperatörerna med tunga investeringskostnader.

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

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

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

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

Miljöprestanda Mätbar miljöpåverkan från verksamheten.

Nettotonkilometer Lastens vikt multiplicerad med debiterad transportsträcka. I avsnittet miljö avses verklig transportsträcka, inte debiterad.

Rangera Arrangera om vagnar i tåg, alternativt att ordna i led.

Trafiksäkerhetstjänst Att utföra arbetsuppgifter som omfattas av krav enligt Transportstyrelsens föreskrifter om utbildning för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten.

Tillbud En händelse som under några andra betingelser kunde ha lett till en olycka.

FINANSIELLA BEGREPP

Bolaget presenterar vissa finansiella mått i årsredovisningen som inte definieras enligt IFRS. Bolaget anser att dessa mått ger värdefull kompletterande information till ägare och bolagets ledning då de möjliggör utvärdering och benchmarking av bolagets prestation. Dessa finansiella mått ska inte ses som en ersättning för mått som definieras enligt IFRS. Nedan nyckeltal är inte definierade enligt IFRS om inte annat anges.

Avkastning på eget kapital Årets resultat dividerat med genomsnittligt eget kapital.

Avkastning på operativt kapital Årets rörelseresultat dividerat med genomsnittligt operativt kapital.

Bruttoinvesteringar Värdet av gjorda investeringar.

Jämförelsestörande poster Resultatposter som har betydande inverkan på resultatet, och om de ej lyfts fram försvårar förståelsen för bolagets underliggande operativa utveckling.

Medelantal årsanställda Medelantal årsanställda beräknat som heltidstjänster.

Nettoinvesteringar Värdet av gjorda investeringar minskat med avyttrade anläggningar inklusive återlagda avskrivningar för dessa.

Nettoskuld Räntebärande skulder minskat med räntebärande tillgångar.

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

Operativt Kapital Räntebärande skulder med avdrag för kassa samt kort och långfristiga placeringar plus eget kapital.

Räntebärande skulder Skulder som är belastade med utgifter för ränta (leasingskulder, låneskulder, derivatinstrument samt avsättning pensioner).

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

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

Rörelsemarginal Rörelseresultat dividerat med totala rörelseintäkter. Definition enligt IFRS.

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

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

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



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: Lars Andersén, Pär-Johan Wedell, Kasper Dudzik och Apelöga m fl.
Illustrationer: Art-O-Matic.





green cargo

Postadress:

Green Cargo AB
Box 39
171 11 Solna

Besöksadress:

Svetsarvägen 10
171 41 Solna

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