

2022-12-02

# Bolagsbeskrivning inför notering på Nasdaq First North Growth Market

**Viktig information om Nasdaq First North Growth Market**

Nasdaq First North Growth Market är en registrerad tillväxtmarknad för små och medelstora företag, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/65/EU om marknader för finansiella instrument, såsom implementerats i nationell lagstiftning i Danmark, Finland och Sverige, som drivs av en börs som ingår i Nasdaq-koncernen. Emittenter på Nasdaq First North Growth Market är inte föremål för samma regler som gäller för emittenter som är noterade på reglerad marknad, såsom definieras i EU:s lagstiftning och implementerats i nationell lagstiftning. De är i stället föremål för mindre omfattande regler och bestämmelser som är anpassade för små tillväxtbolag. En investering i en emittent som handlas på Nasdaq First North Growth Market kan därför vara mer riskfylld än en investering i en emittent på den reglerade marknaden. Samtliga emittenter vars aktier är upptagna till handel på Nasdaq First North Growth Market har en Certified Adviser som övervakar att regelverket efterlevs. Det är respektive börs inom Nasdaq-koncernen som godkänner ansökan om upptagande till handel.

## Viktig information

### Allmänt

Denna bolagsbeskrivning ("**Bolagsbeskrivningen**") har upprättats med anledning av att styrelsen för Rederiaktiebolaget Gotland (publ), org.nr. 556000–8020 ("**Gotlandsbolaget**" eller "**Bolaget**" eller avseende Bolaget och/eller ett eller flera av dess direkt eller indirekt ägda dotterbolag "**Koncernen**"), har beslutat att ansöka om upptagande till handel av Bolagets A-aktier respektive B-aktier på Nasdaq Stockholm First North Growth Market ("**Nasdaq First North**").

Denna Bolagsbeskrivning har inte upprättats i enlighet med bestämmelserna i Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/980 samt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/1129 och har därmed inte godkänts av Finansinspektionen. Bolagsbeskrivningen utgör således inte ett prospekt. Bolagsbeskrivningen har granskats av Nasdaq Stockholm AB.

Tvist med anledning av denna Bolagsbeskrivning och därmed sammanhängande rättsförhållanden ska avgöras exklusivt enligt svensk lag och av svensk domstol varvid Stockholms tingsrätt ska utgöra första instans.

Denna Bolagsbeskrivning utgör inte något erbjudande att teckna, eller på annat sätt förvärva, aktier i Bolaget vare sig i Sverige eller i någon annan jurisdiktion. Distribution av denna Bolagsbeskrivning är föremål för restriktioner som anges i det följande och kan även vara begränsad enligt lag och andra regler. Bolagsbeskrivningen får inte distribueras i eller till USA, Australien, Hongkong, Japan, Kanada, Nya Zeeland, Singapore, Sydafrika eller någon annan jurisdiktion där sådan distribution kräver prospekt, registrering eller andra åtgärder än de som följer av svensk rätt eller annars strider mot reglerna i sådan jurisdiktion. Bolaget har inte vidtagit, och kommer inte att vidta, någon åtgärd för att tillåta ett erbjudande till allmänheten av värdepapper i någon jurisdiktion. Personer som mottar exemplar av denna Bolagsbeskrivning, eller önskar investera i Bolaget, måste informera sig om och följa sådana restriktioner. Åtgärder i strid med restriktionerna kan utgöra brott mot tillämplig värdepapperslagstiftning och orsaka skada för Bolaget.

Aktierna i Bolaget har inte registrerats och kommer inte att registreras enligt United States Securities Act från 1933 i dess nuvarande lydelse ("**Securities Act**") eller värdepapperslagstiftningen i någon delstat eller annan jurisdiktion i USA och får inte erbjudas, säljas eller på annat sätt överföras, direkt eller indirekt, i eller till USA, förutom enligt ett tillämpligt undan tag från, eller genom en transaktion som inte omfattas av, registreringskraven i Securities Act och i enlighet med värdepapperslagstiftningen i relevant delstat eller annan jurisdiktion i USA.

### Framtidsinriktad information

Bolagsbeskrivningen innehåller vissa framtidsinriktade uttalanden som återspeglar Bolagets aktuella syn på framtida händelser samt finansiell och operativ utveckling. Ord som "avses", "bedöms", "förväntas", "kan", "planerar", "uppskattar", "förutser", "bör", "antar", "kommer", "vill" och andra uttryck som innebär indikationer eller förutsägelser avseende framtida utveckling eller trender, och som inte är grundade på historiska fakta, utgör framtidsinriktade uttalanden. Framtidsinriktade uttalanden är till sin natur förenade med såväl kända som okända risker och osäkerhetsfaktorer eftersom de är avhängiga framtida händelser och omständigheter. Framtidsinriktade uttalanden utgör inte några garantier avseende framtida resultat eller utveckling och verkligt utfall kan komma att väsentligen skilja sig från vad som uttalas i framtidsinriktade uttalanden. Faktorer som kan medföra att Bolagets framtida resultat och utveckling avviker från vad som uttalas i framtidsinriktade uttalanden innefattar bland annat dem som beskrivs i avsnittet "**Risikofaktorer**". Framtidsinriktade uttalanden i Bolagsbeskrivningen gäller endast per dagen för Bolagsbeskrivningens offentliggörande. Bolaget lämnar inga utfästelser om att offentliggöra uppdateringar eller revideringar av framtidsinriktade uttalanden till följd av ny information, framtida händelser eller liknande omständigheter annat än vad som följer av tillämpliga lagar och regler.

### Bransch- och marknadsinformation

Informationen som har anskaffats från en tredje part har återgivits korrekt och såvitt Bolaget kan utröna av informationen som offentliggjorts av denna tredje part har inga sakförhållanden utelämnats som skulle göra den återgivna informationen felaktig eller vilseledande. De källor som Bolaget har hämtat tredje parts-information från anges genom fotnoter löpande i Bolagsbeskrivningen. Marknads- och branschinformation är till sin natur framåtblickande, föremål för osäkerhet och speglar inte nödvändigtvis faktiska marknads- och branschförhållanden. Även om informationen har återgivits korrekt och Bolaget anser att källorna är tillförlitliga har Bolaget inte oberoende verifierat informationen, varför dess riktighet och fullständighet inte kan garanteras. Såvitt Bolaget känner till och kan förvissa sig om genom jämförelser med annan information som offentliggjorts av dessa källor har dock inga uppgifter utelämnats på ett sätt som skulle kunna göra den återgivna informationen felaktig eller missvisande.

### Presentation av finansiell information

Om inget annat uttryckligen anges, har ingen finansiell information i Bolagsbeskrivningen reviderats eller granskats av Bolagets revisor. Viss finansiell information och annan information som presenteras i Bolagsbeskrivningen har avrundats för att göra informationen mer lättillgänglig för läsaren. Följaktligen överensstämmer inte siffror i vissa kolumner exakt med angiven totalsumma. Användningen "M" före en valuta indikerar miljoner och "T" eller "K" indikerar tusen.

## Innehållsförteckning

|                                                                      |    |
|----------------------------------------------------------------------|----|
| RISKFAKTORER.....                                                    | 4  |
| BAKGRUND OCH MOTIV.....                                              | 14 |
| MARKNADSÖVERSIKT.....                                                | 15 |
| VERKSAMHETSBESKRIVNING.....                                          | 22 |
| FINANSIELL INFORMATION I SAMMANDRAG.....                             | 30 |
| KAPITALSTRUKTUR, SKULDSÄTTNING OCH ANNAN FINANSIELL INFORMATION..... | 40 |
| STYRELSE, LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE OCH REVISORER.....               | 42 |
| BOLAGSSTYRNING.....                                                  | 47 |
| AKTIEKAPITAL OCH ÄGARFÖRHÅLLANDEN.....                               | 51 |
| BOLAGSORDNING.....                                                   | 55 |
| LEGALA FRÅGOR OCH KOMPLETTERANDE INFORMATION.....                    | 58 |
| VISSA SKATTEFRÅGOR I SVERIGE.....                                    | 65 |
| ADRESSER.....                                                        | 68 |

## Aktieinformation

Planerad första dag för handel på Nasdaq First North Growth Market: **7 december 2022**

Antal utestående aktier i Rederiaktiebolaget Gotland: **2 500 000 aktier, varav 1 811 693 är A-aktier och 688 307 är B-aktier**

Kortnamn (ticker) A-aktie: **GOTL A**

Kortnamn (ticker) B-aktie: **GOTL B**

ISIN-kod A-aktie: **SE0000105371**

ISIN-kod B-aktie: **SE0000105397**

LEI-kod: **549300A64U24QVHYJ135**

## Finansiell kalender

Bokslutskommuniké 2022: **21 mars 2023**

Delårsrapport 1 januari - 31 mars: **17 maj 2023**

Årsstämma 2023: **1 juni 2023**

## RISKFAKTORER

*Koncernens verksamhet och lönsamhet påverkas både av rörelserisker och finansiella risker. Den riskfaktor som Bolaget anser som den mest väsentliga med hänsyn till sannolikhet och förväntad betydelse av dess negativa påverkan om den skulle materialiseras presenteras först i varje kategori nedan. De riskfaktorer som därefter följer i varje kategori är inte rangordnade i ordning av väsentlighet. Utöver information som framkommer i Bolagsbeskrivningen bör därför varje investerare göra sin egen bedömning av varje riskfaktor och dess betydelse för Koncernens framtida utveckling samt en allmän omvärldsbedömning. Bolagsbeskrivningen innehåller vidare framtidsinriktade uttalanden som är beroende av framtida händelser, risker och osäkerhetsfaktorer.*

### Risker hänförliga till Bolagets verksamhet, bransch och marknad

#### **Risker relaterade till bränslepriser och geopolitisk oro**

Europa, och därmed även Sverige, har sedan Rysslands invasion av Ukraina den 24 februari 2022 ställts inför signifikant förändrade ekonomiska förhållanden med ökad inflation och höjda räntor som följd. Störningar i leveranskedjor och osäkerheter kring tillgång av råvaror har tilltagit och priset på bränsle, särskilt fossila bränslen, har ökat kraftigt från en sedan tidigare hög nivå. Koncernens färjor drivs med Marine Gas Oil (MGO), biogas (LBG) eller naturgas (LNG). Ökade kostnader för bränsle utgör en väsentlig risk för Koncernen eftersom bränslekostnaderna, avseende de fartyg som inte är uthyrda till extern part, utgör en betydande del av Koncernens löpande kostnader och har ökat successivt under 2021 och 2022. Priset på Koncernens bränsleinköp styrs av världsmarknadspriset för respektive bränsletyp, som i sin tur påverkas av såväl globala som regionala faktorer. Kostnaden för bränslen kan därför vara mycket volatil. Prisökningar på de bränslen som Koncernens fartyg drivs med kan påverka Koncernens lönsamhet då det inte alltid är möjligt att höja biljettpriser och liknande priser eller implementera bränsletillägg i samma takt som bränslekostnaderna ökar och därmed föra över de ökade kostnaderna på slutkonsumenten.

Upphandlingsavtalet (såsom definierat nedan i avsnittet med rubriken "Riskfaktorer - En betydande andel av Koncernens intäkter härrör från ett och samma upphandlingsavtal") innehåller en betydande risk vad avser fluktuationer i råvarupriser. I avtalet finns det en bestämmelse som innebär att inom ett intervall på +/- 25 procent av avtalsnivån på bunkerindex i svenska kronor justeras inte ersättningen från Trafikverket vilket innebär att Bolagets dotterbolag Destination Gotland AB tar hela risken inom intervallet. Stiger bunkerindex över eller under dessa brytgränser justeras ersättningen med 50 procent av den beräknade kostnaden. En fördyring av bränslepriser skulle således särskilt riskera att öka Koncernens kostnader för passagerar- och godstrafiken till och från Gotland och därför ha en betydande inverkan på Koncernens lönsamhet i den utsträckning kostnadsökningar inte kan mötas med högre priser.

#### **Risker relaterade till makrotrender och konsumtionspreferenser**

Efterfrågan på Koncernens tjänster varierar till följd av makroekonomiska faktorer, såsom inflation och ränteläge samt konsumenters rese- och konsumtionsbeteenden. Covid-19-pandemin ("Pandemin" eller "Covid-19") hade en negativ inverkan på resandet och därför det ekonomiska läget inom Koncernens marknadsområde under 2020 och 2021. Främst på grund av Pandemin minskade Koncernens nettoomsättning från 2 508 762 000 kronor 2019, till 1 870 221 000 kronor år 2020 och Koncernens rörelseresultat minskade från 506 030 000 kronor 2019 till 142 015 000 kronor år 2020. Under 2021 var Koncernens nettoomsättning 2 291 034 000 kronor och Koncernens rörelseresultat 123 834 000 kronor. En eventuell negativ utveckling på grund av att smittspridningen av Covid-19 åter tar fart, eller för det fall spridning av en ny samhällsfarlig sjukdom sker, kan inte uteslutas vilket skulle få en väsentlig negativ effekt på Koncernens verksamhet och resultat.

Andra makroekonomiska faktorer såsom en långvarigt hög inflation och höjda räntor som en följd av bland annat Rysslands invasion av Ukraina samt en expansiv penningpolitik, är vidare något som skulle riskera efterfrågan på Koncernens tjänster. En fortsatt hög inflation och återkommande räntehöjningar medför att konsumenters köpkraft minskar och därmed efterfrågan på Koncernens tjänster. Vidare skulle en minskad ekonomisk aktivitet kunna leda till reducerade export- och importvolymerna från och till de länder där Koncernen är verksam, vilket kan påverka efterfrågan på Koncernens frakttjänster.

Efterfrågan på Koncernens tjänster och produkter påverkas också av konsumenters rese- och konsumtionsbeteenden. Exempelvis kan en ökad medvetenhet angående klimatförändringar och miljöskydd påverka allmänhetens bild av färjetrafiken som skadlig för miljön. Om rederibranschen ådrar sig negativ publicitet vad gäller miljöpåverkan, kan detta ge upphov till att konsumenter förhåller sig mer negativa till Koncernens rederirelaterade tjänster. Koncernen måste således lyckas med att anpassa sitt produkt- och tjänsteutbud till rådande konsumtionspreferenser och till en så bred kundbas som möjligt, och ett misslyckande med detta kan påverka Koncernens försäljning negativt.

### ***En betydande andel av Koncernens intäkter härrör från ett och samma upphandlingsavtal***

Koncernen bedriver, genom det helägda dotterbolaget Destination Gotland AB ("**Destination Gotland**"), passagerar- och godstrafik med färja till och från Gotland ("**Gotlandstrafiken**") under ett tioårigt upphandlingsavtal med Trafikverket ("**Upphandlingsavtalet**") som gäller till och med den 31 januari 2027. Upphandlingsavtalet omfattar sträckorna Visby och Nynäshamn respektive Visby och Oskarshamn och är ett så kallat nettoavtal, där Destination Gotland behåller passagerarintäkterna tillsammans med en fast ersättning från Trafikverket för att utföra trafiken. Koncernen är därför beroende av att locka tillräckligt många passagerare och frakta en tillräcklig volym av gods och är således exponerad mot en volymrisk i förhållande till Upphandlingsavtalet. För det fall att Koncernen inte skulle uppnå tillräcklig volym i Gotlandstrafiken skulle det riskera att få en väsentlig negativ inverkan på Koncernens lönsamhet och resultat i den mån Koncernen inte lyckas anpassa utbudet av antalet turer till befintlig efterfrågan.

Under räkenskapsåret 2021 stod Koncernens passagerar- och godstrafik i Sverige för en nettoomsättning uppgående till 1 706 866 000 kronor<sup>1</sup>, vilket kan jämföras med Koncernens totala nettoomsättning som uppgick till 2 291 034 000 kronor<sup>2</sup> under motsvarande period. Under räkenskapsåret 2021 uppgick ersättningen, inklusive bränslekomensation enligt ovan, från Trafikverket till 535 Mkr, motsvarande cirka 23 procent av Koncernens totala nettoomsättning. Följaktligen är Koncernen i hög grad beroende av de intäkter som både direkt och indirekt härrör från Gotlandstrafiken och Upphandlingsavtalet.

Det finns i dagsläget ingen direkt konkurrerande färjetrafik till och från Gotland. I framtiden är dock Koncernen delvis beroende av att vinna motsvarande upphandlingar med Trafikverket, eller motsvarande ansvarig statlig myndighet, för att kunna bedriva passagerar- och godstrafik med färja till och från Gotland på samma sätt som idag även om annan trafik kan bedrivas utan att Bolaget har vunnit upphandlingen. Det finns följaktligen en risk att konkurrerande anbud i den framtida upphandlingen skulle kunna medföra att Koncernen förlorar upphandlingen, innebärande att Koncernen inte längre skulle kunna fortsätta att bedriva passagerar- och godstrafik till och från Gotland på samma sätt som Koncernen för närvarande gör, vilket väsentligen skulle påverka Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

---

<sup>1</sup> Siffran inkluderar nettoomsättning från Gotlandstrafiken och koncernbolaget Hansa Destinations AB, som bedriver trafik mellan Nynäshamn och Rostock.

<sup>2</sup> Siffran inkluderar nettoomsättning från Gotlandstrafiken och koncernbolaget Hansa Destinations AB, som bedriver trafik mellan Nynäshamn och Rostock.

Koncernen är även beroende av att de upphandlingsavtal som i framtiden kan komma att ingås med Trafikverket är tillräckligt förmånliga för Koncernen. Exempelvis skulle en försämrad ersättning eller ersättningsstruktur från Trafikverket väsentligt kunna reducera Koncernens totala intäkter som härrör från Upphandlingsavtalet. Vidare skulle en annan upphandlingsmodell med exempelvis statligt ägda fartyg, där upphandlingsförfarandet endast avser driften, väsentligt kunna påverka Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat. På sikt skulle ett införande av statligt ägda fartyg också riskera att fler konkurrenter, såväl utländska som svenska, skulle kunna lägga konkurrenskraftiga anbud och därmed öka risken att Koncernen inte vinner framtida upphandlingar. Vidare skulle en upphandlingsmodell med statligt ägda fartyg innebära att Koncernen måste sysselsätta sina fartyg på annat sätt.

Offentliga upphandlingsförfaranden är dessutom förenade med vissa övriga risker. Vid offentliga upphandlingsförfaranden kan exempelvis anbudsgivare och potentiella anbudsgivare begära överprövning av upphandlingsförfarandet. Det finns således en risk att andra anbudsgivare begär överprövning av en upphandling som Koncernen har vunnit, vilket skulle kunna komma att få en negativ påverkan på Koncernens verksamhet och resultat, antingen vid negativt utfall vid överprövning eller på grund av fördröjningseffekter.

### ***Risker relaterade till driftsavbrott och störningar under sommarperioden***

Koncernens rederiverksamhet med bland annat passagerartrafik till och från Gotland och mellan Nynäshamn och Rostock, bedrivs genom de helägda dotterbolagen Destination Gotland AB och Hansa Destinations AB, samt Koncernens hotellverksamhet, drift av semesteranläggningar och resebyråverksamhet, vilket främst bedrivs genom det helägda dotterbolaget Gotland Hotels & Properties AB, är i stor utsträckning säsongsbetonade och den största delen av Koncernens intäkter genereras under sommarmånaderna. Följaktligen fluktuerar Koncernens intäkter, kassaflöde och resultat beroende på säsong och normalt genereras störst intäkter under månaderna juli och augusti. Under åren 2018 och 2019 utgjorde antalet passagerare under juni, juli och augusti 54 procent av det totala antalet passagerare på årsbasis.<sup>3</sup> Störningar i Koncernens verksamhet under särskilt dessa månader skulle innebära en risk för Koncernen och skulle kunna ha en väsentlig negativ effekt på Koncernens verksamhet, kassaflöde och resultat. Exempelvis kan en olycka, fackliga konflikter och strejker, eller mekaniska eller tekniska problem med fartyg, leda till avbrott i verksamheten och resultera i minskade intäkter och ett försämrat resultat. Vidare är Koncernen delvis beroende av att lyckas med marknadsföringen och försäljningen inför och under dessa månader, samt delvis beroende av väderförhållanden som gynnar efterfrågan på de tjänster som Koncernen erbjuder. Om några av ovanstående risker skulle materialiseras finns det en risk att Koncernens finansiella ställning och resultat på ett väsentligt sätt påverkas negativt.

### ***Risker hänförliga till Koncernens produkttankverksamhet***

Förutom rederiverksamhet med passagerar- och godstrafik bedriver Koncernen viss produkttankverksamhet främst genom det helägda dotterbolaget Gotland Tankers AB, som äger 50 procent av två produkttankfartyg. Båda dessa produkttankfartyg är uthyrda till extern part under längre avtal och ansvaret för teknisk management och bemanning ligger hos OSM Maritime i Norge. Det finns en risk att Koncernen inte lyckas förnya nuvarande kontrakt på för Koncernen förmånliga villkor och/eller att de samarbeten som Koncernen har ingått inte fortskrider såsom förväntat, vilket skulle få en negativ effekt på den del av Koncernens produkttankverksamhet som kvarstår och därmed Koncernens totala intäkter

---

<sup>3</sup> Åren 2018 och 2019 är har valts såsom normala verksamhetsår, då 2020 och 2021, samt delar av dessa år, påverkats kraftigt av Covid-19.

och resultat. Koncernens tankverksamhet är under avveckling och under 2022 har Gotland Tankers AB avyttrat de fyra tidigare helägda fartygen i Gotland Class-serien, M/T Gotland Carolina, M/T Gotland Aliya, M/T Gotland Sofia och M/T Gotland Marieann, se vidare avsnitt "*Legala frågor och kompletterande information - Väsentliga avtal - Avyttringar av produkttankfartyg*".

De två återstående fartygen kopplade till Koncernens produkttankverksamhet transporterar raffinerade oljeprodukter, vegetabiliska oljor och kemikalier samt andra flytande produkter såsom metanol. Vid frakt av miljöfarligt gods finns en risk för miljöfarliga utsläpp till följd av olyckor eller misstag. För det fall att en incident som leder till miljöfarliga utsläpp skulle ske, finns det en risk att allmänhetens uppfattning av hälsorisker, säkerhet och trivsel förknippat med Bolagets tjänsteutbud skulle försämrats liksom Bolagets renommé. Vidare skulle en incident som leder till miljöfarligt utsläpp kunna få allvarliga ekonomiska konsekvenser för Koncernens produkttankverksamhet. Detta riskerar att på ett väsentligen negativt sätt påverka Koncernens intäkter och resultat.

### ***Risker relaterade till olyckor, incidenter och driftsstörningar inom Koncernens rederiverksamhet***

Fartygsdrift innebär en risk för olyckor och andra incidenter till sjöss, vilket kan leda till att passagerarsäkerheten kan komma att ifrågasättas och därmed negativt påverka hela branschen. Koncernens fartyg har senast 2007 varit och kan i framtiden vara involverade i olyckor och incidenter, vilket kan ge upphov till oförutsedda kostnader för reparationsarbeten och inkomstbortfall då fartygen inte kan vara i trafik under den tid som gransknings- och reparationsarbeten genomförs. Det finns inte heller några garantier för att Koncernens försäkringar ersätter alla förluster som kan uppstå till följd av skador på Koncernens fartyg, såsom inkomstbortfall för all den tid som fartygen är ur trafik. Om större olyckor eller incidenter som involverar passagerarfärjor inträffar var som helst i världen, kan detta också negativt reflekteras i efterfrågan på Koncernens färjetjänster och således påverka Koncernens intäkter och resultat på ett negativt sätt.

Koncernen kan också drabbas av oförutsedda problem kopplade till underhållsarbete av sin fartygsflotta. Om Koncernens fartyg råkar ut för mekaniska eller tekniska problem, kan detta leda till att fartygen måste tas ur trafik till dess att nödvändiga reparationer har utförts, vilket kan resultera i att Koncernen tvingas ställa in avgångar och/eller minska sitt utbud. Dylåka mekaniska eller tekniska problem kan således ge upphov till störningar i Koncernens verksamhet och oförutsedda reparationskostnader samt påverka Koncernens rykte negativt. Vidare skulle även fackliga konflikter och strejker kunna leda till betydande avbrott i Koncernens verksamhet.

Rederiverksamhet (innefattande även kvarvarande produkttankverksamhet) omfattar även risker för till exempel olyckor eller ordningsproblem ombord på Koncernens fartyg eller i hamnutrymmen, miljörelaterade incidenter (se mer ovan i avsnittet med rubriken "*Riskfaktorer – Risker hänförliga till Koncernens produkttankverksamhet*"), såsom utsläppsoluckyor samt andra incidenter som kan påverka allmänhetens uppfattning av hälsorisker, säkerhet och trivsel förknippat med Koncernens tjänsteutbud liksom Koncernens renommé. Ifall någon av ovannämnda eller liknande incidenter inträffar i Koncernens rederiverksamhet eller i branschen i allmänhet, kan detta skada rederibranschens och Koncernens rykte och leda till en nedgång i efterfrågan på Koncernens rederitjänster.

Sjöfart är också förknippat med risker som hänför sig till väderförhållanden och Koncernen kan således påverkas av dåliga väderförhållanden. Hård sjögång eller andra missgynnsamma väderförhållanden på Östersjön, där merparten av Koncernens rederiverksamhet bedrivs, kan påverka möjligheten för Koncernen att trafikera färjelinjerna till och från Gotland samt till Rostock med sina fartyg och eventuellt leda till förseningar, avbokning av avgångar eller att avgångar ställs in, eller till och med olyckor, vilket kan påverka Koncernens verksamhet negativt. Koncernen äger även fartyg som trafikerar linjer med risk för dåliga väderförhållanden, såsom mellan Dunkerque i Frankrike och Rosslare på Irland, samt mellan Nordön och Sydön på Nya Zeeland. Därutöver bedriver Koncernen även produkttankverksamhet över



andra geografier som också är exponerade mot sämre väderförhållanden, vilket också innebär en högre risk för olyckor på grund av väderförhållanden, som på ett väsentligt sätt skulle kunna påverka Koncernens verksamhet negativt.

### ***IT-relaterade risker***

Koncernen är i sin verksamhet beroende av effektiva digitala lösningar och IT-system både ombord på sina fartyg, i landfunktionerna, för intern och extern kommunikation samt för sin hotell- och semesteranläggningsverksamhet. Som exempel på för Koncernens verksamhet viktiga system kan nämnas betalnings-, biljettboknings-, kundhanterings- och hotellbokningssystem. Tillförlitliga IT-system är också en förutsättning för att Koncernens fartyg ska kunna navigera på ett säkert sätt. Dessa lösningar och system kan kräva betydande investeringar och måste ständigt uppdateras och förbättras för att möta kunders krav och förväntningar. Ifall Koncernen misslyckas med att i god tid eller till rimligt pris utföra uppdateringar och förbättringar, ifall uppdateringar och förbättringar inte leder till de resultat som Koncernen förväntat sig eller ifall Koncernen misslyckas med att utbilda sin personal i användningen av nya system, kan detta leda till högre kostnader än vad som förutsetts och påverka Koncernens resultat.

Koncernens IT-system kan utsättas för störningar till följd av strömavbrott, nätverksattacker och övriga säkerhetsintrång, funktionsstörningar i hårdvara eller mjukvaruprogram, datorvirus, försummelse hos leverantörer av IT-tjänster, mänskliga fel gjorda av Koncernens personal eller liknande. Olika cyberhot har den senaste tiden ökat i takt med att företagets verksamhet digitaliserats. Koncernen kan utsättas för till exempel phishing-attacker, sabotageprogram, utpressningsprogram med mera och det kan vara svårt att i tid upptäcka dylika attacker, vilket kan förlänga den tid som störningen pågår och förvärpa den potentiella skadan. Speciellt skulle ett misslyckande med att säkra och skydda betalningstransaktioner och konsumenters personliga information kunna resultera i ett avbrott i Koncernens verksamhet och IT-system och orsaka finansiella förluster, skadeståndskrav och/eller skada på Koncernens rykte. Även tredje parter som levererar IT-system och digitala lösningar till Koncernen kan utsättas för ovan nämnda eller andra operativa risker, vilket också kan påverka funktionen av Koncernens IT-system och de digitala tjänster som Koncernen erbjuder.

### ***Risker relaterade till beställning av nya fartyg och avyttringar av fartyg***

Som en del av Koncernens ersättnings- och uppgraderingsarbete beställer Koncernen ibland nya fartyg. Senaste fartyg att tas i drift var M/S Gotland under räkenskapsåret 2020. För att minska Koncernens utsläpp av skadliga emissioner bedrivs även ett utvecklingsarbete med målet att ta fram och beställa, med leverans inom en tidsram på 10 år, ett konceptfartyg drivet på miljövänlig vätgas med nollutsläpp. Koncernens ledning förväntar sig att ibruktagandet av nya fartyg, däri inkluderat det nya konceptfartyget, ska stärka Koncernens konkurrenskraft men det finns inga garantier för att de förväntade fördelarna med ibruktagandet av nya fartyg förverkligas.

Det finns en risk att leveransen av nya fartyg försenas i förhållande till den ursprungliga leveranstidtabellen och problem som uppenbarar sig under färdigställandet av ett fartyg kan orsaka ytterligare förseningar. Eventuella likviditetsproblem eller andra problem hos leverantör eller någon av underleverantörerna som deltar i konstruktionsarbetet kan påverka tidtabellen och/eller totalkostnaden för leverans eller kvaliteten på fartyg. Vidare finns det en risk att Koncernen dras in i tidskrävande processer och förhandlingar för det fall att beställda fartyg är behäftade med fel.

I händelse av att nya fartyg, oavsett orsak, inte kan levereras i tid kan Koncernen bli tvungen att planera om sin verksamhet, vilket kan påverka Koncernens konkurrenskraft och framtidsutsikter negativt. Vidare, för det fall att beställda fartyg visar sig ha kvalitativa brister som upptäcks vid leverans eller i ett senare skede, kan detta resultera i att beställda fartyg inte kan tas i bruk eller måste repareras, vilket kan leda till att Koncernen ådrar sig betydande kostnader för reparationsarbeten och går miste om intäkter.

Fartygsbyggnadsavtal innehåller vanligen garantiperioder men det finns inga garantier att ett sådant avtal



täcker alla eventuella förluster som kan förorsakas Koncernen för det fall fartyget visar sig ha brister, såsom exempelvis utebliven vinst för tiden då fartyget inte är i bruk. Efter garantitiden kan det dessutom bli svårare för Koncernen att få ersättning för eventuella fartygsbrister och skador som förorsakas som en följd av dessa. Koncernen kan också dras in i rättsprocesser avseende en fartygsbeställning och dylika processer kan föranleda betydande och oförutsedda kostnader.

Koncernen har även historiskt avyttrat, och kan i framtiden komma att avyttra, fartyg. Exempelvis är Koncernens tankverksamhet under avveckling och under 2022 har Gotland Tankers AB avyttrat de fyra tidigare helägda fartygen i Gotland Class-serien, M/T Gotland Carolina, M/T Gotland Aliya, M/T Gotland Sofia och M/T Gotland Marieann, se vidare avsnitt "*Legala frågor och kompletterande information - väsentliga avtal - Avyttringar av produkttankfartyg*". För det fall att ett avyttrat fartyg har kvalitetsbrister eller att garantier eller liknande inte uppfylls, finns det en risk att Koncernen utsätts för ersättningsanspråk från sin avtalspart, vilket skulle kunna få en negativ effekt på Koncernens resultat.

### ***Koncernen är beroende av att kunna attrahera och behålla kompetent personal***

Koncernens framgångar är till viss del beroende av Koncernens förmåga att attrahera, behålla, utbilda, leda samt engagera personal, särskilt inför den intensiva sommarperioden. Om inte Koncernen kan attrahera, behålla, utbilda, leda samt engagera kompetent personal kan Koncernens förmåga att på ett adekvat sätt driva och bemanna sina verksamheter försämrats, vilket bland annat kan minska gästnöjdheten och därmed Koncernens renommé. Koncernen är vidare verksam i en bransch med generellt hög personalomsättning och om Koncernen inte kan hantera denna höga personalomsättning på ett effektivt sätt kan det innebära ökade kostnader för till exempel rekrytering samt att det kan påverka kvaliteten på Koncernens tjänsteerbjudande samt service till gäster inom Koncernens rederi- och hotellverksamhet. För det fall Koncernen skulle uppleva personalbrist kan det även begränsa Koncernens möjligheter att utöka verksamheten på önskat sätt. Om någon av dessa risker skulle förverkligas skulle det kunna ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet och resultat.

Dessutom utförs en stor del av Koncernens löpande underhållsarbete inom rederi- och hotellverksamheten av egna anställda inom Koncernen. Följaktligen är Koncernen beroende av att dessa anställda besitter tillräcklig kompetens för att inte riskera driftsavbrott och störningar i Koncernens verksamhet.

## **Legala risker**

### ***Risker relaterade till sjöfartspolitik, lagstiftning och regelverk***

Koncernen bedriver verksamhet i främst Sverige och Tyskland, och politiska beslut avseende förutsättningarna att bedriva sjöfart till och från dessa länder eller andra beslut som berör Koncernen i någon av dessa länder kan således förändra Koncernens verksamhetsförutsättningar med potentiellt negativa konsekvenser för affärsverksamheten. Koncernens nuvarande, och eventuellt framtida upphandlingsavtal, med Trafikverket är exempelvis beroende av att EU-regleringen om statligt stöd, eller dess tolkning, inte ändras till nackdel för Koncernen. I sådant fall finns det en risk att det statliga stöd som Koncernen erhåller från den direkta ersättningen från Trafikverket, inte anses vara förenligt med EU:s regler om statligt stöd, vilket skulle påverka Koncernens verksamhet och resultat negativt.

Sveriges regering har ambitionen att vara det första fossilfria välfärdslandet i världen. Enligt riksdagens antagna klimatpolitiska ramverk ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser från år 2045, vilket i praktiken betyder att transportsektorn behöver nå nollutsläpp. Omställningen för att nå nollutsläpp kommer att ta betydande resurser i anspråk, inte minst vad gäller aktörer verksamma inom rederibranschen, och det finns således en risk att Koncernens miljöarbete driver kostnader som kan få en negativ effekt på Koncernens finansiella ställning och resultat. Om Koncernen inte lyckas nå nollutsläpp

på längre sikt finns det dessutom en risk att allmänhetens bild av Koncernen försämrats, vilket skulle kunna få en negativ effekt på Koncernens finansiella ställning och resultat.

Därtill måste Koncernen i sin verksamhet följa övriga lagar och regler gällande bland annat konsumentskydd, konkurrens, dataskydd, penningtvätt, arbetskraft och -miljö samt bolags-, värdepappersmarknads- och skattelagar. Det finns en risk att misslyckande med att följa tillämpliga lagar och regler kan leda till myndighetssanktioner och påverka Koncernens rykte negativt. Vidare kan förändringar i de regelverk som påverkar Koncernen eller tolkningen av dessa regler leda till att Koncernen tvingas anpassa sin verksamhet, affärsmodell och strategi, vilket kan driva omställningskostnader och påverka Koncernens affärsmöjligheter och lönsamhet negativt samt ta betydande resurser i anspråk.

***Risker relaterade till nationella och internationella lagar och regelverk avseende företrädesvis miljö, hälsa och säkerhet***

Sjöfartsindustrin kännetecknas av extensiv reglering och Koncernens verksamhet påverkas av omfattande och ständigt föränderliga lagar och regler avseende miljö, hälsa och säkerhet vilket särskilt kan driva omställningskostnader. Vidare är effekten av nya regleringar ofta behäftade med en osäkerhet avseende den påverkan som sådana regleringar kan komma att ha på Koncernen och branschen som helhet. Svensk sjöfart omfattas bland annat av miljöregler i den internationella sjöfartsorganisationen IMO:s författningar, EU-direktiv, HELCOM-rekommendationer och nationell lagstiftning. IMO förväntas införa striktare krav på fartygs energieffektivitet och koldioxidintensitet från och med den 1 januari 2023. Koncernens ledning bedömer att ytterligare reglering i syfte att minska utsläpp från rederiindustrin är att vänta från EU. EU-kommissionen har bland annat den 14 juli 2021 inom ramen för klimatpaketet "Fit-for-55" offentliggjort flertalet nya lagförslag i syfte att minska växthusgaser med minst 55 procent före 2030 jämfört med utsläppsnivåerna 1990, bland annat inkluderande ett initiativ för att förnya EU:s utsläppshandel (EU Emissions Trading System) som stegvis avses inkludera rederiindustrin i utsläppshandeln från och med 2023 med full implementering 2025, vilket förväntas leda till betydande investeringskostnader och kostnader för utsläppsrätter för rederier, inklusive för Koncernen. Koncernen följer aktivt beredningen av miljöbestämmelser, utvecklingen i miljöteknologi och de lösningar som forskningen erbjuder gällande de allt strängare miljöbestämmelserna men efterföljande av allt striktare lagar och regler kan leda till ett ökat behov av investeringar och ge upphov till kostnader, särskilt omställningskostnader för att efterleva nya regler, vilket kan påverka Koncernens lönsamhet negativt. Koncernen kan också tvingas att i snabbare takt än planerat utföra tekniska anpassningsåtgärder på sin fartygsflotta eller använda alternativa bränslen, såsom biogas, för att uppfylla nya miljökrav, vilket kan leda till ökade investerings- och driftskostnader.

Eventuella förändringar i lagstiftning och rekommendationer som hänför sig till säkerhet och hälsa kan ge upphov till behov av investeringar och ökade kostnader. Vidare kan miljörelaterade olyckor, olyckor som involverar personal eller passagerare samt andra problem med hälsa och säkerhet i Koncernens verksamhet ge upphov till betydande skadeståndsansvar och kostnader för att åtgärda problemen, till exempel i fall av utsläppsolucky.

Koncernen har historiskt sett ådragit sig kostnader och kommer potentiellt i fortsättningen att ådra sig ytterligare betydande kostnader för att kunna uppfylla de krav avseende miljö, hälsa och säkerhet som ställs på Koncernens verksamhet. Betydelsen av hållbarhet i affärsverksamhet ökar globalt och kan leda till att kraven som ställs på rederibranschen, till exempel vad gäller föroreningar, växthusgaser, bränslesammansättning eller -kvalitet eller andra liknande krav, skärps ytterligare eller i snabbare takt än förväntat. Lagar och regler avseende miljö, hälsa och säkerhet är föremål för frekventa ändringar och blir vanligtvis striktare. Således kan Koncernen misslyckas med att följa alla tillämpliga lagar, vilket kan leda till åtgärder från myndigheter eller privata aktörer och påverka Koncernens rykte negativt. Nuvarande och framtida lagar och regler avseende bland annat miljö, hälsa och säkerhet kan begränsa Koncernens

verksamhet, öka rörelsekostnader utan motsvarande höjning i intäkter, kräva investeringar i nya kontrollsystem, tvinga Koncernen att i förtid utföra tekniska anpassningsåtgärder på äldre fartyg eller sänka värdet på Koncernens fartygsflotta, vilket kan ha en negativ effekt på Koncernens verksamhet och påverka Koncernens lönsamhet.

### ***Risker relaterade till personuppgiftsbehandling***

Koncernen behandlar anställdas och kunders personuppgifter i sin verksamhet och regelverk hänförliga till dataskydd och personlig integritet, såsom EU:s allmänna dataskyddsförordning (EU 2016/679, "**Dataskyddsförordningen**") och övriga nationella dataskyddsregleringar, är tillämpliga på Koncernens verksamhet. De krav som denna lagstiftning ställer på behandlingen av personuppgifter kan påverka Koncernens möjligheter att samla och behandla personuppgifter i ett kommersiellt syfte. Vidare kan överträdelser och brott mot Dataskyddsförordningen ge upphov till betydande sanktioner gentemot Koncernen, såsom administrativa böter på upp till det större av 20 miljoner euro eller fyra procent av det relevanta koncernbolagets globala omsättning. Överträdelser av eller brott mot dataskyddslagstiftning av Koncernen kan också leda till betydande skadeståndskrav gentemot Koncernens samarbetspartners. Även om eventuella överträdelser inte skulle resultera i betydande ekonomiska konsekvenser kan negativ publicitet som härrör från dylika överträdelser påverka Koncernens verksamhet, speciellt i form av bristande förtroende för Koncernen.

Även om Koncernen strävar efter att följa alla lagar och regler angående dataskydd och personlig integritet, inklusive Dataskyddsförordningen, är det möjligt att Koncernen inte efterföljer de tillämpliga kraven. Kraven som härrör från regler angående dataskydd och personlig integritet kan också i Koncernens fall tolkas eller tillämpas på ett i jämförelse med rådande tolkningar och praxis annorlunda eller oförutsebart sätt. Brott mot denna lagstiftning eller överträdelser till följd av till exempel cyberattacker kan resultera i böter, skadeståndskrav, i en order att sluta behandla personuppgifter överhuvudtaget, och kan även skada Koncernens rykte och således ha en negativ inverkan på Koncernens verksamhet, resultat och framtidsutsikter.

### ***Bolaget är föremål för branschmässig och ibland komplicerad beskattning***

Koncernen bedriver en verksamhet där bolagsstrukturen av historiska och branschmässiga skäl innefattar en stor mängd dotterbolag med omfattande internmellanhavanden sinsemellan, i några fall även gränsöverskridande. Koncernen arbetar vidare sedan länge med betydande skattemässiga överavskrivningar på sin fartygsflotta samt omfattande koncernbidrag. Härigenom är det långsiktiga syftet att förekomsten av ojämna vinstnivåer i olika delverksamheter jämte oregelbundna stora investeringsbehov kan balanseras, till undvikande av en förhöjd effektiv skattesats som inte skulle vara långsiktigt konkurrenskraftig i branschen. Koncernen är vidare löpande föremål för skattemässig granskning; i nuläget är Koncernen föremål för skatterevision i Sverige (se vidare avsnitt "*Legala frågor och kompletterande information – Rättsliga förfaranden och skiljeförfaranden*"). Det finns en risk att Koncernens tolkning av skattelagstiftning och skattepraxis inte nödvändigtvis överensstämmer med den tolkning som görs av nationella skattemyndigheter. Härtill kommer att sjöfart blir beskattad - eller inte blir beskattad - i berörda jurisdiktioner utifrån branschmässiga regler, förhållanden och överväganden, vilka inte behöver bestå på sikt. För det fall skattesituationen nu eller i framtiden förändras till följd av ändrad skattelagstiftning och skattepraxis i någon av de jurisdiktioner som berör Koncernens verksamhet, eller om relevanta skattemyndigheter med framgång skulle ifrågasätta Koncernens hittillsvarande skattetillämpningar, kan det inte uteslutas att detta skulle kunna resultera i exempelvis försämrade möjligheter till avdrag eller vinstutjämning inom Koncernen. I så fall skulle Koncernens effektiva skattesats över tid kunna påverkas, och därmed även Koncernens marginaler och framtidsutsikter.

## **Risker relaterade till Bolagets finansiella ställning**

### ***Risker relaterade till marknadsvärdet på Koncernens anläggningstillgångar***

Per den 31 december 2021 uppgick det bokförda värdet av Koncernens fartyg till 2 559 311 000 kronor och det bokförda värdet på Koncernens fastigheter uppgick till 146 528 000 kronor. De fyra produkttankfartygen i Gotland Class-serien, M/T Gotland Carolina, M/T Gotland Aliya, M/T Gotland Sofia och M/T Gotland Marieann, avyttrades under 2022. Dessa fyra tankfartyg hade per den 31 december 2021 ett bokfört värde om sammanlagt cirka 211 591 000 kronor. Per 30 september 2022, hade tankfartygen ett bokfört värde om sammanlagt cirka 268 093 000 kronor. Per 30 september 2022 inkluderades fortfarande de fyra produkttankfartygen i Bolagets räkenskaper, vilka senare har avyttrats. Marknadsvärdet på Koncernens fartyg och fastigheter kan sjunka till följd av det allmänna ekonomiska läget och, avseende Koncernens fartyg, marknadssituationen för passagerarfärjor, konkurrens från andra rederier, tillgången på liknande fartyg, prisnivån på nya fartyg, myndighetsbestämmelser, utvecklingen av andra transportmöjligheter och teknologiska framsteg. Marknadsvärdet på fartyg minskar generellt när fartyget blir äldre och marknadsvärdet har historiskt ändrats och kan i fortsättningen också ändras på ett betydande sätt. Ifall Koncernen är tvungen att avyttra fartyg då efterfrågan och marknadsvärdet är lågt kan Koncernen bli tvungen att sälja fartyg till ett lägre pris än det pris Koncernen skulle få i en mer gynnsam marknadssituation. Skulle Koncernen tvingas sälja fartyg eller fastigheter till ett lägre pris än dess redovisade värde, skulle detta ge upphov till en förlust för Koncernen och påverka dess resultat negativt. Om Koncernen konstaterar att ett fartygs, eller en fastighets, redovisade värde underskrider dess återvinningsvärde, redovisas en nedskrivning i Koncernens resultat. Koncernens ledning bedömer att det per datumet för Bolagsbeskrivningen inte finns några sådana nedskrivningsbehov. Koncernen upprättar värderingar årligen och detta primärt med syftet att för bokslutet tillse att bokförda restvärden inte underskrids. Dessa värderingar behöver inte vara träffsäkra vid senare tidpunkter då värden ofta är volatila. Inför upprättande av Bolagsbeskrivningen har externa värderingar inhämtats. En nedgång i marknadsvärdet på Koncernens fartyg, eller Koncernens fastigheter, kan således påverka Koncernens resultat och finansiella ställning.

### ***Risker relaterade till valutakursförändringar***

Koncernen bedriver i viss utsträckning verksamhet utanför Sverige, bland annat genom sin färjelinje mellan Nynäshamn och Rostock i Tyskland, genom sin internationella produkttankverksamhet samt genom förvärv av anläggningstillgångar såsom fartyg, och utsätts således för valutarisker. Valutaflöden som är hänförliga till färjeverksamheten sker i huvudsak i svenska kronor medan in- och utbetalningar relaterade till produkttankfartyg sker i USD och EUR. Bolaget gör normalt inga säkringar gentemot svenska kronor för dessa valutaflöden. Vidare innebär inköp av bunkerolja och fartygsbeställningar att Koncernen påverkas av variationer i valutakurser. Fluktuationer i valutakurser kan således påverka Koncernens resultat och finansiella ställning negativt, särskilt vad avser produkttankverksamheten.

## **Risker relaterade till Bolagets värdepapper**

### ***Risker relaterade till likviditet, marknadskurs och volatiliteten i Bolagets aktier***

Styrelsen för Bolaget har erhållit godkännande om notering av Bolagets A-aktier respektive B-aktier på Nasdaq First North. Även om Bolagets A-aktier respektive B-aktier under en längre period innan noteringen har varit föremål för handel på den så kallade Mangold-listan har det inte sedan 2004 förekommit någon handel i Bolagets värdepapper på en reglerad marknad eller MTF-plattform, vilket är marknadsplatser som anses ge bättre förutsättningar för likviditet än Mangold-listan. Det är därför svårt att förutse nivån på handeln och vilket intresse som aktörer på aktiemarknaden kommer att visa för Bolagets A-aktier respektive B-aktier. Marknadskursen som Bolagets A-aktier respektive B-aktier

kommer att handlas till och det pris till vilket investerare kan genomföra sin investering kommer att påverkas av flera olika faktorer, varav vissa är specifika för Bolaget och dess verksamhet och ägarstruktur, medan andra faktorer är generella för bolag som är noterade på Nasdaq First North samt för rederibranschen i allmänhet och som således är utanför Bolagets kontroll.

Om en aktiv och likvid handel inte utvecklas, eller inte är varaktig, kan det innebära svårigheter för innehavarna att avyttra aktier i Bolaget både avseende hur snabbt dessa aktier kan avyttras och huruvida aktierna överhuvudtaget kan avyttras. Mot bakgrund av att noteringen av Bolagets A-aktier respektive B-aktier inte kommer att föregås av ett erbjudande till allmänheten, finns det också en risk att öppningskursen den första dagen för handel inte korrekt avspeglar marknadens syn på Bolaget och dess aktie, och att Bolagets aktie således blir volatil i samband med upptagandet till handel. Om någon av dessa risker skulle förverkligas skulle det kunna ha en negativ inverkan på aktiernas marknadskurs och möjligheten för investerare att få tillbaka investerat kapital.

## BAKGRUND OCH MOTIV

Styrelsen för Gotlandsbolaget har ansökt om upptagande till handel av Bolagets A-aktier respektive B-aktier på Nasdaq First North. Styrelsen gör bedömningen att en notering av Bolagets A-aktier respektive B-aktier på Nasdaq First North kommer att skapa bättre förutsättningar för framtida värdeskapande för Bolagets aktieägare genom en underlättad handel och ett ökat intresse för Bolaget och dess verksamhet från analytiker, allmänhet, institutionella investerare och andra intressenter.

Vidare bedöms noteringen på Nasdaq First North utgöra en kvalitetsstämpel gentemot kunder och samarbetspartners samt vid rekrytering av ny personal, samt skapa förutsättningar för att Gotlandsbolaget ska fortsätta vara ett bolag för gotlänningar och övriga med intresse av att utveckla besöksnäringen på ön. Med stöd av ovan bedöms därför noteringen förenkla och främja Gotlandsbolagets framtida utveckling och expansion.

Aktieägare i Gotlandsbolaget behöver inte vidta några åtgärder i samband med listningen på Nasdaq First North.

*Styrelsen för Bolaget är ansvarig för innehållet i denna Bolagsbeskrivning. Bolagets styrelse försäkrar att informationen som lämnas i Bolagsbeskrivningen är korrekt och att Bolagsbeskrivningen, såvitt styrelsen känner till, inte innehåller några utelämnanden som skulle kunna snedvrider bilden som Bolagsbeskrivningen ska ge, samt att all relevant information i styrelseprotokoll, revisionsberättelser och andra interna dokument finns med i Bolagsbeskrivningen.*

Visby den 2 december 2022

**Rederiaktiebolaget Gotland (publ)**

*Styrelsen*



## MARKNADSÖVERSIKT

*Denna Bolagsbeskrivning innehåller viss information om marknader, marknadsstorlek och andra branschuppgifter avseende de sektorer och regioner inom vilka Gotlandsbolaget är verksamt. Sådan information har hämtats från olika källor, såsom branschpublikationer och rapporter. Information som har anskaffats från en tredje part har återgetts korrekt och såvitt Bolaget känner till och kan utröna av informationen som offentliggjorts av denna tredje part har inga sakförhållanden utelämnats som skulle göra den återgivna informationen felaktig eller vilseledande. Gotlandsbolaget har däremot inte oberoende verifierat informationen, varför dess riktighet och fullständighet inte kan garanteras. De källor som Bolaget har hämtat tredje parts-information från anges genom fotnoter löpande i Bolagsbeskrivningen. Marknadsstudier baseras ofta på information och antaganden som kanske inte är korrekta eller lämpliga, och deras metod är till sin natur framåtblickande och spekulativ. Gotlandsbolagets konkurrenter kan definiera sina respektive marknader och marknadspositioner annorlunda än Gotlandsbolagets och kan också definiera verksamheter och resultatmått på ett sätt som gör informationen ojämförbar med den som Gotlandsbolaget tillhandahåller i denna Bolagsbeskrivning.*

### Koncernens huvudsakliga marknader

Bolaget bedriver genom sina dotterbolag i huvudsak passagerar- och godstrafik till och från Gotland och verksamhet kopplat till kommersiellt boende på Gotland samt i mindre utsträckning rederirörelse utrikes. Koncernens huvudsakliga marknad är därmed besöksnäringen på Gotland.

### Besöksnäringen på Gotland<sup>4</sup>

#### *Inledning*

Den långsiktiga målsättningen för besöksnäringen på Gotland enligt den regionala besöksnäringstrategin för Gotland som regionfullmäktige antog den 25 februari 2019 ("**Besöksnäringstrategin**") är att Gotland ska upplevas som norra Europas mest hållbara och attraktiva resmål 2027. En avgörande förutsättning är att turismen och besöksnäringen utvecklas på ett hållbart sätt som tar hänsyn till tre dimensioner: den ekonomiska, ekologiska och sociala aspekten.

Den regionala besöksnäringstrategin för Gotland tar avstamp i att Gotland ska vara en attraktiv destination året runt för såväl svenska som internationella resenärer. Genom att lägga fokus på internationella resenärer och en exportmogen besöksnäring höjs nivån på det Gotland erbjuder och får en tydlig grund för att agera utifrån ett helårsperspektiv. Genom att nyttja ledig kapacitet under höst, vinter och vår kan beläggningsgrad och lönsamhet ökas utan nya investeringar. Detta ska ske genom att arbeta med en tematiskt baserad produktportfölj, tydliga besöksstråk och samordning mellan aktörer, organisationer, myndigheter, akademi och civilsamhället.

---

<sup>4</sup> Region Gotland, Regional besöksnäringstrategi för Gotland fastställd den 25 februari 2019 inklusive underlag till denna.

## Säsongsbaserad marknad

Besöksnäringen på Gotland är säsongsbetonad, med sommarhalvåret som den mest populära tiden att besöka ön. Enligt Besöksnäringstrategin kännetecknas Gotland av sex säsonger:

- **Vinter:** lågsäsong med låg intensitet hos stora delar av näringen.
- **Vår:** relativt intensiv säsong med helgbesökare över exempelvis påsk och Kristi himmelfärdshelgen, även en viktig säsong för konferenser och kongresser.
- **Sommar:** högsäsong med ett brett utbud av aktiviteter och evenemang och besöksnäringens mest intensiva period.
- **Sensommar:** lugnare period som karaktäriseras av konferenser och kongresser.
- **Höst:** lågsäsong med låg intensitet hos stora delar av näringen.
- **Jul:** något ökad besöksnäring bland annat på grund av julmarknader.

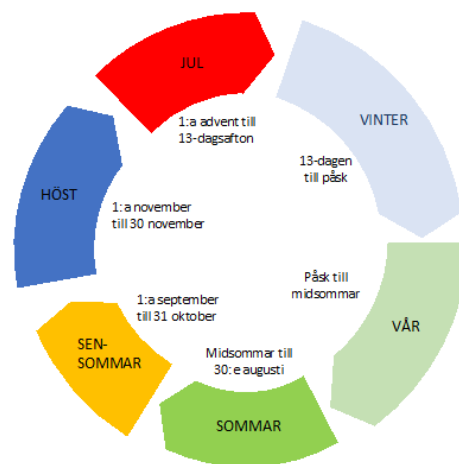


Bild 1: Gotlands sex säsonger. Källa Region Gotland.

Nedan bild nr 2 utvisar antalet resor till Gotland med färja per månad mellan åren 2019–2021 och illustrerar att Gotland är en säsongsbaserad marknad.

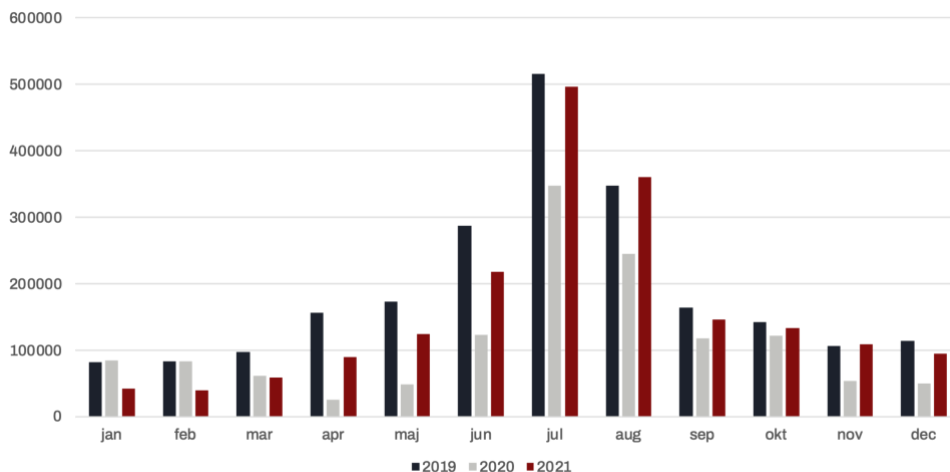


Bild 2: Antalet resor till Gotland med färja per månad mellan åren 2019–2021. Källa Destination Gotland AB.

### Utveckling av resande till Gotland

Antalet passagerarresor med färja och flyg har ökat över tid i snitt med 2–3 procent per år under de senaste decennierna, från 1 334 000 resor år 1990 till 2 255 000 resor år 2019, se nedan bild 3.

År 2020 präglades, på grund av Pandemin, av restriktioner och sena besked kring rekommendationer rörande resande inom och utom Sverige. Restriktionerna för inrikesresor lättades i juni 2020. Under år 2021 kvarstod de svenska reserestriktionerna under hela våren men lyftes inför sommaren. Antalet resenärer med färja var mycket stort under 2021 och Koncernen implementerade även åtgärder för att minska smittspridningen. Resandet med färja under månaderna juni-augusti 2021 blev det högsta antalet resor någonsin. Antalet resor under resterande delar av året avtog dock jämfört med föregående år.

Antalet resor med flyg till Gotland minskade också under Pandemin och hade under 2021 inte återhämtat sig i samma omfattning som resande med färjor, se nedan bild 3, vilket kan förklaras med inställda konferenser och möten, såsom Almedalsveckan 2020 och 2021.

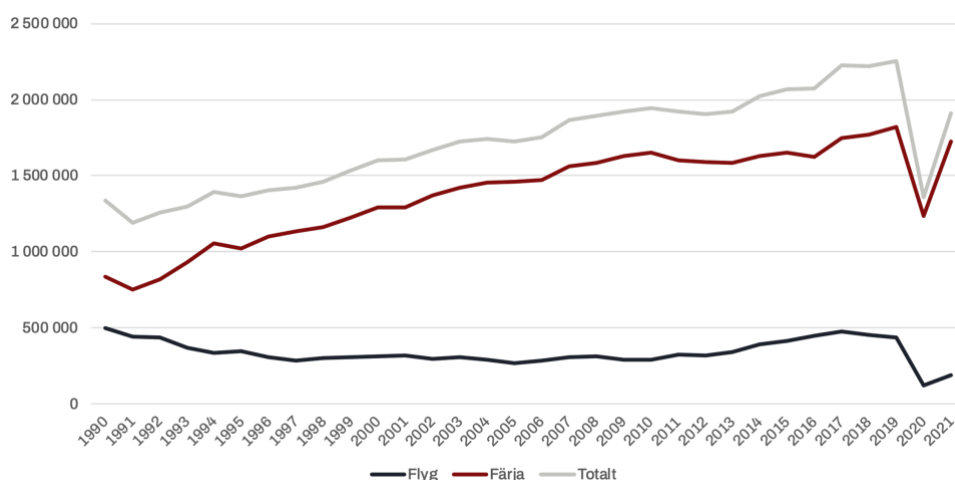


Bild 3: Antal inrikesresor med färja och flyg per år 1990–2021. Källa: Destination Gotland AB och Swedavia/Luftsportsverket.

Av färjeresorna till och från Gotland genomfördes åren innan Pandemin cirka 25 procent per år av de cirka 61 000 gotlänningar som är folkbokförda på ön. Under pandemiåren 2020–2021 sjönk denna andel till cirka 17 procent.

### Utveckling av kommersiella gästnätter över tid<sup>5</sup>

Antalet kommersiella gästnätter har över tid ökat från 622 000 år 2000 till 1 020 000 år 2021 och inkluderar boende på hotell samt övriga anläggningar (stugbyar, vandrarhem och campingar). Under år 2020 minskade antalet gästnätter med cirka 30 procent jämfört med föregående år, se nedan bild 4. Under 2021 ökade antalet gästnätter på Gotland igen till en nivå som var högre än innan Pandemin. Gästnätterna vad gäller internationella besökare minskade med 60 procent under 2020. <sup>6</sup>

<sup>5</sup> Privat uthyrning ingår inte i statistiken.

<sup>6</sup> Källa: Region Gotland.

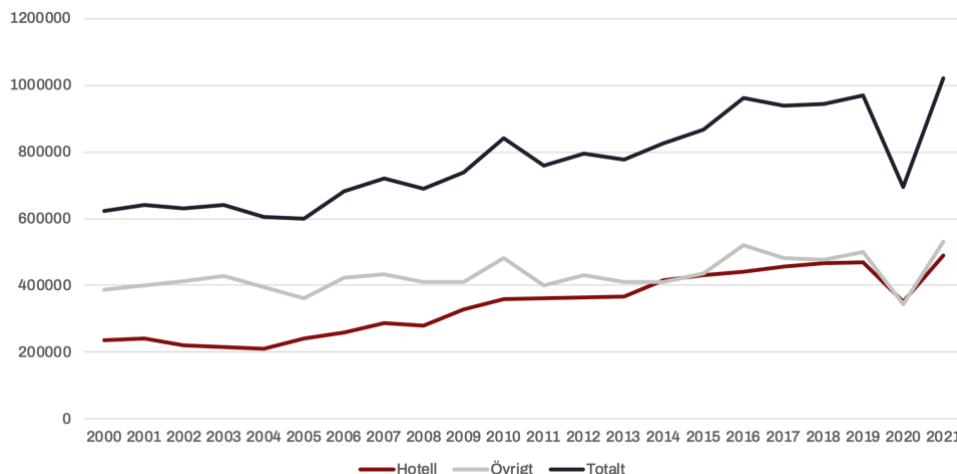


Bild 4: Antal kommersiella gästnätter hotell och övrigt per år 2000–2021. Källa: Tillväxtverket, Statistiska centralbyrån och Region Gotland.

### Utveckling av transporterat gods över tid

Ö-läget ställer särskilda krav på tillgänglighet och hållbara kommunikationer för att förse Gotland med varor och för gotländska företag att kunna sälja sina varor på andra marknader. Transportinfrastrukturen är även avgörande för flera samhällsviktiga områden bland annat hälso- och sjukvård, livsmedels- och drivmedelsförsörjning, handel och industri samt för att hantera risker och sårbarhet samt garantera säkerhet och totalförsvar. Antalet transporterade lastmeter gods har ökat över tid från 549 000 år 2000 till 839 000 år 2021 och påverkades i mindre grad av Pandemin än passagerarresorna, vilket nedan bild 5 visar.

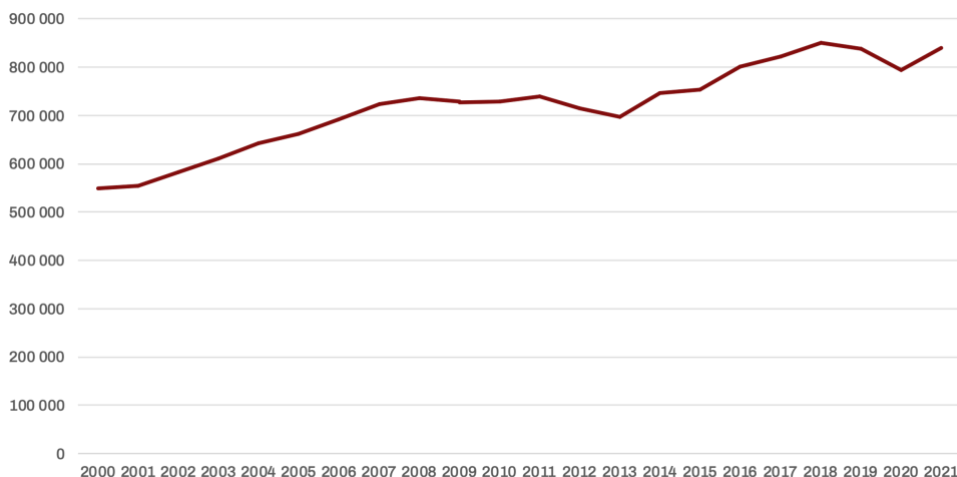


Bild 5: Antal lastmeter gods per år 2012–2021. Källa: Destination Gotland AB.

### Konkurrensläge resande

Det finns idag ingen direkt konkurrens för resande till och från Gotland med bil eller transport av gods med lastbil eller motsvarande. Gällande passagerartrafiken finns genom flygtrafiken konkurrens för de passagerare som reser utan fordon. Andelen som reser med flyg uppgick åren innan Pandemin till cirka 20 procent vilket minskade under åren 2020–2021 till cirka 10 procent, vilket bild 6 visar.

Flygplatsen i Visby drivs av Swedavia. Under Pandemin minskade flygtrafiken kraftigt och efterhand också utbudet. Antalet destinationer och antalet flygbolag som flyger till och från Visby varierar också

beroende på säsong. För närvarande bedriver flygbolagen BRA Flyg och SAS inrikestrafik året runt medan främst Ryanair och Norwegian kompletterar trafiken företrädesvis under sommarhalvåret.

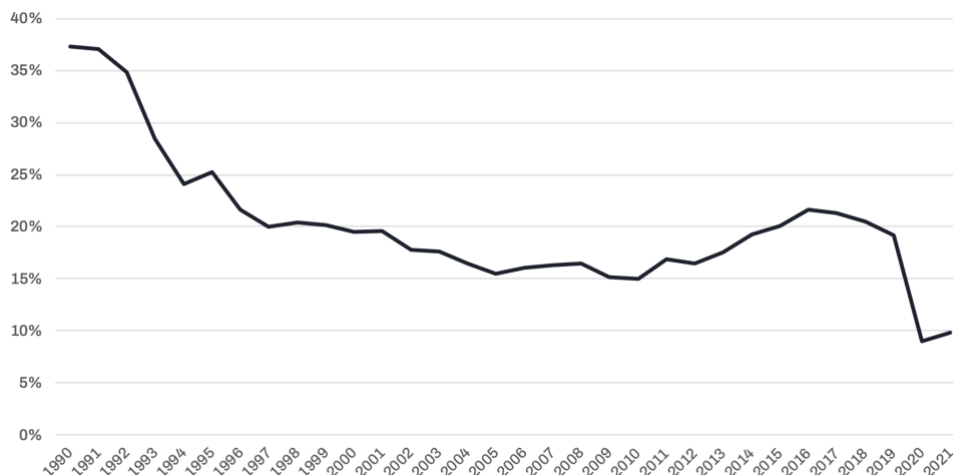


Bild 6: Andel resor med flyg av totala resor flyg och färja 1990–2021. Källor: Tillväxtverket, Statistiska centralbyrån och Region Gotland.

### Konkurrensläge boende

På Gotland är konkurrensen gällande boende på ön stor. Under de mest intensiva reseperioderna är hotellen och semesteranläggningarna ofta fullbelagda, särskilt i Visby och dess närhet. Konkurrenter till Scandic Visby, som drivs av dotterbolaget Gotland Hotels & Properties AB, är samtliga hotell i Visby, främst de stora hotellen som Best Western Strand och Solhem hotell, Clarion Hotell Visby, Novi Resort och First Hotel Kokoloko men även mindre aktörer. Konkurrenter till semesterbyn Gustavsvik är Kneippbyn, Visby Strandby och Snäck men även stugbyar och boenden både i Visby och på landsbygden. Av bild 7 nedan framgår utvecklingen av antalet gästnätter på olika typer av anläggningar under den senaste tioårsperioden.

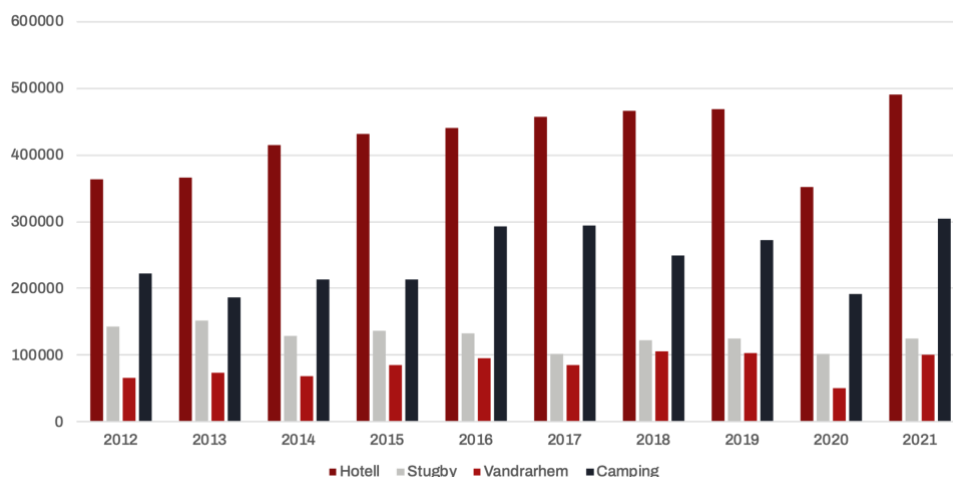


Bild 7: Gästnätter per anläggningstyp under åren 2012–2021. Källor: Tillväxtverket, Statistiska centralbyrån och Region Gotland.

## Övriga marknader

Koncernens övriga marknader omfattar i huvudsak rederirörelse med passagerar- och godstrafik mellan Nynäshamn och Rostock, Tyskland, rederirörelse med passagerar- och godstrafik samt begränsad utrikes rederirörelse med tankfartyg med två av Koncernen delägda fartyg uthyrda till externa parter.

Trafiken mellan Nynäshamn och Rostock, med vissa turer via Visby, startades hösten 2021 med stöd från Trafikverket i form av ekobonus för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart under en projektperiod maj 2021 till september 2022. Det finns ingen direkt konkurrens på sträckan sjövägen, men alternativa transporter via landsväg eller en kombination av kortare färjeresor och landsväg är möjliga.

Rederirörelsen inom passagerar- och godstrafik bedrivs genom inhyrning av fartyg samt uthyrning av fartyg till extern part genom det maltesiska dotterbolaget Gotland Shipping Company Ltd.

Koncernens (numera begränsade) tankverksamhet bedrivs genom dotterbolaget Gotland Tankers AB, som äger 50 procent av två produkttankfartyg vilka är uthyrda till extern part, se vidare avsnittet "*Legala frågor och kompletterande information - Väsentliga avtal - Avtal inom ramen för den löpande förvaltningen*". Bolagets fartyg är i det så kallade Medium Range-segmentet, vilket innebär att fartygen har en kapacitet mellan 35 000–55 000 dödviktston (ett mått ett fartygs maximala lastförmåga). I Medium Range-segmentet sker konkurrens på en världsmarknad främst med ett flertal andra större aktörer, bland annat Hania, Teekay Corporation och Euronav NV. Koncernen har under år 2022 påbörjat avvecklingen av tankverksamheten och har som ett led i detta avyttrat fyra tankfartyg, se vidare avsnitt "*Legala frågor och kompletterande information - Väsentliga avtal - Avyttringar av produkttankfartyg*".

## Trender

För att uppnå 1,5-gradersmålet i det så kallade Parisavtalet behöver sjöfarten accelerera omställningen mot nya bränsletekniker och minskade utsläpp. Sjöfarten är en viktig transportnäring, för både Sverige och världen. Sjöfarten transporterar omkring 90 procent av alla varor till och från Sverige och bidrar till att öppna vägar för både gods och passagerare.<sup>7</sup> Sjöfarten står dock också inför en enorm utmaning med ett stort fossilberoende. Även om sjöfarten står för en mindre andel av utsläppen inom transportsektorn, uppgick mängden CO<sub>2</sub>e (koldioxidekvivalenter) från inrikesjöfarten till över 660 000 ton år 2021.<sup>8</sup>

Inom det internationella sjöfartsorganet IMO (Eng. *International Maritime Organization*) har dess parter enats om att minska branschens utsläpp av växthusgaser med 50 procent till 2050, och flera pågående och kommande regleringar påskyndar förändringen av sjöfarten globalt och inom EU. Idag är det enbart 16 procent av ländernas klimatlöften som inkluderar tydliga mål för hur mycket koldioxidutsläppen ska minska från transportsektorn, enligt OECD-organet International Transport Forum ("**ITF**"). Sverige är ett av de länder som ställt upp tydliga mål och till 2030 ska utsläppen minska med 70 procent.

En fossilfri drift är målsättningen för framtidens Gotlandstrafik, både ur en miljömässigt och ekonomiskt hållbar synvinkel. Bolagets uppfattning är att utvecklingen av nya klimatsmarta fartyg med ny bränsleteknik är helt avgörande för att lyckas med omställningen, se vidare avsnittet "*Verksamhetsbeskrivning – Hållbarhet och omställning mot fossilfria fartyg*" nedan.

Tack vare att Gotland uppfattas som ett starkt varumärke och att det finns ett stort intresse att besöka ön, samt att inrikesresor blir alltmer populärt ur ett klimatperspektiv, skulle resandet till Gotland kunna fortsätta att växa. Enligt Besöksnäringstrategin har besöksnäringen två operativa mål fram till 2027: dels

---

<sup>7</sup> Svensk Sjöfart.

<sup>8</sup> Naturvårdsverket.

att öka resandet med flyg och färja med 20 procent med ett tydligt fokus på klimatsmart resande, dels att öka antalet gästnätter med 20 procent och internationella gästnätter med 30 procent.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Region Gotland, Regional besöksnäringssstrategi för Gotland fastställd den 25 februari 2019.



## VERKSAMHETSBESKRIVNING

### Mission, vision och syfte

I snart 160 år har Gotlandsbolaget bedrivit passagerar- och godstrafik till och från Gotland samtidigt som Bolaget utvecklat verksamheten till att också omfatta sjöfarts-, destinations- och fastighetsutveckling både på och utanför Gotland.

#### **Koncernens mission**

Med Gotland som bas, skapar Gotlandsbolaget framtidens maritima transporter och besöksnäring.

#### **Koncernens vision**

Gotlandsbolagets vision är att bidra till levande samhällen där människor kan mötas, bo och verka. Möjligheten att resa för att möta andra människor, att transportera gods och skapa upplevelser är grunden för att utveckla destinationer och samhällen.

#### **Koncernens syfte**

Gotlandsbolaget banar väg för framtidens transporter och levande samhällen.

Med en öppenhet för nya idéer, sätt att arbeta och samverka, vill Gotlandsbolaget göra ett bestående avtryck och skapa rätt förutsättningar för att möta framtiden.

Bolaget vill göra bestående avtryck, och skapa förutsättningar för att kunna möta framtidens behov och utmaningar. Därför arbetar Bolaget aktivt för sjöfartens omställning inklusive utveckling av nya tekniker. Bolaget driver utvecklingen av destinationer med fler besöksmål, och bidrar till att skapa nya möjligheter för människor att mötas. Bolaget är med och utvecklar näringslivet genom handel och transport. På så sätt kan Bolaget bana väg för ett bättre samhälle.

Bolaget drivs av att se möjligheter och investera i lösningar som för Bolaget framåt, som bidrar till den viktiga omställningen i samhället och som utgår från människans behov och villkoren för miljön och klimatet. Det kräver nya bränslen, nya transporter och nya vägar för samarbete och teknikutveckling. Allt tar sin utgångspunkt i fossilfria och klimatneutrala lösningar, oavsett om det gäller resor, frakt eller nya mötesplatser.

### Allmänt

Gotlandsbolaget grundades år 1865 under namnet Ångfartygsbolaget Gotland. Gotlandsbolaget är ett gotländskt bolag som år 2021 sysselsatte 785 årsarbetare med huvudkontor i Visby. Av de cirka 3 000 aktieägarna i Bolaget är två tredjedelar gotlänningar.

Gotlandsbolaget har ända sedan grundandet år 1865 varit en viktig faktor i utvecklingen av Gotland. Att det gotländska samhället och näringslivet växer och utvecklas är nödvändigt för att Bolagets kärnverksamhet, färjetrafiken till och från Gotland, också ska utvecklas. Bolagets insatser och investeringar sträcker sig därför utanför den direkta rederirörelsen och inkluderar bland annat utbildning och kultursatsningar samt hotell och boendeanläggningar. Bolaget vill göra Gotland så attraktivt som möjligt och därmed skapa bra förutsättningar för Gotlandstrafiken.

Nedan följer Koncernens nettoomsättning per verksamhetsområde (Mkr) för åren 2019 till 2021 enligt Bolagets årsredovisning:

| Verksamhetsområde                 | 2021         | 2020         | 2019         |
|-----------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| Passagerar- och godstrafik        | 1 707        | 1 327        | 1 746        |
| Övrig rederirörelse utrikes       | 236          | 250          | 440          |
| Resebyrårörelse                   | 118          | 50           | 80           |
| Hotellverksamhet                  | 60           | 40           | 75           |
| Varvsverksamhet <sup>10</sup>     | 150          | 189          | 149          |
| Övriga verksamheter <sup>11</sup> | 20           | 14           | 19           |
| <b>Summa</b>                      | <b>2 291</b> | <b>1 870</b> | <b>2 509</b> |

### Ytterligare information om fartygsflottan

Som närmare framgår nedan (se avsnitten "*Legala frågor och kompletterande information - Väsentliga avtal*" samt "*Finansiell information i sammandrag - Väsentliga förändringar efter den 30 september 2022*") har Koncernen under innevarande kvartal slutfört avyttringar av den tidigare bedrivna tankverksamheten i allt väsentligt. Efter dessa avyttringar, består Koncernens rederiverksamhet i princip vad Koncernen benämner "infrastrukturrederi". Per dagen för denna bolagsbeskrivning, äger Koncernen således helt eller delvis totalt 9 fartyg vilka närmare beskrivs nedan och som ägs av ett eller flera bolag inom Koncernen. Fartygen, med undantag av M/S Valentine, är registrerade i Sverige, och redogörs för nedan.

- Ro-Ro passagerarfärjorna (RoPax) M/S Visby (2018) och M/S Gotland (2019) med en kapacitet på 1 650 passagerare och 1 745 lastmeter per fartyg.
- Ro-Ro passagerarfärjorna (RoPax) M/S Visborg (2003) och M/S Drotten (2003) med en kapacitet på 1 500 passagerare och 1 800 lastmeter per fartyg.
- Snabbgående enskrovsfärjorna HSC Gotlandia (1999) med en kapacitet på 700 passagerare och 140 personbilar samt HSC Gotlandia II (2006) med en kapacitet på 780 passagerare och 160 personbilar.
- Ro-Ro lastfartyget M/S Valentine (1999) med en kapacitet på 2 307 lastmeter. Fartyget är uthyrt till extern part, KiwiRail Ltd. Avtalet rörande uthyrningen inkluderar en option för KiwiRail Ltd att förvärva fartyget till ett pris om 5 190 000 EUR. KiwiRail Ltd har aviserat att denna option avses utnyttjas och fartyget planeras att säljas under 2023.
- 50 procent av olje-/kemtankers M/T Wisby Pacific (2017) och M/T Wisby Atlantic (2017) med en kapacitet på 53 650 kubikmeter per fartyg.
- Sistnämnda två hälftenägda fartyg är belånade, se vidare avsnitt "*Kapitalstruktur, skuldsättning och annan finansiell information - Investeringar*". I övrigt är inga av Koncernens fartyg belånade.

<sup>10</sup> Avser Stockholms Reparationsvarv AB som bedriver reparation och underhåll av fartyg. Bolaget ägde 62,5 procent av aktierna i Stockholms Reparationsvarv AB fram till den 1 juli 2022 då samtliga av Bolagets aktier avyttrades.

<sup>11</sup> Avser bland annat Gotlands Stuveri Aktiebolag med dotterbolag som bedriver stuveriverksamhet, som ägs till 94 procent av Destination Gotland AB, samt fastighetsförvaltning och administration i moderbolaget.

Ro-Ro passagerarfärjor ("**RoPax**") är ett koncept med en kombination av ro-ro-fartygs lastkapacitet och kryssningsfärjors komfort. Lastkapaciteten är betydligt större än kryssningsfärjors och servicen är betydligt bättre än på konventionella ro-ro-fartyg. Passagerar- och lastkapaciteten kan även planeras efter säsongsefterfrågan. Farten för dessa fartygstyper är normalt 17–24 knop. Koncernens RoPax har en möjlig fart upp till 30 knop.

Snabbgående enskrovsfärjor är en färja med hög hastighet. Farten för dessa fartygstyper är normalt 28–35 knop.

Ro-ro-fartyg ("Roll On Roll Off") används främst för att frakta last som antingen körs ombord själv, som lastbilstrailers, eller är lastad på hjulburna lastbärare. Ro-ro-fartyg som går korta resor har ofta en stor del trailers och lastbilar ombord, en del har även möjlighet att ta med sig chaufförer. Farten för dessa fartygstyper är normalt 16–22 knop.

Olje-/kemtankers har använts, samt kvarvarande hälftenägda fartyg av detta slag används, för att transportera raffinerade oljeprodukter, vegetabiliska oljor och kemikalier. Dessa kan segregera lasttankarna och därmed transportera flera olika laster på samma gång. Farten för dessa fartygstyper är normalt 13–17 knop.

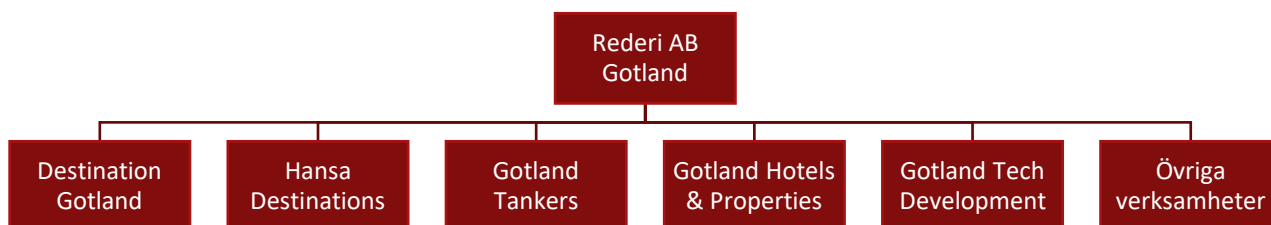
Koncernen bedömer att samtliga idag ägda fartyg är väsentliga för verksamheten, med undantag för M/S Valentine som såsom framgår av avsnittet "*Finansiell information i sammandrag - Väsentliga förändringar efter den 30 september 2022*" avses avyttras i januari 2023, samt hälftenägda Wisby Pacific och Wisby Atlantic, som är utchartade till och varaktigt opereras av annat rederi, se mer härom i avsnittet "*Legala frågor och kompletterande information - Väsentliga avtal - Avtal inom ramen för den löpande förvaltningen*". Såsom också framgår av årsredovisningen för 2021 uppgick det sammanlagda anskaffningsvärdet för samtliga per balansdagen ägda fartyg, dvs. innefattande såväl nyssnämnda icke-väsentliga fartyg som de avyttrade tankfartygen, till 5 768 549 Tkr (dvs. per dagen för respektive fartygs införskaffade). Härav uppgick det sammanlagda anskaffningsvärdet på de nyssnämnda sex väsentliga fartygen till 4 108 891 Tkr i den årsredovisningen. Motsvarande siffror per balansdagen för delårsrapporten 1 januari- 30 september 2022 för samtliga per balansdagen ägda fartyg, dvs. innefattande såväl nyssnämnda icke-väsentliga fartyg som de avyttrade tankfartygen uppgick till 5 909 828 Tkr och avseende de väsentliga fartygen 4 138 331 Tkr. Per 30 september 2022 uppgick det bokförda värdet för samtliga per balansdagen ägda fartyg, dvs. innefattande såväl nyssnämnda icke-väsentliga fartyg som de avyttrade tankfartygen till 2 415 122 Tkr och avseende de väsentliga fartygen 1 806 394 Tkr.

## Organisation

### Operationell organisation

Koncernens verksamhet kan beskrivas som ett infrastrukturrederi där dotterbolagen Destination Gotland AB ansvarar för Gotlandstrafiken, Hansa Destinations AB bedriver färjelinje mellan Sverige och Tyskland, och Gotland Tankers AB ansvarar för den numera begränsade tankverksamheten. Destination Gotland AB ansvarar genom dotterbolag även för resebyråverksamhet samt stuveriverksamhet med mera. Gotland Hotels & Properties AB ansvarar för Koncernens hotellverksamhet och fastighetsförvaltning. Gotland Tech Development AB arbetar med utveckling av fossilfri sjöfart. I övriga verksamheter ingår uthyrning av Koncernens färjor och fastigheter, Gotlandsbolagets administration samt bolaget Gotland Capital Management AB som bedriver kapitalförvaltning.

Koncernens verksamhet är organiserad i sex affärsområden som beskrivs ytterligare i separata avsnitt nedan.



Antalet anställda årsarbetare i Koncernen uppgick år 2021 till 785 stycken, varav 652 stycken tillhörde Destination Gotland AB med dotterbolag, 4 stycken Gotland Tankers AB, 53 stycken Gotland Hotel & Properties AB, 10 stycken Gotlandsbolaget samt 66 stycken Stockholms Reparationsvarv AB.<sup>12</sup> Hansa Destinations AB:s verksamhet och fartyg administreras och bemannas av Destination Gotland AB.

## Koncernens affärsområden

### ***Destination Gotland***

Gotlandstrafiken har bedrivits i Koncernens regi från 1865 förutom under åren 1988–1997. Sedan 1998 är det Destination Gotland AB som bedriver Gotlandstrafiken på uppdrag av Trafikverket. Trafiken utgör en grundpelare för att det ska vara möjligt för människor att kunna arbeta, bo och verka på Gotland. På Gotland är alla beroende av snabba, säkra och hållbara överfarter, med en bra turtäthet. Inte minst är detta viktigt för Gotland som besöksdestination, där resande under sommarmånaderna är flera gånger högre än under vintern. I dagsläget erbjuds betydligt högre kapacitet och turtäthet än vad avtalet med Trafikverket kräver.

Destination Gotland AB, som bedriver trafiken mellan Gotland och fastlandet, befraktar fartygen M/S Visby, M/S Gotland, M/S Drotten och HSC Gotlandia II på rutterna Visby – Nynäshamn eller Visby – Oskarshamn. Fartyget M/S Drotten används även i Hansa Destinations trafik sex turer per vecka. I samband med flera helger samt under högsäsong går denna trafik även via Visby. Dessutom trafikeras sträckan Visby – Västervik under sommarhalvåret. Nuvarande avtal för Gotlandstrafiken med Trafikverket sträcker sig till och med januari 2027 (för ytterligare information, se nedan avsnitt "Avtalet med Trafikverket"). Antalet passagerare med Destination Gotland AB:s färjor uppgick år 2021 till totalt 1 723 082, antalet fordon uppgick till 594 705 medan antalet totalt transporterade längdmeter gods uppgick till 839 221.<sup>13</sup>

Destination Gotland AB har en modern fartygsflotta av Ro-Pax fartyg för både passagerare och gods. Fartygen är snabbgående, vilket gör det möjligt med en resa på drygt tre timmar mellan Gotland och fastlandet.

<sup>12</sup> Bolaget ägde 62,5 procent av aktierna i Stockholms Reparationsvarv AB fram till 1 juli 2022 då de såldes.

<sup>13</sup> Destination Gotland AB.

Destination Gotland AB driver även genom dotterbolaget Gotland Promotion AB resebyråverksamhet med försäljning av resor, boende och aktiviteter på Gotland i samverkan med ett stort antal boendeanläggningar och arrangörer runtom på Gotland.

Dotterbolaget Gotlands Stuveri Aktiebolag bistår i första hand Destination Gotland AB med lastning och lossning av gods, proviantering, bagagehantering och med att dirigera persontrafik av och på färjorna i Visby och Nynäshamn. Utöver detta genomförs stuveriarbete i både Visby och Klintehamn. Gotlands Stuveri Aktiebolag bedriver även verksamhet genom dotterbolagen Aktiebolaget Carl E. Ekman, som bistår kryssningsfartyg med service, samt Gotland Excursion AB som levererar guidade rundturer för kryssningsgäster.

### ***Avtalet med Trafikverket***

Passagerar- och godstrafiken med färja till och från Gotland genomförs i enlighet med ett avtal med Trafikverket, som gäller från och med den 1 februari 2017 till och med den 31 januari 2027, med tillägg för ytterligare turer för att möta efterfrågan. Avtalet är ett så kallat nettoavtal, där Bolaget behåller passagerarintäkterna tillsammans med en fast ersättning från Trafikverket för att utföra trafiken. För närvarande finns ingen konkurrerande färjetrafik till och från Gotland.

Det nuvarande avtalet med Trafikverket innebär till viss del en delad risk avseende bunkerkostnader. Inom ett intervall på +/- 25 procent av avtalsnivån på bunkerindex i svenska kronor justeras inte ersättningen från Trafikverket vilket innebär att Destination Gotland AB tar hela risken inom nyss nämnda intervall. Skulle bunkerindexet stiga över eller under dessa brytgränser justeras ersättningen med 50 procent av den beräknade kostnaden. Priserna för gotlänningar och gods regleras vidare i avtalet med Trafikverket utifrån olika tak- och maxbelopp som uppräknas med ett årligt index utifrån förändringar i bunker- och konsumentprisindex. För övriga passagerare finns inga regleringar i avtalet.

Upphandlingen sker av Trafikverket för längre tidsperioder. I och med att nuvarande avtal om passagerar- och godstrafiken gäller till och med början av 2027 förbereder Trafikverket för närvarande en ny upphandling av trafiken för kommande period efter det. Regeringen gav den 23 juli 2020 Trafikverket i uppdrag att analysera alternativa modeller för den framtida statligt upphandlade färjetrafiken till Gotland. I oktober 2021 presenterades Trafikverkets rapport med en analys av fyra olika modeller: sammanhållen upphandling av fartyg och drift inklusive eventuella garantier (modell 1), statligt ägda fartyg och upphandlad drift (modell 2), statligt hyrda fartyg och upphandlad drift (modell 3) samt Gotlandstrafiken helt i statlig regi (modell 4). Trafikverkets föreslog i rapporten att modell 2, statligt ägda fartyg och upphandlad drift, tillämpas för den framtida Gotlandstrafiken. Om modell 2 av något skäl inte kommer att tillämpas så är Trafikverkets bedömning att modell 1 "Sammanhållen upphandling av fartyg och drift inklusive eventuella garantier" bör väljas. Efter detta har ett stort antal remisser inkommit.

Enligt Trafikverkets rapport kan en eventuell förändring av modell tidigast implementeras från 2033.

I remissvaret har Bolaget gett uttryck för att en sammanhållen upphandling av både fartyg och drift, med tydliga klimatincitament, kan möta Gotlands behov av utveckling och samtidigt skapa rätt förutsättningar för att snabba på klimatomställningen av sjöfarten.

För närvarande pågår arbetet inom Trafikverket med att sätta de funktionella kraven inför kommande upphandling. Förutsättningarna för upphandlingen är inte fastställda men avgörande för ett anbud och nytt avtal för Bolaget. Trafikverket har informerat marknaden att man avser genomföra en samlad upphandling i linje med förra upphandlingen.

Bolaget arbetar för att fortsatt driva trafiken mellan fastlandet och Gotland. Oavsett resultatet av upphandlingen ser dock Gotlandsbolaget möjligheter att driva trafik till och från Gotland, även efter 2027, i och med att även den som inte vinner upphandlingen har rätt att på kommersiella villkor bedriva konkurrerande trafik året om eller endast under högsäsong.

### ***Hansa Destinations***

I slutet av augusti 2021 invigdes den nya färjelinjen Hansa Destinations med målet att flytta gods från vägarna och underlätta för frakt mellan Mälardalen och Kontinentaleuropa. Linjen, som trafikerar sträckan Nynäshamn – Rostock med vissa anlöp i Visby, ger transportörer ytterligare ett transportalternativ i förhållande till transport via väg och möjliggör därmed för minskade utsläpp och avlastning av vägnätet.

Satsningen har fått statligt stöd i form av så kallad ekobonus från Trafikverket under perioden 1 maj 2021 till och med 30 september 2022 i syfte att minska utsläppen av växthusgaser från trafiken, vilket gör Hansa Destinations till det hittills största projektet att erhålla ekobonus. Ekobonus tilldelas företag som avlastar det svenska vägnätet och bidrar till att nå Sveriges klimatmål. Bidraget baseras på det transportarbete som det överflyttade godset skulle ha genererat om det i stället hade transporterats på lastbil inom Sverige.

Den som ansöker om miljökompensation ska kunna visa hur projektet bidrar till att gods överflyttas från väg till sjö, att projektet bidrar till positiva miljöeffekter, att sjötransportupplägget är i behov av stöd för att kunna genomföras och att åtgärden är kommersiellt bärkraftig efter det att projektet har slutförts. Projektet får inte innebära en negativ påverkan på konkurrenssituationen på aktuell marknad.

Hansa Destinations AB bedriver linjen med M/S Drotten, som även angör Visby på vissa turer mellan Nynäshamn och Rostock och därmed förstärker servicen i Destination Gotland AB. Fartyget gör även dedikerade turer mellan Nynäshamn och Visby under helgerna i högsäsong. Under våren 2022 har ett inchartrat fartyg satts in i trafiken, M/V Eliana Marino. Under september 2022 har ytterligare ett inchartrat fartyg satts in i trafiken, Cadena 3, för att delvis ersätta M/V Eliana Marino som på grund av ett kopplingshaveri tvingas köra i reducerad hastighet.

### ***Gotland Tankers***

Koncernens (numera begränsade) tankverksamhet bedrivs av Gotland Tankers AB tillsammans med de dotterbolag i Koncernen som äger tankfartyg. Koncernen äger 50 procent av produkttankfartygen M/T Wisby Atlantic respektive M/T Wisby Pacific med en kapacitet på 53 650 kubikmeter vardera, som båda är bortfraktade till Stena Bulk med teknik- och bemanningsmanagement hos OSM Maritime i Norge. Koncernen har under år 2022 påbörjat avvecklingen av sin tankverksamhet. Rörande avyttringar av Koncernens tankfartyg, se avsnitt "*Legala frågor och kompletterande information - Väsentliga avtal - Avyttringar av produkttankfartyg*".

Fartygen är i det så kallade Medium Range-segmentet och transporterar raffinerade oljeprodukter, vegetabiliska oljor och kemikalier, men kan även frakta andra flytande produkter som exempelvis metanol. Under det senaste året har Gotlandsbolaget avyttrat sitt fartygsinnehav inom produkttank, med undantag för andelarna som innehas i M/T Wisby Pacific och M/T Wisby Atlantic, vilket resulterat i att tankverksamheten minskat i såväl storlek som omfattning. För närvarande utreds även huruvida Koncernens andelar i fartygen M/T Wisby Pacific och M/T Wisby Atlantic ska avyttras för att Koncernen på så sätt helt ska avyttra sin tankverksamhet.

### ***Gotland Hotels & Properties***

Gotland Hotels & Properties AB driver bland annat två semesteranläggningar inom ramen för dess verksamhet: hotellet Scandic Visby och semesterbyn Visby Gustavsvik. Scandic Visby ägs och drivs av Gotland Hotels & Properties AB genom ett franchiseavtal med Scandic Hotels AB som gäller till år 2026. Hotellet är med sina 214 rum Gotlands största hotell, beläget centralt i Visby hamn. Visby Gustavsvik ligger strax norr om Visby och erbjuder lägenheter, "Bed & Breakfast"-rum och stugor med en kapacitet



på över 500 bäddar. Antalet gästnätter uppgick år 2021 till 65 646 på hotellet Scandic Visby och till 35 343 i semesterbyn Visby Gustavsvik.<sup>14</sup>

Gotland Hotels & Properties AB administrerar därtill Koncernens fastigheter centralt belägna i Visby, där lokaler och bostäder hyrs ut till både företag och privatpersoner (se avsnittet "Övriga verksamheter" nedan).

I slutet av 2021 förvärvades ny mark och fastigheter i närheten av Ljugarn på östra Gotland. Marken, som omfattar drygt 48 hektar, är sedan tidigare känd som "Östersjöparken" och är givet sitt läge ett intressant område för att utveckla öns besöksnäring. Ambitionen är att starta en detaljplaneprocess med myndigheter och övriga intressenter under 2022.

### **Gotland Tech Development**

Under 2021 vidareutvecklades arbetet med teknik och omställning genom uppstarten av Gotland Tech Development AB. Med detta bolag har Gotlandsbolaget skapat en egen verksamhet för att driva på utvecklingen mot mer hållbara tekniklösningar och framtida fossilfria sjötransportsystem. Satsningen mot fossilfritt påbörjades under 1990-talet och med detta bolag, som är helt dedikerat till teknikutveckling och innovation, framtidssäkras och utvecklas Koncernens befintliga verksamhet, samtidigt som Koncernen bidrar till sjöfartens omställning i stort. Målet är att bidra till att fasa ut de fossila utsläppen helt. Detta arbete sker med partners från akademien och näringslivet.

Även om fokus är sjöfartens omställning deltar Gotland Tech Development AB också i projekt för att utveckla drivmedel och närbesläktade tekniklösningar. Det innebär att Gotland Tech Development AB är med i utvecklingen inom hela transport-, energi- och bränsleområdet. I slutet av 2021 presenterades en ny design på ett framtida fartyg för en fossilfri resa, Gotland Horizon. Under oktober 2022 presenterades ett ytterligare konceptfartyg - Gotland Hydrocat, en snabbgående katamaran som drivs med fossilfritt bränsle.

### **Övriga verksamheter**

I övriga verksamheter ingår uthyrning av Koncernens färjor och fastigheter, Gotlandsbolagets administration samt bolaget Gotland Capital Management AB.

Färjorna M/S Visby, M/S Gotland, M/S Drotten och HSC Gotlandia II är för närvarande uthyrda till Destination Gotland AB medan HSC Gotlandia för närvarande är upplagt. Under åren 2021–2022 är M/S Visborg sysselsatt i charter för det danska rederiet Det Forenede Dampskibs-Selskab ("DFDS") mellan Dunkerque i Frankrike och Rosslare på Irland.

Under 2021 förvärvade Bolaget Ro Ro-lastfartyget M/S Valentine som befraktas av KiwiRail Limited och är sysselsatt i inrikestrafik i Nya Zeeland mellan Nordön och Sydön.

Koncernens verksamhet inom kapitalförvaltning och likviditetshantering hanteras av Gotland Capital Management AB.

Ägande av Gotlandsbolagets fastigheter i Visby ingår också i övriga verksamheter. Dessa består av kontorsfastigheter och parkering för administrationen inom Gotlandsbolaget och Destination Gotland AB, fem fastigheter som hyrs ut till företag i Visby hamn, ett bostadshus med lägenheter samt två andra bostadshus/villor.

---

<sup>14</sup> Gotland Hotels & Properties AB.



## Hållbarhet och omställning mot fossilfria fartyg

Sommaren 2021 presenterade EU-kommissionen ett nytt klimatpaket, "Fit For 55", med målet att minska EU:s nettoutsläpp med minst 55 procent jämfört med 1990 års nivåer. Det långsiktiga åtagandet är att EU ska bli klimatneutralt senast 2050. Paketet innehåller 13 förslag varav EU:s utsläppshandelssystem ("**EU-ETS**") och FuelEUMaritime är två viktiga beståndsdelar som också berör Koncernens verksamhet. Enligt ETS-förslaget från EU-kommissionen ska sjöfarten vara en del av EU-ETS. I förslaget ingår sjötransporter med fartyg med en bruttodräktighet överstigandes 5000 GT inom EU samt 50 procent av sjötransporterna till eller från EU. Ambitionen är att genomföra en gradvis inkludering av utsläppen från 2023 där 20 procent inkluderas till 2026 då samtliga utsläpp ska ingå. Gotlandsbolaget ställer sig bakom förslaget att inkludera sjöfarten i utsläppshandelssystemet, att koldioxidutsläppen bekostas är en effektiv väg framåt för att kunna investera i omställningen till förnybara drivmedel och en mer hållbar sjöfart.

FuelEUMaritime syftar till att öka tillgången och efterfrågan på icke-fossila drivmedel och bränslen genom en obligatorisk reduktion av växthusgasutsläpp från förbrukningen av drivmedel och bränslen från fartyg. Förslaget innebär bland annat obligatoriska reduktioner av fossila bränslen och krav på att använda landström vid kaj från år 2030. Gotlandsbolaget förbereder sig genom att redan idag ha fartyg som blandar in icke-fossila drivmedel och Koncernens färjor som används inom ramen för Destination Gotland AB:s verksamhet kan kopplas till elnätet i hamn.

För att ställa om sjöfarten krävs satsningar på ett teknikskifte till fossilfri framdrift. Ett alternativ för att åstadkomma kraftigt minskade utsläpp från sjöfarten här och nu är övergången till biogas, och två av Gotlandsbolagets fartyg kan drivas med 100 procent biogas. Biogas är en förnybar energikälla som produceras från biologiskt nedbrytbart hushållsavfall eller restprodukter från jordbruks- och livsmedelsindustrin, men tillgången är inte tillräcklig för att möta transportbranschens behov. Under 2021 har stora framsteg gjorts för biogasen i Sverige. Regeringen har tillskjutit medel för utvecklande av nya biogasanläggningar inom ramen för klimatklivet, men fortfarande är behovet större än tillgången.

I december 2021 och oktober 2022 presenterade Gotlandsbolaget två nya fartygskoncept, Gotland Horizon och Gotland Hydrocat, som ska göra framtidens Gotlandstrafik utsläppsfri (se avsnittet "*Övriga verksamheter*" ovan). Fartygen är designade för att drivas av fossilfri vätgas och framtagna av Gotlandsbolaget gemensamt med dotterbolagen Destination Gotland AB och Gotland Tech Development AB. Målet är att fartygen ska kunna levereras inom 10 år.

Under 2022 har Koncernen avyttrat de fyra tankfartygen i Gotland Class-serien, M/T Gotland Carolina, M/T Gotland Aliya, M/T Gotland Sofia och M/T Gotland Marieann. Vidare har Koncernen under samma år avyttrat innehavet av 62,5 procent av aktierna i Stockholms Reparationsvarv AB. Försäljningarna av tankfartygen och aktierna i Stockholms Reparationsvarv AB har genomförts som ett led i att renodla Koncernens verksamhet i enlighet med Koncernens vision och mission och att göra verksamheten med hållbar. Avyttringarna av tankfartygen motiverades bland annat av att Koncernen har för avsikt att fokusera mer på industriell sjöfart och infrastruktur. Inom RoPax-segmentet har Bolaget lanserat Gotland Horizon. Bolaget har även lanserat Gotland Hydrocat, en snabbgående och vätgasdriven katamaran som Koncernen avser att ta i drift senast 2030.

## FINANSIELL INFORMATION I SAMMANDRAG

### Finansiell information i sammandrag för räkenskapsåren 2019, 2020 och 2021

Nedan presenteras Bolagets finansiella ställning i sammandrag som inkluderar uppgifter för räkenskapsåren 2019, 2020 och 2021. Den finansiella informationen avseende räkenskapsåren 2019, 2020 och 2021 har reviderats av Bolagets revisor. Ingen information i denna finansiella översikt har granskats eller reviderats av Bolagets revisor om inte så uttryckligen anges.

Koncernens finansiella information för räkenskapsåren 2019, 2020 och 2021, som presenteras nedan, har upprättats med tillämpning av årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012.1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

### Resultaträkning i sammandrag (Tkr)

|                                                | 2021           | 2020           | 2019           |
|------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| Nettoomsättning                                | 2 291 034      | 1 870 221      | 2 508 762      |
| Vinst vid försäljning av anläggningstillgångar | 202            | 120 439        | 179 436        |
| Övriga intäkter                                | 45 471         | 20 470         | 28 255         |
| Rörelsens kostnader                            | -2 212 873     | -1 869 115     | -2 210 423     |
| <b>Rörelseresultat</b>                         | <b>123 834</b> | <b>142 015</b> | <b>506 030</b> |
| Resultat från finansiella investeringar        | 25 925         | 17 018         | -102 613       |
| <b>Resultat efter finansiella poster</b>       | <b>149 759</b> | <b>159 033</b> | <b>403 417</b> |
| Årets skatt                                    | -33 766        | 174 683        | -93 549        |
| Minoritetens andel av årets resultat           | -976           | -399           | -60            |
| <b>Årets resultat</b>                          | <b>115 017</b> | <b>333 317</b> | <b>309 808</b> |

### Balansräkning i sammandrag (Tkr)

|                                                       | 2021-12-31       | 2020-12-31       | 2019-12-31       |
|-------------------------------------------------------|------------------|------------------|------------------|
| Immateriella anläggningstillgångar                    | 668              | 1 009            | 1 351            |
| Materiella anläggningstillgångar                      | 2 747 589        | 2 933 667        | 3 547 654        |
| Finansiella anläggningstillgångar                     | 19 781           | 14 309           | 24 446           |
| Omsättningstillgångar                                 | 800 419          | 1 013 655        | 989 020          |
| Kassa och bank                                        | 1 860 789        | 1 301 627        | 2 021 620        |
| <b>Summa tillgångar</b>                               | <b>5 429 246</b> | <b>5 264 267</b> | <b>6 584 091</b> |
| Eget kapital hänförligt till moderbolagets aktieägare | 4 564 728        | 4 469 749        | 4 166 877        |
| Minoritetsintresse                                    | 17 426           | 16 450           | 16 003           |
| Avsättningar                                          | 279 420          | 240 646          | 512 596          |
| Långfristiga skulder                                  | 165 511          | 160 075          | 1 290 179        |
| Kortfristiga skulder                                  | 402 161          | 377 347          | 598 436          |
| <b>Summa eget kapital och skulder</b>                 | <b>5 429 246</b> | <b>5 264 267</b> | <b>6 584 091</b> |

### Förändring i eget kapital i sammandrag (Tkr)

|                                                   | 2021             | 2020             | 2019             |
|---------------------------------------------------|------------------|------------------|------------------|
| Ingående eget kapital                             | 4 486 199        | 4 182 880        | 3 894 018        |
| Vinstutdelning                                    | -20 000          | 0                | -18 500          |
| Uppskjutna skatteeffekter                         | -                | 430              | -                |
| Förvärv av aktier i dotterdotterföretag           | -                | -                | -7 000           |
| Omräkning av eget kapital i utländska dotterbolag | -38              | 5 316            | 4 495            |
| Realiserade valutakursdifferenser                 | -                | -36 191          | -                |
| Årets resultat                                    | 115 993          | 333 764          | 309 867          |
| <b>Utgående eget kapital</b>                      | <b>4 582 154</b> | <b>4 486 199</b> | <b>4 182 880</b> |
| Varav minoritetsintresse                          | 17 426           | 16 450           | 16 003           |

**Kassaflödesanalys i sammandrag (Tkr)**

|                                           | 2021           | 2020            | 2019           |
|-------------------------------------------|----------------|-----------------|----------------|
| Kassaflöde från den löpande verksamheten  | 653 339        | 303 130         | 617 306        |
| Kassaflöde från investeringsverksamheten  | -192 151       | 257 592         | 309 121        |
| Kassaflöde från finansieringsverksamheten | -113 763       | -1 318 155      | -406 469       |
| <b>Årets kassaflöde</b>                   | <b>347 425</b> | <b>-757 433</b> | <b>519 958</b> |
| Kursdifferens i likvida medel             | 15 340         | 3 454           | 10 374         |
| <b>Årets förändring av likvida medel</b>  | <b>362 765</b> | <b>-753 979</b> | <b>530 332</b> |

**Nyckeltal**

|                                                                  | 2021     | 2020     | 2019     |
|------------------------------------------------------------------|----------|----------|----------|
| Räntabilitet på eget kapital efter skatt (1)                     | 2,5 %    | 7,7 %    | 7,7 %    |
| Räntabilitet på sysselsatt kapital (2)                           | 3,6 %    | 4,4 %    | 8,6 %    |
| Räntabilitet på totalt kapital (3)                               | 3,3 %    | 4,2 %    | 8,2 %    |
| Soliditet (4)                                                    | 84,1 %   | 84,9 %   | 63,3 %   |
| Eget kapital per aktie (kr)                                      | 1 825,89 | 1 787,90 | 1 666,75 |
| Rörelseresultat justerat för realisationsresultat per aktie (kr) | 49,53    | 8,90     | 130,75   |
| Vinst efter skatt per aktie (kr)                                 | 46,01    | 133,33   | 123,92   |
| Utdelning (kr)                                                   | 8,20     | 8,00     | 0,00     |

*Definitioner:*

1) Resultat efter skatt i relation till genomsnittligt eget kapital.

2) Resultat efter finansiella poster plus finansiella kostnader i relation till genomsnittlig balansomslutning med kortfristiga räntefria rörelseskulder frånräknade.

3) Resultat efter finansiella poster plus finansiella kostnader i relation till genomsnittlig balansomslutning.

4) Eget kapital i relation till balansomslutning.

## **Kommentarer till den finansiella informationen i sammandrag för räkenskapsåren 2019, 2020 och 2021**

Informationen nedan ska läsas tillsammans med avsnittet "*Finansiell information i sammandrag*" och de reviderade finansiella rapporterna för räkenskapsåren 2020 och 2021, vilka har införlivats i denna Bolagsbeskrivning och som finns tillgängliga på Bolagets webbplats.

### **Jämförelse mellan räkenskapsåren 2021 och 2020**

Nedan kommenteras den finansiella utvecklingen mellan räkenskapsåren 2021 och 2020 totalt för Koncernen samt per affärsområde.

### **Intäkter och resultat Koncernen**

Koncernens intäkter ökade med 325,6 Mkr och uppgick till 2 336,7 (2 011,1) Mkr. Rörelsens kostnader ökade med 343,8 Mkr och uppgick till 2 212,9 (1 869,1) Mkr. Rörelseresultatet minskade med 18,2 Mkr och uppgick till 123,8 (142,0) Mkr. Resultatet efter finansiella intäkter och kostnader minskade till 149,8 Mkr från 159,0 Mkr. Föregående år påverkades resultatet positivt av att fartyg såldes med en ökad sammanlagd reavinster om drygt 120 Mkr.

Exklusive reavinster ökade intäkterna år 2021 med 445,8 Mkr och rörelseresultatet med 102,0 Mkr, främst som en följd av att efterfrågan på resor till Gotland har ökat efter regeringens och myndigheternas lättnader av de Covid-19-restriktioner som varit gällande under Pandemin, med förbättrade intäkter och resultat för främst färjeverksamheten och hotellverksamheten. Detta motverkades till del av en mycket svag produktmarknad med en betydande förlust under året för tankverksamheten vilken även accelererade under årets sista tertiäl.

I presentationen per affärsområde nedan ingår kostnader och intäkter som eliminerats i koncernredovisningen. Jämförelsestörande reavinster har exkluderats.

### ***Destination Gotland AB***

De totala intäkterna för Destination Gotland AB inklusive dotterbolagen Gotland Promotion AB och Gotlands Stuveri Aktiebolag uppgick till 1 979,2 (1 476,2) Mkr. Huvudförklaringen är ökade intäkter för passagerar- och godstrafiken till följd av ett ökat resande efter lättade Covid-19-restriktioner, ökade intäkter för stuveriverksamheten och kryssningsservice till följd av fler avgångar och ankomster med färjor och kryssningsfartyg samt fler samarbeten med försäljning av aktiviteter och biljetter till olika evenemang på Gotland. Antalet passagerare i Gotlandstrafiken ökade med 40 procent jämfört med föregående år till totalt 1 723 082 (1 235 480), antalet fordon ökade med 36 procent till 594 705 (437 564) medan antalet längdmeter gods ökade med 6 procent till 839 221 (794 383). För 2021 uppgick den totala ersättningen från Trafikverket för utförd linjetrafik till 535 (461) Mkr.

### ***Gotland Tankers AB***

Intäkterna för Gotland Tankers AB med dotterbolag uppgick till 145,7 (242,4) Mkr. Under 2021 har produktmarknaden varit svag, vilket inneburit en förlust för bolaget. Under de senaste åren har Gotlandsbolaget avyttrat större delen av sitt innehav inom produktmarknad, vilket resulterat i att verksamheten minskat i storlek och omfattning. Under oktober-november 2022 avyttrades de fyra produktmarknadsfartygen M/T Gotland Carolina, M/T Gotland Aliya, M/T Gotland Sofia och M/T Gotland Marieann.

***Gotland Hotels & Properties AB***

Gotland Hotels & Properties AB:s intäkter uppgick till 68,1 (46,4) Mkr. Semesteranläggningarna och beläggningen har precis som 2020 präglats av stora svängningar och osäkerhet. Efter en relativt svag vår med fortsatta Pandemirestriktioner, ökades bokningstakten markant framåt sommaren. År 2021 blev till och med en rekordsommar med högre beläggning än någonsin tidigare, under juli månad. Den starka bokningstakten fortsatte ända in på hösten innan nya restriktioner infördes mot slutet av året.

***Stockholms Reparationsvarv AB<sup>15</sup>***

Intäkterna för varvsverksamheten uppgick till 152,0 (189,3) Mkr. Minskningen beror på ökad konkurrens under främst det första halvåret och färre stora kontrakt under året men väntas tack vare flera tecknade större kontrakt öka kommande år.

***Hansa Destinations AB<sup>16</sup>***

Hansa Destinations AB:s verksamhet startades upp under sommaren 2021 och intäkterna uppgick till 42,9 (0) Mkr. Intäkterna avser stöd för ekobonus samt trafikintäkter under perioden slutet av augusti till och med december.

***Gotland Tech Development AB<sup>17</sup>***

Bolaget lanserades i april 2021 och bedrivs i projektform. Intäkterna uppgick till 2,3 (0) Mkr.

***Gotlandsbolagets övriga verksamheter***

I övriga verksamheter ingår ägande av Koncernens fartyg och fastigheter, Gotlandsbolagets administration samt likviditetsförvaltning bland annat genom bolaget Gotland Capital Management AB. De totala intäkterna för övriga verksamheter uppgick till 522,7 (581,7) Mkr. Orsaken till att intäkterna minskat är framför allt lägre charterintäkter.

***Koncerninterna avtal och transaktioner***

Destination Gotland AB hyr färjorna M/S Visby, M/S Gotland, M/S Drotten och HSC Gotlandia II av fartygsägande bolag genom så kallade bareboat-avtal vilket innebär att Destination Gotland AB ansvarar för drift och underhåll av fartygen. Hansa Destinations AB ersätter i sin tur Destination Gotland AB för kostnader för drift, underhåll och bemanning av M/S Drotten i relation till hur stor andel av tiden som fartyget används i trafik för Hansa Destinations AB. Gotland Shipping Company Ltd hyr färjan M/S Visborg av fartygsägande bolag genom ett bareboat-avtal.

Vidare finns ett avtal mellan Destination Gotland AB och Gotlands Stuveri Aktiebolag avseende hamn- och stuvritjänster. Koncerninterna transaktioner sker även mellan bolagen gällande fastighetshyror, IT-tjänster och administrativa tjänster med mera.

---

<sup>15</sup> Bolaget ägde 62,5 procent av aktierna i Stockholms Reparationsvarv AB fram till 1 juli 2022 då de såldes.

<sup>16</sup> Affärsområdet Hansa Destinations fanns inte år 2020 därav 0 som jämförelsesiffror föregående år.

<sup>17</sup> Affärsområdet Gotland Tech Development fanns inte år 2020 därav 0 som jämförelsesiffror föregående år.

**Finansiell information i sammandrag för perioden januari-september 2021 respektive****2022**

Nedan presenteras Bolagets finansiella ställning i sammandrag som inkluderar uppgifter för perioden 1 januari 2022 – 30 september 2022, tillsammans med jämförelsesiffror för motsvarande period för föregående räkenskapsår. Uppgifterna har inte granskats av Bolagets revisor. Ingen information i denna finansiella översikt har granskats eller reviderats av Bolagets revisor om inte så uttryckligen anges.

Koncernens finansiella information för perioderna 1 januari 2022 – 30 september 2021 och 2022, som presenteras nedan, har upprättats med tillämpning av årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNR 2012.1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

**Perioderna 1 januari - 30 september 2021 och 2022****Resultaträkning i sammandrag (Tkr)**

|                                                | <b>2022-01-31-<br/>2022-09-30</b> | <b>2021-01-31-<br/>2021-09-30</b> |
|------------------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Nettoomsättning                                | 2 380 580                         | 1 809 124                         |
| Vinst vid försäljning av anläggningstillgångar | 691                               | 126                               |
| Övriga intäkter                                | 14 681                            | 6 693                             |
| Rörelsens kostnader                            | -2 362 929                        | -1 618 965                        |
| <b>Rörelseresultat</b>                         | <b>33 023</b>                     | <b>196 978</b>                    |
| Resultat från finansiella investeringar        | 10 665                            | 26 327                            |
| <b>Resultat efter finansiella poster</b>       | <b>43 688</b>                     | <b>223 305</b>                    |
| Årets skatt                                    | -27 124                           | -46 297                           |
| Minoritetens andel av årets resultat           | - 5 256                           | -76                               |
| <b>Årets resultat</b>                          | <b>11 308</b>                     | <b>176 932</b>                    |



### Balansräkning i sammandrag (Tkr)

|                                                       | 2022-09-30       | 2021-09-30       |
|-------------------------------------------------------|------------------|------------------|
| Immateriella anläggningstillgångar                    | 0                | 753              |
| Materiella anläggningstillgångar                      | 2 603 064        | 2 661 065        |
| Finansiella anläggningstillgångar                     | 57 732           | 14 149           |
| Omsättningstillgångar                                 | 1 399 966        | 857 850          |
| Kassa och bank                                        | 1 421 574        | 1 925 443        |
| <b>Summa tillgångar</b>                               | <b>5 482 336</b> | <b>5 459 260</b> |
| Eget kapital hänförligt till moderbolagets aktieägare | 4 553 818        | 4 626 676        |
| Minoritetsintresse                                    | 1 908            | 16 526           |
| Avsättningar                                          | 309 155          | 286 932          |
| Långfristiga skulder                                  | 202 082          | 171 376          |
| Kortfristiga skulder                                  | 415 373          | 357 750          |
| <b>Summa eget kapital och skulder</b>                 | <b>5 482 336</b> | <b>5 459 260</b> |

### Förändring i eget kapital i sammandrag (Tkr)

|                                                   | 2022-09-30       | 2021-09-30       |
|---------------------------------------------------|------------------|------------------|
| Ingående eget kapital                             | 4 582 154        | 4 486 199        |
| Utdelning till aktieägare                         | -20 500          | -20 000          |
| Utdelning till minoritetsägare                    | -4 318           | 0                |
| Omräkning av eget kapital i utländska dotterbolag | -1 756           | -5               |
| Sålda koncernbolag                                | -16 418          | 0                |
| Periodens resultat inklusive minoritetens andel   | 16 564           | 177 008          |
| <b>Utgående eget kapital</b>                      | <b>4 555 726</b> | <b>4 643 202</b> |
| Varav minoritetsintresse                          | 1 908            | 16 526           |

**Kassaflödesanalys i sammandrag (Tkr)**

|                                           | <b>2022-01-31-<br/>2022-09-30</b> | <b>2021-01-31-<br/>2021-09-30</b> |
|-------------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Kassaflöde från den löpande verksamheten  | 316 299                           | 495 079                           |
| Kassaflöde från investeringsverksamheten  | -178 914                          | -6 786                            |
| Kassaflöde från finansieringsverksamheten | -24 806                           | -20 000                           |
| <b>Årets kassaflöde</b>                   | <b>112 579</b>                    | <b>468 293</b>                    |
| Kursdifferens i likvida medel             | 36 928                            | 13 176                            |
| <b>Årets förändring av likvida medel</b>  | <b>149 507</b>                    | <b>481 469</b>                    |

**Nyckeltal**

|                                                                  | <b>2022-09-30</b> | <b>2021-09-30</b> |
|------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------|
| Soliditet                                                        | 83,1 %            | 84,7 %            |
| Eget kapital per aktie (kr)                                      | 1 822             | 1 851             |
| Rörelseresultat justerat för realisationsresultat per aktie (kr) | 13                | 79                |

**Kommentarer till den finansiella informationen i sammandrag för perioden januari-september 2021 respektive 2022**

Informationen nedan ska läsas tillsammans med avsnittet "Finansiell information i sammandrag för perioden januari-september 2021 respektive 2022" och den finansiella rapporten för kvartal 3 2022, vilken har införlivats i denna Bolagsbeskrivning och som finns tillgänglig på Bolagets webbplats.

**Jämförelse mellan perioderna 1 januari 2022 – 30 september 2022 och 2021**

Nedan kommenteras den finansiella utvecklingen mellan perioderna 1 januari 2022 – 30 september 2022 och 2021 totalt för Koncernen samt per affärsområde.

**Intäkter och resultat Koncernen**

Värdena inom parentes avser föregående års motsvarande period.

Intäkterna januari-september uppgick till 2 396,0 (1 815,9) Mkr. Majoriteten av intäkterna kommer från passagerar- och godstrafiken i Destination Gotland. Förklaringarna till de ökade intäkterna jämfört med föregående år är flera - ett ökat resande under första halvåret efter lättade Covid-19-restriktioner, högre snittpriser, ersättning från Trafikverket för ökade bunkerindex, vilket endast delvis kompenserar ökade drivmedelspriser, en förbättrad produktmarknad samt nya intäkter från Hansa Destinations.

Kostnaderna januari-september uppgick till 2 363,0 (1 618,9) Mkr. Ökade kostnader beror framför allt på kraftigt ökade drivmedelspriser jämfört med föregående år vilket i hög utsträckning har påverkat trafiken i både Destination Gotland och Hansa Destinations.

Rörelseresultat januari-september uppgick till 33,0 (197,0) Mkr. Resultatet efter finansiella poster för perioden januari-september uppgick till 43,7 (223,3) Mkr. Resultatet efter skatt för perioden januari-september blev 11,3 (176,9) Mkr. Resultatförsämringen totalt beror främst på ökade bränslekostnader, men belastas även av kostnader för uppbyggnad av en nyetablerad färjelinje mellan Nynäshamn och norra Tyskland. Bolagets verksamhet inom produkttank visar en resultatförbättring, vilket minskar resultatförsämringen.

I presentationen per affärsområde nedan ingår intäkter som eliminerats i koncernredovisningen. Jämförelsestörande reavinster har exkluderats.

### ***Destination Gotland***

De totala intäkterna för Destination Gotland AB inklusive dotterbolagen Gotland Promotion AB och Gotlands Stuveri AB uppgick januari-september uppgick till 1 845,1 (1 555,9). Förklaringen till ökningen är framför allt ökade intäkter för passagerar- och godstrafiken och för ersättning från Trafikverket för ökade bunkerindex. Intäkterna har även ökat till följd av ökad försäljning av aktiviteter och biljetter till olika evenemang på Gotland samt för stuveriverksamheten på grund av fler avgångar och ankomster med färjor och kryssningsfartyg.

Antalet passagerare i Gotlandstrafiken har under januari-september ökat med drygt 6 procent till totalt 1 537 000 (1 445 000). Antalet fordon minskade under januari-september med 2 procent till 486 700 (497 400). Antalet transporterade längdmeter gods har under januari-september ökat med drygt 1 procent till 646 800 (638 200). Snittpriserna i trafiken har ökat under perioden januari-september jämfört med föregående år.

### ***Gotland Tankers***

Intäkterna för Gotland Tankers AB med dotterbolag uppgick januari-september till 260,0 (119,1) Mkr. Under främst andra och tredje kvartalet har produkttanksmarknaden varit stark jämfört med föregående år vilket är förklaringen till de ökade intäkterna. Under de senaste åren har Gotlandsbolaget avyttrat större delen av sitt innehav inom produkttank, vilket resulterat i att verksamheten minskat i storlek och omfattning. Under oktober-november 2022 avyttrades de fyra produkttankfartygen M/T Gotland Carolina, M/T Gotland Aliya, M/T Gotland Sofia och M/T Gotland Marieann.

### ***Gotland Hotels & Properties***

Gotland Hotels & Properties AB intäkter januari-september uppgick till 78,5 (58,8) Mkr. Ökningen under januari-september beror på ökade snittpriser samt ett ökat resande jämfört med föregående år, som påverkades i hög grad av försiktigt resande till följd av pandemin. Antalet rumsnätter totalt på hotellet Scandic Visby och på semesterbyn Visby Gustavsvik har ökat med 25 procent under januari-september.

### ***Hansa Destinations AB***

Hansa Destinations AB:s verksamhet startades upp under sommaren 2021. Intäkterna januari-september uppgick till 108,1 (18,6) Mkr. Intäkterna 2022 avser i huvudsak trafikintäkter för ett fartyg till och med slutet av april och efter det två fartyg. Under föregående år ingår bidrag för ekobonus-stöd från Trafikverket till skillnad från i år.

***Rederi AB Gotlands övriga verksamheter***

I övriga verksamheter ingår ägande av Koncernens fartyg och fastigheter, moderbolagets administration samt bolagen Gotland Tech Development AB och Gotland Capital Management AB. Intäkterna januari-september uppgick till 448,1 (380,6) Mkr. Orsaken till att intäkterna har ökat är framför allt högre charterintäkter.

Bolagets aktier i Stockholms Reparationsvarv AB såldes den 1 juli. Intäkterna totalt januari-september uppgick till 133,5 (108,5) Mkr. Flera stora projekt genomfördes under det första halvåret i år vilket är förklaringen till att intäkterna är högre än föregående år trots att intäkterna avser ett kvartal mindre.

**Väsentliga förändringar efter den 30 september 2022**

Under oktober och november 2022 avyttrades de fyra produkttankfartygen M/T Gotland Carolina, M/T Gotland Aliya, M/T Gotland Sofia och M/T Gotland Marieann. M/T Gotland Carolina och M/T Gotland Sofia såldes för

18,5 MUSD vardera och M/T Gotland Aliya och M/T Gotland Marieann såldes för 19 MUSD vardera. vilket beräknas resultera i en reavinst på drygt 500 Mkr. KiwiRail Ltd har aviserat att option att förvärva M/S Valentine till ett pris om 5,2 MEUR avses utnyttjas och fartyget planeras att säljas under januari 2023. I övrigt har för Bolagets finansiella ställnings del inga väsentliga händelser inträffat efter den 30 september 2022.

## KAPITALSTRUKTUR, SKULDSÄTTNING OCH ANNAN FINANSIELL INFORMATION

### Eget kapital och skuldsättning

I tabellerna nedan redovisas Bolagets kapitalstruktur på koncernnivå per den 30 september 2022. Se avsnittet "Aktiekapital och ägarförhållanden" för ytterligare information om Koncernens aktiekapital och aktier. Tabellerna i detta avsnitt bör läsas tillsammans med avsnittet "Kommentarer till den finansiella informationen i sammandrag" och finansiella rapporter med tillhörande noter, som finns i avsnittet "Finansiell information i sammandrag".

### Kapitalisering

| Mkr                                                                                          | 30 september 2022 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| <b>Summa kortfristiga skulder (inklusive den kortfristiga delen av långfristiga skulder)</b> | <b>415,3</b>      |
| Mot garanti och borgen                                                                       | -                 |
| Mot säkerhet                                                                                 | 13,0              |
| Utan garanti/borgen eller säkerhet                                                           | 402,3             |
| <b>Summa långfristiga skulder (exklusive den kortfristiga delen av långfristiga skulder)</b> | <b>202,1</b>      |
| Mot garanti eller borgen                                                                     | -                 |
| Mot säkerhet                                                                                 | 195,6             |
| Utan garanti/borgen eller säkerhet                                                           | 6,5               |
| <b>Summa eget kapital hänförligt till moderbolagets aktieägare</b>                           | <b>4 553,8</b>    |
| Aktiekapital                                                                                 | 2,8               |
| Reservfond                                                                                   | 2,6               |
| Andra reserver                                                                               | 4 548,4           |

## Nettoskuldsättning

| Mkr |                                                                                                                                                       | 30 september 2022 |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| (A) | Kassa och bank                                                                                                                                        | 1 421,6           |
| (B) | Andra likvida medel                                                                                                                                   | 1 125,0           |
| (C) | Övriga finansiella tillgångar                                                                                                                         | -                 |
| (D) | <b>Likviditet (A)+(B)+(C)</b>                                                                                                                         | <b>2 546,6</b>    |
| (E) | Kortfristiga räntebärande finansiella skulder (inklusive skuldinstrument, men exklusive den kortfristiga andelen av långfristiga finansiella skulder) | -                 |
| (F) | Kortfristig andel av räntebärande långfristiga skulder                                                                                                | 13,0              |
| (G) | <b>Kortfristig finansiell skuldsättning (E)+(F)</b>                                                                                                   | <b>13,0</b>       |
| (H) | <b>Kortfristig finansiell skuldsättning netto (G)-(D)</b>                                                                                             | <b>-2 533,6</b>   |
| (I) | Långfristiga räntebärande finansiella skulder (exklusive kortfristig andel och skuldinstrument)                                                       | 195,6             |
| (J) | Skuldinstrument                                                                                                                                       | -                 |
| (K) | Långfristiga leverantörsskulder och andra skulder                                                                                                     | 6,5               |
| (L) | <b>Långfristig finansiell skuldsättning (I)+(J)+(K)</b>                                                                                               | <b>202,1</b>      |
| (M) | <b>Total finansiell skuldsättning (H)+(L)</b>                                                                                                         | <b>-2 331,5</b>   |

## Annan finansiell information

### Kreditfaciliteter och lån

Bolagets totala räntebärande skulder till kreditinstitut uppgick till totalt 208,6 Mkr per den 30 september 2022 och avser lån i fartygen M/T Wisby Atlantic och M/T Wisby Pacific.

### Investeringar

Under 2021 förvärvades RoRo-fartyget M/S Valentine som befraktas av KiwiRail Limited och är sysselsatt i inrikestrafik i Nya Zeeland mellan Nordön och Sydön. Kostnaden för fartyget uppgick till 12,1 MEUR och förvärvet finansierades genom eget kapital. Fartyget avses säljas till KiwiRail Limited under 2023, se avsnittet *"Kommentarer till den finansiella informationen i sammandrag för perioden januari-september 2021 respektive 2022 - Väsentliga förändringar efter den 30 september 2022"*. Inga andra investeringar i nya fartyg har genomförts under 2020, 2021 eller 2022.

### Rörelsekapitalutlåtande

Styrelsen bedömer att Bolagets befintliga rörelsekapital är tillräckligt för den kommande tolv månadersperioden.

## STYRELSE, LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE OCH REVISORER

### Styrelsen

Bolagets styrelse består för närvarande av fem bolagsstämموالدا ledamöter, inklusive styrelseordföranden, vilka valts för tiden intill nästa årsstämma. Därutöver består Bolagets styrelse av två arbetstagarledamöter samt en arbetstagaruppleant utsedda av arbetstagarorganisationer.

| Namn             | Födelseår | Position                                  | Invald             | Oberoende i förhållande till |                             |
|------------------|-----------|-------------------------------------------|--------------------|------------------------------|-----------------------------|
|                  |           |                                           |                    | Större aktieägare            | Bolaget och bolagsledningen |
| Ann-Marie Åström | 1965      | Styrelseordförande                        | 2018 <sup>18</sup> | Nej                          | Ja                          |
| Björn Nilsson    | 1964      | Styrelseledamot (vice styrelseordförande) | 2013 <sup>19</sup> | Nej                          | Ja                          |
| Eric D. Nilsson  | 1927      | Styrelseledamot (hedersordförande)        | 2012 <sup>20</sup> | Nej                          | Ja                          |
| Lars Wedenborn   | 1958      | Styrelseledamot                           | 2021               | Ja                           | Ja                          |
| Jonas Åman       | 1964      | Styrelseledamot                           | 2004               | Ja                           | Ja                          |
| Annelie Hamberg  | 1978      | Styrelseledamot (arbetstagarledamot)      | 2010               | -                            | -                           |
| Peter Skoglund   | 1964      | Styrelseledamot (arbetstagarledamot)      | 2005               | -                            | -                           |
| Helen Nordin     | 1990      | Styrelsesuppleant (arbetstagaruppleant)   | 2022               | -                            | -                           |

#### **Ann-Marie Åström**

*Utbildning:* Jur.kand. från Uppsala universitet.

*Övriga uppdrag:* Styrelseordförande i Ljugarn Holding AB och Trojaborg Holding AB. Styrelseledamot i Assuranceforeningen SKULD A/S, Ekerö Holding AB, SKULD Mutual P&I Association (Bermuda) och Trojaborg Aktiebolag. Styrelsesuppleant i Björkviks Havsbad AB. Medlem i Executive Committee i Intertanko.

*Tidigare uppdrag under de senaste fem åren:* Styrelseledamot i Consilium Aktiebolag, Förvaltnings Aktiebolaget Norderstrand, Hafnia Management A/S, Köpenhamn och Skärgårdsbolaget 1 AB.

*Aktieinnehav i Bolaget:* 1 422 548 A-aktier och 110 320 B-aktier<sup>21</sup> (eget samt närstående fysiska och juridiska personers innehav).

<sup>18</sup> Avser inval till styrelseordförande. Dessförinnan styrelseledamot 1996 – 2018 och styrelsesuppleant 1991 – 1996.

<sup>19</sup> Styrelseledamot även 1990–1991 samt 1998–2012 och styrelsesuppleant 1991 – 1998.

<sup>20</sup> Avser inval till styrelseledamot. Dessförinnan styrelseledamot 1970–1978, styrelseordförande 1978–1989 och hedersordförande 1989–2012.

<sup>21</sup> Se fotnot 23.



**Björn Nilsson**

*Utbildning:* Bachelor of Economics från Columbia University och officersutbildning från Kungliga Sjökrigsskolan.

*Övriga uppdrag:* Styrelseordförande i Benrock Capital Management AB, Trojaborg Aktiebolag och Viking Spirit AB. Styrelseledamot i Aquation Invest AB, Ljugarn Holding AB och Trojaborg Holding AB.

*Tidigare uppdrag under de senaste fem åren:* Styrelseledamot i Arlandastad Group AB (publ).

*Aktieinnehav i Bolaget:* 1 422 548 A-aktier och 110 320 B-aktier<sup>22</sup> (eget samt närstående fysiska och juridiska personers innehav).

**Eric D. Nilsson**

*Utbildning:* Studier vid Frans Schartaus Handelsinstitut och London School of Economics.

*Övriga uppdrag:* Styrelseledamot i Gotland Marin AB.

*Tidigare uppdrag under de senaste fem åren:* Inga tidigare uppdrag under de senaste fem åren.

*Aktieinnehav i Bolaget:* 1 422 548 A-aktier och 110 320 B-aktier<sup>23</sup> (eget samt närstående fysiska och juridiska personers innehav).

**Lars Wedenborn**

*Utbildning:* Ekonomexamen från Uppsala universitet.

*Övriga uppdrag:* Styrelseordförande i AMF Tjänstepension AB och Nyvik Group AB. Styrelseledamot i Djupvik Holding AB, Höganäs Aktiebolag, Höganäs Holding AB, IPCO AB, LAWED Invest AB, Stockholms Handelskammars Serviceaktiebolag och tbd30 AB. Styrelsesuppleant i Bovra Technologies AB, Nyvik Investments AB och Nyvik Ventures AB samt senior advisor i FAM AB.

*Tidigare uppdrag under de senaste fem åren:* Styrelseordförande i Djupvik Holding AB och Nasdaq Nordic Ltd. Styrelseledamot och verkställande direktör i FAM AB. Styrelseledamot i Aktiebolaget SKF, Alecta Tjänstepension Ömsesidigt, AB Nya Grand Hôtel (fram till och med 2016), Nefab Aktiebolag, Nefab Group AB, Nefab Holding AB och Nefab Packaging AB och WD-Invest AB. Styrelsesuppleant i EnBW Sverige Vind AB, IPCO AB, IPCO Group AB, IPCO Holding AB, IPCO Treasury AB och The Sparrow Hotel AB.

*Aktieinnehav i Bolaget:* Inget aktieinnehav i Bolaget.

**Jonas Åman**

*Utbildning:* Ekonomexamen från Lunds universitet och Master of Science in Shipping, Trade and Finance från City University Business School, London.

*Övriga uppdrag:* Styrelseordförande i Berskau AS, Drammen Omsorgseiendom Invest AS, Pilos AS, Pilos Omsorgseiendom AS och Åssiden Omsorgsboliger AS. Styrelseledamot i MJE AS.

Styrelsesuppleant i Katrineholm Lövåsen 3:1 AB, Kil Lersäter 1:411 AB, Linköping Mejseln 1 AB, Rullstensåsen AB, Svenska Stålbyggen ETA AB, Svenska Stålbyggen Falköping AB, Svenska Stålbyggen Invest AB och Svenska Stålbyggen Mälardalen AB.

*Tidigare uppdrag under de senaste fem åren:* Styrelsesuppleant i Dolomiten 1 AB, Naftoil Fastighets AB, Peter Åman Holding 2 AB, SBB Gränby AB, SBB Gränby 2 AB, SBB Haken AB, SBB Murtegllet AB, SBB Svenska Vårdbyggen Roslags Näsby AB, SBB Vårdbyggen Mariestad AB, SBB Vårdbyggen Nässjö AB,

---

<sup>22</sup> Se fotnot 23.

<sup>23</sup> Varav 37 417 A-aktier och 15 888 B-aktier utgör Eric D. Nilssons egna direkta innehav i Gotlandsbolaget och totalt 200 A-aktier utgör direkt innehav till närstående personer till Eric D. Nilsson. Vidare utgörs Gotlandsbolagets största aktieägare av Trojaborg Aktiebolag. Trojaborg Aktiebolag ägs i sin tur av Ekerö Holding AB, Ljugarn Holding AB och Trojaborg Holding AB. Ekerö Holding AB, som ägs till 100 procent av närstående till Ann-Marie Åström, Björn Nilsson och Eric D. Nilsson, Ljugarn Holding AB, kontrolleras av Ann-Marie Åström, och Trojaborg Holding AB, ägs av trusten Trojaborg Trust där Björn Nilsson är förmånstagare. Tillsammans uppgår innehaven i Trojaborg Aktiebolag till ett indirekt innehav i Gotlandsbolaget om 1 384 931 A-aktier och 94 432 B-aktier.

SBB Vårdbyggen Strömsbro AB, SBB Vårdbyggen Tenstaterassen AB, Sköns Bostäder AB, Svenska Bostadsbyggen AB, Svenska Stadsbyggen i Nacka Strand AB och Svenska Stålbbyggen Holding AB.  
*Aktieinnehav i Bolaget:* 86 980 A-aktier och 152 450 B-aktier (eget samt närstående fysiska och juridiska personers innehav).

**Annelie Hamberg**

*Utbildning:* Sjökaptensexamen från Kalmar högskola.

*Övriga uppdrag:* Styrelseledamot i Ideella föreningen Sjöbefälsföreningen och Ideella föreningen Sjöbefälsföreningen – Offentliganställda (SBF-O) med firma Sjöbefälsföreningen.

*Tidigare uppdrag under de senaste fem åren:* Inga tidigare uppdrag under de senaste fem åren.

*Aktieinnehav i Bolaget:* 1 950 A-aktier (eget samt närstående fysiska och juridiska personers innehav).

**Peter Skoglund**

*Övriga uppdrag:* Styrelseledamot i Sjöfolkets Fastighets Aktiebolag och Sjöfolkets Fastighet Stigberget 34:13 AB.

*Tidigare uppdrag under de senaste fem åren:* Styrelsesuppleant i Sjöfolkets Fastighets Aktiebolag.

*Aktieinnehav i Bolaget:* Inget aktieinnehav i Bolaget.

**Helen Nordin**

*Utbildning:* Sjöingenjörsexamen från Linnéuniversitetet.

*Övriga uppdrag:* Inga övriga uppdrag.

*Tidigare uppdrag under de senaste fem åren:* Inga tidigare uppdrag under de senaste fem åren.

*Aktieinnehav i Bolaget:* 821 A-aktier och 300 B-aktier (eget samt närstående fysiska och juridiska personers innehav).

**Ledande befattningshavare**

| Namn            | Födelseår | Befattning             | Innehaft position sedan |
|-----------------|-----------|------------------------|-------------------------|
| Håkan Johansson | 1972      | Verkställande direktör | 2012                    |
| Anders Boman    | 1962      | Operativ chef          | 2021                    |
| Anders Gripne   | 1966      | Ekonomichef            | 2013                    |
| Karin Bill      | 1973      | Kommunikationsansvarig | 2022                    |

**Håkan Johansson**

*Utbildning:* Studier i företagsekonomi vid Handelshögskolan i Jönköping och engelska vid Stockholms universitet.

*Övriga uppdrag:* Styrelseordförande i Almi Företagspartner Gotland Aktiebolag och Visby Köpmansgille. Styrelseledamot i Svensk Rederiservice Aktiebolag, Seably AB och International Chamber of Shipping (ICS). Styrelsesuppleant i Alandia Försäkring Apb.

*Tidigare uppdrag under de senaste fem åren:* Styrelseordförande i Svensk Rederiservice Aktiebolag. Styrelseledamot i Skärgårdsbolaget 1 AB och Östsvenska Handelskammaren.

*Aktieinnehav i Bolaget:* 100 B-aktier (eget samt närstående fysiska och juridiska personers innehav).

**Anders Boman**

*Utbildning:* Studier i samhällsvetenskap och företagsekonomi vid Uppsala universitet.

*Övriga uppdrag:* Styrelseordförande i WALLENIOUS SOL AB. Styrelseledamot i AlfaWall AB och Östsvenska Handelskammarens Service Aktiebolag. Styrelsesuppleant i Bomans Byrå AB.

*Tidigare uppdrag under de senaste fem åren:* Styrelseordförande i Thor Shipping & Transport Group AB, Thor Shipping & Transport Holding AB och Thor TSG Short Sea AB. Styrelseledamot och verkställande direktör i Wallenius Logistics AB och Wallenius Marine AB. Styrelseledamot i Bostadsrättsföreningen Grev Turegatan 75, MPS Broadband AB, Rederi AB Wallship, Rederiaktiebolaget Walltime, Sjöfartens Arbetsgivareförbund AB, Svensk Rederiservice Aktiebolag, Sveriges Ångfartygs Assurans Förening, United European Car Carriers Aktiebolag, Wallauto Aktiebolag, Wallcargo Aktiebolag, Wallfreight Aktiebolag, Wall RO/RO AB, Wallsun AB, Walwal Aktiebolag och Walltrade AB. Styrelsesuppleant och verkställande direktör i Soya Group Support AB. Verkställande direktör i Walleniusrederierna Aktiebolag. *Aktieinnehav i Bolaget:* Inget aktieinnehav i Bolaget.

**Anders Gripne**

*Utbildning:* Civilekonomexamen från Lunds universitet.

*Övriga uppdrag:* Styrelseledamot i Victvätten på Gotland AB. Styrelsesuppleant i InventaUrsi AB.

*Tidigare uppdrag under de senaste fem åren:* Inga tidigare uppdrag under de senaste fem åren.

*Aktieinnehav i Bolaget:* 5 A-aktier (eget samt närstående fysiska och juridiska personers innehav).

**Karin Bill**

*Utbildning:* Master i ekonomi och marknadsföring från Stockholms universitet.

*Övriga uppdrag:* Styrelsesuppleant i Phinda Investment AB.

*Tidigare uppdrag under de senaste fem åren:* Styrelseledamot i Gotlands Filmfond AB (svb).

*Aktieinnehav i Bolaget:* Inget aktieinnehav i Bolaget.

**Revisorer**

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB, med adress Torsgatan 21, 113 97 Stockholm, och Magnus Thorling, auktoriserad revisor och medlem i FAR, omvaldes vid årsstämman 2022 till Bolagets revisor respektive huvudansvarig revisor intill slutet av årsstämman 2023. Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB har varit Bolagets revisor och Magnus Thoring har varit huvudansvarig revisor under hela den period som täcks av den finansiella informationen i sammandrag i Bolagsbeskrivningen.

**Ytterligare information om styrelsens ledamöter och ledande befattningshavare**

Styrelseordföranden Ann-Marie Åström och styrelseledamoten Björn Nilsson är dotter respektive son till styrelseledamoten och hedersordföranden Eric D. Nilsson. Utöver det förekommer det inga familjerelationer mellan några styrelseledamöter och ledande befattningshavare.

Såsom framgår ovan har vissa styrelseledamöter och ledande befattningshavare privata intressen i Bolaget genom sina aktieinnehav. Styrelseledamöter och ledande befattningshavare i Bolaget är styrelseledamöter och funktionärer i andra bolag samt har aktieinnehav i andra bolag, och för det fall något sådant bolag ingår affärsförbindelser med Bolaget kan styrelseledamöter eller ledande befattningshavare i Bolaget ha en intressekonflikt, vilket hanteras genom att den berörda personen inte är involverad i hanteringen av ärendet å Bolagets vägnar. Utöver vad som angetts har ingen styrelseledamot eller ledande befattningshavare några privata intressen som kan stå i strid med Bolagets intressen.

Under de senaste fem åren har ingen styrelseledamot eller ledande befattningshavare, med undantag för vad som anges nedan, (i) dömts i bedrägerirelaterade mål, (ii) representerat ett företag som försatts i konkurs eller likvidation (annat än frivillig likvidation), eller varit föremål för konkursförvaltning, (iii) av reglerings- eller tillsynsmyndighet (inklusive erkända yrkessammanslutningar) bundits vid, eller varit föremål för påföljd på grund av, brott, eller (iv) förbjudits av domstol att ingå som medlem i ett företags förvaltnings-, lednings- eller kontrollorgan eller från att ha ledande eller övergripande funktioner hos ett

företag. Styrelseordföranden Ann-Marie Åström och verkställande direktör Håkan Johansson var suppleant respektive ledamot i bolaget Skärgårdsbolaget 1 AB som försattes i konkurs 2017.

I tillägg till ovan är den operativa chefen Anders Boman sedan november 2016, tillsammans med ett större antal tidigare befattningshavare i olika bolag i den bransch de då var verksamma, föremål för ett amerikanskt *indictment* (ung. åtal) avseende påstådda överträdelser av amerikansk konkurrenslagstiftning. Boman uppger att han på basis av tidigare erhållen juridisk rådgivning inte rest till USA för att rentvå sig. På grund av det amerikanska rättssystemets utformning vet han därför inte vilken gärning eller vilka gärningar han själv påstås ha deltagit i. Han och hans juridiska rådgivare avseende ärendet har bedömt att han inkluderas i åtalet såsom formellt överordnad den eller de primärt ansvariga eller agerande personerna i ett av de berörda bolagen, fram tills att hans uppdrag för sin dåvarande uppdragsgivare (joint-venture-koncernen Wallenius Wilhelmsen Logistics AS ("**WWL**")) upphörde i augusti 2010. WWL har i juli 2016, i likhet med andra företag i branschen, medgivit ansvar, utan rättslig prövning i sak, och betalt omfattande böter till USA samt även i andra jurisdiktioner (framför allt EU i juli 2016, där WWL:s sanktionsbelopp blev än större, även här utan rättslig prövning i sak). Efter augusti 2010 har Anders Boman innehaft uppdrag enbart i WWL:s ena ägarorganisation (Walleniusrederierna/Walleniusgruppen), som han i viss utsträckning fortfarande innehar, se ovan. Då rekryteringen av Anders Boman till Bolaget inleddes hösten 2020 var förhållandena kring det amerikanska rättsärendet och den där påtalade kartellen väl kända för Bolaget och inom rederinäringen, och bedömningen gjordes att misstanken mot honom på formell grund inte påverkade hans möjligheter att fullt ut bistå Bolaget.

Samtliga styrelseledamöter och ledande befattningshavare kan nås via Bolagets registrerade adress Box 1104, 621 22 Visby.

## BOLAGSSTYRNING

### Bolagsstyrning

Gotlandsbolaget är ett svenskt publikt aktiebolag. Bolagets bolagsstyrning har före noteringen på Nasdaq First North huvudsakligen styrts av svenska lagar och regler, till exempel aktiebolagslagen (2005:551) och årsredovisningslagen (1995:1554), Bolagets bolagsordning samt interna regler och föreskrifter. När Bolagets A-aktier respektive B-aktier har noterats på Nasdaq First North kommer Bolaget också att följa Nasdaq Stockholms regelverk för emittenter på Nasdaq First North "Nasdaq First North Growth Market – Rulebook".

Svensk kod för bolagsstyrning ("**Koden**") ska tillämpas av bolag vars aktier är upptagna till handel på reglerad marknad enligt principen "följa eller förklara". Koden behöver i dagsläget inte tillämpas av bolag vars aktier är noterad på Nasdaq First North. För det fall Koden blir bindande för Gotlandsbolaget kommer Bolaget att tillämpa den enligt principen "följa eller förklara".

### Bolagsstämma

Enligt aktiebolagslagen (2005:551) är bolagsstämman Bolagets högsta beslutsfattande organ. På bolagsstämman utövar aktieägarna sin rösträtt i nyckelfrågor, till exempel fastställande av resultat- och balansräkningar, disposition av Bolagets resultat, beviljande av ansvarsfrihet för styrelsens ledamöter och verkställande direktör, val av styrelseledamöter och revisorer samt ersättning till dessa.

Årsstämma måste hållas inom sex månader från utgången av räkenskapsåret. Utöver årsstämma kan det kallas till extra bolagsstämma. Enligt Gotlandsbolagets bolagsordning sker kallelsen till bolagsstämma genom annonsering i Post- och Inrikes Tidningar och på Bolagets webbplats samt i Gotlands Allehanda och Gotlands Tidningar. Att kallelse skett ska annonseras i Svenska Dagbladet.

### Rätt att delta på bolagsstämma

Aktieägare som vill delta i förhandlingarna på bolagsstämma ska dels vara införd i den av Euroclear Sweden AB ("**Euroclear**") förda aktieboken sex bankdagar för bolagsstämman, dels anmäla sig hos Bolaget för deltagande i bolagsstämman senast den dag som anges i kallelsen till bolagsstämman. Aktieägare kan närvara vid bolagsstämmor personligen eller genom ombud och kan även biträdas av högst två personer. Om en aktieägare vill ha med sig biträden vid bolagsstämman ska antalet biträden (högst två) anges i anmälan. Vanligtvis är det möjligt för aktieägare att anmäla sig till bolagsstämman på flera olika sätt vilka närmare anges i kallelsen till bolagsstämman. Aktieägare är berättigade att rösta för samtliga aktier som aktieägaren innehar.

### Initiativ från aktieägarna

Aktieägare som önskar få ett ärende behandlat på bolagsstämman måste skicka en skriftlig begäran härom till styrelsen. Begäran ska normalt vara styrelsen tillhanda senast sju veckor före bolagsstämman för att inkluderas i kallelsen som ska offentliggöras mellan fyra och sex veckor innan årsstämman.

### Styrelsen

Styrelsen är Bolagets högsta beslutsfattande organ efter bolagsstämman. Enligt aktiebolagslagen (2005:551) är styrelsen ansvarig för Bolagets förvaltning och organisation, vilket innebär att styrelsen är ansvarig för att, bland annat, fastställa mål och strategier, säkerställa rutiner och system för utvärdering

av fastställda mål, fortlöpande utvärdera Bolagets resultat och finansiella ställning samt utvärdera den operativa ledningen. Styrelsen ansvarar också för att säkerställa att årsredovisningen och delårsrapporter upprättas i rätt tid. Dessutom utser styrelsen Bolagets verkställande direktör.

Styrelseledamöterna väljs normalt av årsstämman för tiden intill slutet av nästa årsstämma. Enligt Bolagets bolagsordning ska styrelsen bestå av lägst fem och högst nio ledamöter samt högst fem suppleanter.

Styrelsen ansvarar enligt styrelsens arbetsordning för Bolagets organisation och förvaltning av Bolagets angelägenheter. Vidare ska styrelsen tillse att Bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och Bolagets ekonomiska förhållanden i övrigt kan kontrolleras på ett betryggande sätt. Styrelsen utser även styrelseledamöter i dotterbolagens styrelser.

Bolagets styrelse består för närvarande av fem bolagsstämموالدا ledamöter, inklusive styrelseordföranden, vilka valts för tiden intill nästa årsstämma. Därutöver består Bolagets styrelse av två arbetstagarledamöter samt en arbetstagaruppleant utsedda av arbetstagarorganisationer. Styrelseledamöter och styrelsesuppleanter presenteras i avsnittet "*Styrelse, ledande befattningshavare och revisorer*".

### **Verkställande direktör och övriga ledande befattningshavare**

Den verkställande direktören är underordnad styrelsen och ansvarar för Bolagets löpande förvaltning och den dagliga driften. Arbetsfördelningen mellan styrelsen och verkställande direktören anges företrädesvis i Bolagets VD-instruktion och styrelsens arbetsordning.

Verkställande direktören ansvarar enligt Bolagets VD-instruktion bland annat för att leda och utveckla Bolagets verksamhet och sörja för en affärsmässig och effektiv organisation av verksamheten. Verkställande direktören beslutar om den interna fördelningen av arbetet inom Bolaget.

Enligt Bolagets instruktioner för ekonomisk rapportering är verkställande direktören även ansvarig för att styrelsen i Bolaget erhåller information om utvecklingen av Bolagets verksamhet, däribland utvecklingen av Bolagets resultat, ställning och likviditet samt information om viktiga händelser, såsom exempelvis uppkomna tvister av betydelse, uppsägning av för Bolaget viktigare avtal, inställelse av betalningar eller uppkomst av annan obeståndssituation hos Bolaget.

Verkställande direktör och övriga ledande befattningshavare presenteras i avsnittet "*Styrelse, ledande befattningshavare och revisorer*".

**Ersättning till styrelseledamöter och ledande befattningshavare*****Ersättning till styrelseledamöter***

Arvoden och andra ersättningar till styrelseledamöterna, inklusive styrelseordföranden, beslutas av bolagsstämman. Årsstämman som hölls den 1 juni 2022 beslutade, att arvode till styrelsen ska utgå med 400 000 kronor till styrelsens ordförande, 250 000 kronor till vice styrelseordförande och 200 000 kronor till var och en av de övriga av bolagsstämman utsedda styrelseledamöterna.

I tabellen nedan redovisas ersättning till styrelsen för räkenskapsåret 2021.

| Namn                         | Uppdrag                                   | Styrelsearvode |
|------------------------------|-------------------------------------------|----------------|
| Ann-Marie Åström             | Styrelseordförande                        | 400 000        |
| Björn Nilsson                | Styrelseledamot (vice styrelseordförande) | 250 000        |
| Eric D. Nilsson              | Styrelseledamot (hedersordförande)        | 200 000        |
| Lars Wedenborn               | Styrelseledamot                           | 200 000        |
| Jonas Åman                   | Styrelseledamot                           | 200 000        |
| Annelie Hamberg              | Styrelseledamot (arbetstagarledamot)      | 0              |
| Peter Skoglund               | Styrelseledamot (arbetstagarledamot)      | 0              |
| Maria Jansson <sup>24</sup>  | Styrelsesuppleant (arbetstagarsuppleant)  | 0              |
| Ingela Örnberg <sup>25</sup> | Styrelsesuppleant (arbetstagarsuppleant)  | 0              |

---

<sup>24</sup> Maria Jansson är inte längre styrelsesuppleant i Bolaget.

<sup>25</sup> Ingela Örnberg är inte längre styrelsesuppleant i Bolaget.

**Ersättning till den verkställande direktören och andra ledande befattningshavare**

I tabellen nedan redovisas ersättning till den verkställande direktören och övriga ledande befattningshavare för räkenskapsåret 2021. Varken verkställande direktören eller någon annan ledande befattningshavare har rätt till avgångsvederlag.

| <b>Befattning</b>                          | <b>Grundlön<br/>(kronor)</b> | <b>Pensionspremie<br/>r (kronor)</b> | <b>Övriga förmåner<br/>(kronor)</b> | <b>Totalt<br/>(kronor)</b> |
|--------------------------------------------|------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------|
| Håkan Johansson,<br>verkställande direktör | 2 689 404                    | 778 850                              | 13 163                              | 3 481 417                  |
| Anders Boman, operativ<br>chef             | 1 260 000                    | 384 300                              | 0                                   | 1 644 300                  |
| Anders Gripne,<br>ekonomichef              | 1 110 000                    | 433 288                              | 25 682                              | 1 568 970                  |

**Incitamentsprogram**

Per dagen för denna Bolagsbeskrivning finns det inte några incitamentsprogram i Bolaget.

**Revision**

Revisorn ska granska Bolagets årsredovisning och räkenskaper samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning. Efter varje räkenskapsår ska revisorn lämna en revisionsberättelse och en koncernrevisionsberättelse till årsstämma. Enligt Bolagets bolagsordning ska Bolaget ha minst en och högst två revisorer. Bolagets revisor är Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB, med Magnus Thorling som huvudansvarig revisor. Bolagets revisor presenteras närmare i avsnittet "Styrelse, ledande befattningshavare och revisorer".



## AKTIEKAPITAL OCH ÄGARFÖRHÅLLANDEN

### Aktieinformation

Per dagen för Bolagsbeskrivningen uppgår Gotlandsbolagets registrerade aktiekapital till 2 776 976,00 kronor fördelat på 2 500 000 aktier, varav 1 811 693 är A-aktier och 688 307 är B-aktier med ett kvotvärde om cirka 1,1107904 kronor per aktie. Enligt Gotlandsbolagets bolagsordning som antogs vid årsstämman den 1 juni 2022 ska aktiekapitalet vara lägst 2 000 000 kronor och högst 8 000 000 kronor fördelat på lägst 2 000 000 aktier och högst 8 000 000 aktier. Aktierna är fullt betalda, fritt överlåtbara och denominerade i svenska kronor samt har emitterats i enlighet med bestämmelserna i aktiebolagslagen (2005:551). Bolagets bolagsordning innehåller vidare ett omvandlingsförbehåll varigenom A-aktier kan omvandlas till B-aktier.

Bolagets A-aktier respektive B-aktier är registrerade i ett avstämningsregister i enlighet med lagen (1998:1479) om värdepapperscentraler och kontoföring av finansiella instrument. Detta register förs av Euroclear, den svenska centrala värdepappersförvararen. Inga aktiebrev är utfärdade för Bolagets A-aktier respektive B-aktier och kommer inte heller att utfärdas i samband med noteringen av Bolagets A-aktier respektive B-aktier på Nasdaq First North.

A-aktier berättigar till tio (10) röster per aktie och B-aktier berättigar till en (1) röst per aktie. Varje röstberättigad får vid bolagsstämman rösta för det fulla antalet av denne ägda eller företrädde aktier i Bolaget utan begränsning i rösträtten.

Beslutar Bolaget att genom kontant- eller kvittningsemission ge ut nya aktier, teckningsoptioner eller konvertibler har de som äger aktier i Bolaget företrädesrätt till teckning av sådana värdepapper i förhållande till det antal aktier i Bolaget som de äger sedan tidigare. Bolagsordningen begränsar inte Bolagets möjligheter att, i enlighet med aktiebolagslagen (2005:551), emittera nya aktier, teckningsoptioner eller konvertibler med avvikelse från aktieägarnas företrädesrätt.

Samtliga aktier i Bolaget medför lika rätt till andel i Bolagets vinst eller till eventuellt överskott vid likvidation. Beslut om utdelning fattas av bolagsstämman. Rätt till utdelning tillkommer den aktieägare som på av bolagsstämman beslutad avstämningsdag för utdelning är registrerad som innehavare av aktier i Bolaget i den av Euroclear förda aktieboken. Kan aktieägare inte nås genom Euroclear kvarstår aktieägarens fordran på Bolaget avseende utdelningsbeloppet. Sådan fordran är föremål för en preskriptionstid om tio år. Vid preskription tillfaller utdelningsbeloppet Bolaget. Med förbehåll för de begränsningar som följer av bank- eller clearingsystem i berörda jurisdiktioner sker utbetalningar till sådana aktieägare på samma sätt som till aktieägare med hemvist i Sverige.

Det har inte förekommit några offentliga uppköpserbjudanden avseende aktierna i Bolaget under innevarande eller föregående räkenskapsår och aktierna är inte föremål för erbjudande som lämnats till följd av budplikt, inlösenrätt eller lösningsskyldighet.

## Aktiekapitalets utveckling

I tabellen nedan anges förändringar i antalet aktier och aktiekapitalet i Bolaget samt aktiernas kvotvärde sedan 1982, då Bolaget noterades på Stockholms Fondbörs.

| År   | Händelse                   | Antal aktier |           | Aktiekapital (kronor) |           | Kvotvärde<br>(kronor/aktie) |
|------|----------------------------|--------------|-----------|-----------------------|-----------|-----------------------------|
|      |                            | Förändring   | Totalt    | Förändring            | Totalt    |                             |
| 1983 | Fondemission/split         | +210 000     | 630 000   | +2 100 000            | 6 300 000 | 10                          |
| 1989 | Split 10/1                 | +5 670 000   | 6 300 000 | 0                     | 6 300 000 | 1                           |
| 1998 | Aktieinlösen               | -860 304     | 5 439 696 | -860 304              | 5 439 696 | 1                           |
| 1999 | Aktieinlösen               | -1 029 524   | 4 410 172 | -1 029 524            | 4 410 172 | 1                           |
| 2002 | Nedsättning (återköp)      | -410 172     | 4 000 000 | -410 172              | 4 000 000 | 1                           |
| 2003 | Nedsättning (återköp)      | -153 388     | 3 846 612 | -153 388              | 3 846 612 | 1                           |
| 2004 | Nedsättning (aktieinlösen) | -92 195      | 3 754 417 | -92 195               | 3 754 417 | 1                           |
| 2005 | Nedsättning (återköp)      | -384 661     | 3 369 756 | -384 661              | 3 369 756 | 1                           |
| 2005 | Nedsättning (aktieinlösen) | -600 000     | 2 769 756 | -600 000              | 2 769 756 | 1                           |
| 2011 | Aktieinlösen/fondemission  | -269 756     | 2 500 000 | +7 220                | 2 776 976 | 1,1107904                   |

## Emissionsbemyndigande

Bolaget har inget bemyndigande från bolagsstämman till styrelsen avseende beslut om emission av aktier, teckningsoptioner eller konvertibler registrerat hos Bolagsverket.

## Konvertibler, teckningsoptioner och andra aktierelaterade instrument

Bolaget har per dagen för denna Bolagsbeskrivning inga utestående konvertibla skuldebrev, teckningsoptioner eller andra finansiella instrument som, om de utnyttjas, skulle kunna medföra en utspädningsseffekt för Bolagets aktieägare.

## Ägarstruktur

Per dagen för Bolagsbeskrivningen har Gotlandsbolaget 3 009 aktieägare. Bolaget äger 5 egna B-aktier. I tabellen nedan anges Bolagets tio största aktieägare per dagen för denna Bolagsbeskrivning med därefter kända förändringar. Bolaget ägs och kontrolleras av sin största aktieägare Trojaborg AB org.nr. 556339-9574 (**"Trojaborg"**), som per datumet för Bolagsbeskrivningen innehar 59,2 procent av aktierna och 74,1 procent av rösterna i Bolaget. Trojaborg kontrolleras i sin tur ytterst av styrelseordföranden Ann-Marie Åström, styrelseledamoten och vice styrelseordföranden Björn Nilsson samt styrelseledamoten och hedersordföranden Eric D. Nilsson eller närstående personer till dessa. Således kontrolleras Gotlandsbolagets största aktieägare av medlemmar i familjen Nilsson. Utöver Trojaborgs innehav i Bolaget, äger styrelseledamoten och hedersordföranden Eric D. Nilsson 37 417 A-aktier och 15 888 B-aktier direkt i Gotlandsbolaget. Trojaborgs och Eric D. Nilssons gemensamma innehav i Bolaget uppgår till cirka 61,3 procent av aktierna och 76,2 procent av rösterna i Bolaget.

| Namn                                        | Antal A-aktier   | Antal B-aktier | Totalt antal aktier | Kapital (%)  | Röster (%)   |
|---------------------------------------------|------------------|----------------|---------------------|--------------|--------------|
| Trojaborg AB och Eric D. Nilsson och familj | 1 422 548        | 110 320        | 1 532 868           | 61,3         | 76,2         |
| Svenska Stålbyggen Invest AB (Jonas Åman)   | 86 980           | 152 450        | 239 430             | 9,6          | 5,4          |
| TJ Gruppen AB och familj                    | 95 967           | 20 245         | 116 212             | 4,6          | 5,2          |
| Johan Thorell och bolag                     | 18 747           | 98 403         | 117 150             | 4,7          | 1,5          |
| Mats Johansson                              | 10 360           | 23 832         | 34 192              | 1,4          | 0,7          |
| Stiftelsen Mjölkdroppen                     | 9 650            | 19 300         | 28 950              | 1,2          | 0,6          |
| Magnus Wiman och bolag                      | 6 832            | 10 830         | 17 662              | 0,7          | 0,4          |
| Sällskapet DBW                              | 5 000            | 9 100          | 14 100              | 0,6          | 0,3          |
| Jerry Martinger                             | 5 600            | 2 758          | 8 358               | 0,3          | 0,3          |
| Brigitta Wiman                              | 5 100            | 400            | 5 500               | 0,2          | 0,3          |
| <b>Summa 10 största aktieägarna</b>         | <b>1 666 784</b> | <b>447 638</b> | <b>2 114 422</b>    | <b>84,6</b>  | <b>91,0</b>  |
| <b>Övriga</b>                               | <b>144 909</b>   | <b>240 669</b> | <b>385 578</b>      | <b>15,4</b>  | <b>9,0</b>   |
| <b>Totalt</b>                               | <b>1 811 693</b> | <b>688 307</b> | <b>2 500 000</b>    | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> |

## **Aktieägaravtal**

Det finns, såvitt Bolagets styrelse känner till, inte några aktieägaravtal eller andra överenskommelser mellan aktieägare i Bolaget som syftar till att skapa ett gemensamt inflytande över Bolaget, eller som kan resultera i en förening av kontrollen över Bolaget.

## **Utdelning och utdelningspolicy**

Styrelsen för Gotlandsbolaget har sedan tidigare beslutat om en målsättning att aktieutdelning i princip ska följa utvecklingen för det redovisade egna kapitalet. Det egna kapitalet uppgick den 31 december 2020 till 4 470 Mkr varefter årsstämman 2021 beslutade om en utdelning om 8,00 kronor per aktie. Det egna kapitalet uppgick den 31 december 2021 till 4 565 Mkr varefter årsstämman 2022 beslutade om en utdelning om 8,20 kronor per aktie. Bolagets utdelningspolicy kommer att ses över i god tid före nästa utdelningstillfälle.

## **Handel med Bolagets aktie**

Gotlandsbolaget har erhållit godkännande om upptagande till handel av Bolagets A-aktier respektive B-aktier på Nasdaq First North. Preliminär första dag för handel är den 7 december 2022. Gotlandsbolagets A-aktie kommer att handlas under kortnamnet (ticker) GOTL A med ISIN-kod SE0000105371. Gotlandsbolagets B-aktie kommer att handlas under kortnamnet (ticker) GOTL B med ISIN-kod SE0000105397.

## BOLAGSORDNING

### § 1

Bolagets företagsnamn är Rederiaktiebolaget Gotland (publ). Bolaget är publikt.

### § 2.

Föremålet för bolagets verksamhet är att driva rederirörelse, rese-, restaurang-, och hotellrörelse samt annan därmed förenlig verksamhet.

Till förmån för företag, vilka stå i koncern- eller annan intressegemenskap med bolaget, må detta ingå borgensförbindelser och företaga andra rättshandlingar, även om dessa eljest skulle falla utom ramen för den nyss angivna verksamheten.

### § 3.

Aktiekapitalet skall utgöra lägst 2 000 000 kronor, högst 8 000 000 kronor.

### § 4.

Antalet aktier skall vara lägst 2 000 000 och högst 8 000 000.

### § 5.

Aktierna skall kunna utges i två serier, betecknade serie A och serie B. Aktier av serie A kan utges till ett antal av högst 4 000 000 st och aktier av serie B till ett antal av högst 8 000 000 st.

Aktie av serie A medför rätt till tio (10) röster och aktie av serie B medför rätt till en (1) röst.

Beslutar bolaget att genom kontantemission eller kvittningsemission ge ut nya aktier av serie A och serie B skall ägare av aktier av serie A och av serie B äga företrädesrätt att teckna nya aktier av samma aktieslag i förhållande till det antal aktier innehavaren förut äger (primär företrädesrätt). Aktier som inte tecknas med primär företrädesrätt skall erbjudas samtliga aktieägare till teckning (subsidiär företrädesrätt). Om inte de därvid erbjudna aktierna räcker för den teckning som sker med subsidiär företrädesrätt, skall aktierna fördelas mellan tecknarna i förhållande till det antal aktier de förut äger och, i den mån detta inte kan ske, genom lottning.

Beslutar bolaget att genom kontantemission eller kvittningsemission ge ut aktier endast av serie A eller serie B, skall samtliga aktieägare, oavsett om deras aktier är av serie A eller serie B äga företrädesrätt att teckna nya aktier i förhållande till det antal aktier det förut äger.

Beslutar bolaget att genom kontantemission eller kvittningsemission ge ut teckningsoptioner eller konvertibler, skall aktieägare äga företrädesrätt att teckna teckningsoptioner respektive konvertibler som om emissionen gällde de aktier som kan tecknas eller bytas ut mot de emitterade instrumenten.

Vad som ovan sagts skall inte innebära någon inskränkning i möjligheten att fatta beslut om kontantemission eller kvittningsemission med avvikelse från aktieägarnas företrädesrätt.

Vid ökning av aktiekapitalet genom fondemission skall nya aktier av serie A och serie B emitteras av respektive aktieslag i förhållande till det antal aktier av dessa slag som finns sedan tidigare. Därvid skall gamla aktier av visst aktieslag medföra rätt till nya aktier av samma aktieslag.

### § 6.

Styrelsen skall ha sitt säte i Visby, Gotlands kommun.

## § 7.

Styrelsen, som väljs på årsstämma, skall bestå av lägst 5, högst 9 ledamöter samt högst 5 suppleanter.

Ledamöterna utses för tiden intill slutet av nästa årsstämma.

Suppleanterna utses för tiden intill slutet av nästa årsstämma.

## § 8.

På årsstämma utses lägst en och högst två revisorer för tiden intill slutet av den årsstämma som hålls efter det år då revisorsvalet skedde.

## § 9.

Bolagets räkenskapsår skall vara kalenderåret.

## § 10.

Kallelse till bolagsstämma skall ske genom annonsering i Post- och Inrikes Tidningar och på bolagets webbplats samt i Gotlands Allehanda och Gotlands Tidningar. Att kallelse skett skall annonseras i Svenska Dagbladet.

För att få delta i bolagsstämma skall aktieägare anmäla sig hos bolaget senast den dag, som anges i kallelsen till stämman. Denna dag får inte vara söndag, annan allmän helgdag, lördag, midsommarafton, julafton eller nyårsafton och inte infalla tidigare än femte vardagen före stämman.

## § 11.

Styrelsen får samla in fullmakter på bolagets bekostnad enligt det förfarande som anges i aktiebolagslagen. Styrelsen får även, inför en bolagsstämma, besluta att aktieägarna ska kunna utöva sin rösträtt per post enligt det förfarande som anges i aktiebolagslagen. Styrelsen äger, bl.a. för att underlätta aktieägars närvaro digitalt eller på distans på stämman, att besluta att aktieägare i bolaget eller andra inbjudna enligt styrelsens beslut, ska på de villkor som styrelsen bestämmer, ha rätt att i enlighet med aktiebolagslagens närmare bestämmelser härom närvara eller på annat sätt följa förhandlingarna vid bolagsstämma.

## § 12.

På begäran av en aktieägare ska aktie av serie A (en eller flera), tillhöriga den aktieägaren, omvandlas till aktie av serie B. Begäran om omvandling, som ska vara skriftlig och ange det antal aktier som ska omvandlas, ska göras hos styrelsen. Omvandlingen ska därefter utan dröjsmål anmälas för registrering hos Bolagsverket och är verkställd när den registreras i aktiebolagsregistret samt antecknats i avstämningsregistret.

## § 13.

På årsstämma skall följande ärenden förekomma till behandling:

1. Val av ordförande vid stämman.
2. Upprättande och godkännande av röstlängd.
3. Val av två justeringsmän.
4. Prövning av om stämman blivit behörigen sammankallad.
5. Godkännande av dagordningen.

6. Framläggande av årsredovisningen och revisionsberättelsen samt koncernredovisningen och koncernrevisionsberättelsen.
7. Beslut
  - (a) om fastställelse av resultaträkningen och balansräkningen samt koncernresultaträkningen och koncernbalansräkningen,
  - (b) om dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen,
  - (c) om ansvarsfrihet åt styrelseledamöterna och verkställande direktören.
8. Bestämmande av det antal styrelseledamöter och suppleanter samt revisorer som skall väljas.
9. Fastställande av arvoden åt styrelsen och revisorerna.
10. Val av styrelse och revisorer.
11. Annat ärende som ankommer på stämman enligt aktiebolagslagen (2005:551) eller bolagsordningen.

§ 14.

Bolagets aktier skall vara registrerade i ett avstämningsregister enligt lagen (1998:1479) om kontoföring av finansiella instrument.

§ 15.

Skulle mellan bolaget och styrelsen, styrelseledamot, verkställande direktör, likvidator eller aktieägare uppkomma tvist, skall den hänskjutas till avgörande av skiljemän i enlighet med lagen (1999:116) om skiljeförfarande.

---

## LEGALA FRÅGOR OCH KOMPLETTERANDE INFORMATION

### Allmän information om Bolaget

Gotlandsbolaget är ett svenskt publikt aktiebolag som regleras av aktiebolagslagen (2005:551). Bolaget bildades den 10 juli 1894 och registrerades hos Bolagsverket den 24 maj 1897. Bolagets företagsnamn registrerades den 21 mars 1962. Styrelsen har sitt säte i Visby, Gotlands kommun och Bolagets organisationsnummer är 556000–8020. Bolagets LEI-kod är 549300A64U24QVHYJ135.

### Koncernstruktur

Gotlandsbolaget är moderbolag i Koncernen som utöver Bolaget består av 50 bolag. Samtliga dessa dotterbolag är helägda svenska bolag, förutom bolagen Gotlands Stuveri AB (94 procent) och Wisby Tanker Trading AB (50 procent), och finns lokaliserade i de städer och orter där Koncernen bedriver eller planerar att bedriva sin verksamhet, förutom Gotland Shipping Company Ltd. som är ett maltesiskt bolag.

#### **BOLAG**

##### **Rederiaktiebolaget Gotland (publ)**

- 100% Destination Gotland AB
- 100% Gotland Promotion AB
- 94% Gotlands Stuveri Aktiebolag<sup>1</sup>
  - 100% Aktiebolaget Carl E. Ekman
  - 100% Gotland Excursion AB
- 100% Gotland Hotels & Properties AB
- 100% Gamla Wisby Bryggeri Aktiebolag
- 100% Gotlandsbolaget AB
- 100% Rederi Hoburgen Aktiebolag
  - 100% Rederi AB Vrenen
- 100% Rederiaktiebolaget Våndburg
  - 100% Rederi AB Sudersand
- 100% Gotland Tankers AB
  - 100% Rederi AB Torsburgen
  - 100% Rederiaktiebolaget Gute
  - 100% Rederi AB Ljugarn
  - 100% Rederi AB Klintehamn
  - 100% Rederi AB Kappelshamn
  - 100% Rederi AB Katthammarsvik
  - 100% Rederi AB Gnismvård
  - 100% Rederi AB Västerhamn
- 1 % Gotland Class Shipping Kommanditbolag
- 50% Wisby Tanker Trading AB<sup>2</sup>
- 100% Rederi AB Lauter
  - 99% Gotland Class Shipping Kommanditbolag
- 100% Rederi AB Djupvik
- 100% Rederi AB Kyllaj
- 100% Rederi AB Burgsvik
- 100% Rederi AB Asunden
- 100% Rederi AB Botvaldevik
- 100% Sunde Rederi AB
- 100% Hallshuk Rederi AB
- 100% Nya Skärgårdsbolaget 2017 AB
- 100% Rederi Utholmen AB
- 100% Hangvar Rederi AB
- 100% Hellvi Rederi AB
- 100% Rederi Sysne AB
- 100% Rederi Grynge AB

#### **ORGANISATIONSNUMMER**

##### **556000–8020**

- 556038–2342
- 556496–2214
- 556019–6429
- 556045–6237
- 556703–3526
- 556141–1009
- 556035–4341
- 556643–7850
- 556207–3816
- 556680–5866
- 556496–2222
- 556583–5658
- 556762–3342
- 556570–5869
- 556021–0741
- 556669–5903
- 556683–3686
- 556052–7169
- 556762–3250
- 556786–7519
- 556786–7592
- 969712–1318
- 556798–0700
- 556815–1293
- 969712–1318
- 556815–1160
- 556864–0931
- 556864–0949
- 556899–3892
- 556899–3884
- 556937–7764
- 556937–7756
- 556978–3573
- 556980–3660
- 559019–6977
- 559019–7025
- 559069–4807
- 559069–4831



|                                    |                             |
|------------------------------------|-----------------------------|
| 100% Rederi Boge AB                | 559122–3457                 |
| 100% Rederi Othem AB               | 559122–3374                 |
| 100% Rederi Enholmen AB            | 559164–8703                 |
| 100% Gotland Capital Management AB | 559164–9149                 |
| 100% Gotland Tech Development AB   | 559212–4126                 |
| 100% Hansa Destinations AB         | 559212–4167                 |
| 100% Rederi Tubod AB               | 559265–9980                 |
| 100% Rederi Tomtbod AB             | 559266–1051                 |
| 100% Rederi Nordbod AB             | 559329–3151                 |
| 100% Rederi Grumbod AB             | 559332–4626                 |
| 100% Rederi Kettelvik AB           | 559399–3529                 |
| 100% Rederi Grumpe AB              | 559399–3537                 |
| 100% Gotland Shipping Company Ltd  | C99722 (maltesiskt org.nr.) |

1. Gotlands Stuveri Aktiebolag ägs till 6 procent av Lantmännen ekonomisk förening org.nr. 769605–2856.
2. Wisby Tanker Trading AB ägs till 50 procent av Wisby Tankers AB, org.nr. 556581–2665.

## Väsentliga avtal

Bolaget anser inte att det, utöver de avtal som beskrivs nedan, finns något enskilt avtal som är av väsentlig betydelse för Koncernens verksamhet som helhet.

### **Avtal med Trafikverket**

Sedan 1998 bedriver Bolaget, genom dotterbolaget Destination Gotland AB, passagerar- och godstrafik till och från Gotland för Trafikverkets räkning. Det nuvarande avtalet med Trafikverket gäller från och med den 1 februari 2017 till och med den 31 januari 2027. Avtalet är ett så kallat nettoavtal, innebärande att Destination Gotland AB behåller passagerarintäkterna och erhåller en fast ersättning från Trafikverket. Passagerarintäkterna regleras i avtalet med takbelopp för kundkategorierna ”gotlänningar”, ”gotländska fordon”, ”gods” respektive ”farligt gods”. Utgångspunkten för takbeloppen är olika takpriser som maximalt får uppräknas med ett årligt index utifrån förändringar i bunkerindex och konsumentprisindex. Den fasta ersättningen från Trafikverket för år 2021 uppgick till 535 Mkr, motsvarande cirka 23 procent av Koncernens intäkter. Avtalet beskrivs närmare under avsnittet ”*Verksamhetsbeskrivning – Koncernens affärsområden – Avtalet med Trafikverket*” ovan.

### **Franchiseavtal med Scandic Hotels AB**

Bolaget har genom dotterbolaget Gotland Hotels & Properties AB ingått ett franchiseavtal med Scandic Hotels AB. Avtalet ger Gotland Hotels & Properties bland annat en exklusiv rätt att, vid drivandet av hotellet Scandic Visby, använda det hotell- och restaurangkoncept som tagits fram av Scandic Group. Avtalet gäller som utgångspunkt från och med den 14 juni 2013 till och med den 14 juni 2023 och ett tilläggsavtal avseende en förlängning på ytterligare tre år har ingåtts. Därefter är det möjligt för endera parten att säga upp avtalet vilket i sådana fall ska meddelas tolv månader före den inledande avtalstidens utgång. Om avtalet inte sägs upp av någon av parterna förlängs avtalet med fem år i taget på samma villkor.

### **Avyttringar av produkttankfartyg**

Som ett led i Koncernens avsikt att minska sitt engagemang inom tanksjöfart, för att istället fortsätta sina satsningar inom andra delar av infrastrukturrelaterad sjöfart, har de fyra produkttankfartygen i den egna serien Gotland Class avyttrats under oktober och november 2022. De fartyg i Gotland Class-serien som avyttrats är M/T Gotland Carolina, M/T Gotland Aliya, M/T Gotland Sofia och M/T Gotland Marieann.

M/T Gotland Carolina såldes till Carolina Product AS den 4 oktober 2022 för 18,5 MUSD och levererades till köparen den 18 oktober 2022. M/T Gotland Aliya såldes till Oak Shipping Co., Ltd den 28 september

2022 för 19 MUSD och levererades till köparen den 11 november 2022. M/T Gotland Sofia såldes till Oak Shipping Co., Ltd den 28 september 2022 för 18,5 MUSD och levererades till köparen den 7 november 2022. M/T Gotland Marieann den 28 september 2022 såldes till Oak Shipping Co., Ltd för 19 MUSD och levererades till köparen den 23 november 2022. Samtliga avyttringar har skett på sedvanliga villkor och med sedvanliga garantier.

### ***Bunkersäkringsavtal med Skandinaviska Enskilda Banken AB (publ)***

Destination Gotland AB har den 25 oktober 2022 ingått avtal med Skandinaviska Enskilda Banken AB (publ) ("**SEB**") avseende kredit för bunkersäkring för Q1 och Q2 2023. Krediten avser att säkra totalt 4 367 ton olja till ett pris om 10 158 kronor per ton för Q1 2023, respektive totalt 6 214 ton olja till ett pris om 9 489 kronor per ton för Q2 2023, vilket enligt Bolaget avser en säkring av 50 procent av prognosticerad volym Gasoil under Q1 och Q2 2023 med en avvikelsemarginal på genomförd transaktion upp till +5 procent. Rederiaktiebolaget Gotland AB har ingått en moderbolagsgaranti för Destination Gotland AB, avseende Destination Gotland AB:s förpliktelser gentemot SEB med anledning av bunkersäkringen. Av avtalet och dess tillhörande bilagor framgår att SEB, bland annat vid den händelse att Destination Gotland AB upphör att vara ett helägt dotterbolag till Rederiaktiebolaget Gotland AB, har rätt att säga upp avtalet i sin helhet enligt vissa formkrav som specificeras i avtalet.

### ***Fastighetsköpeavtal med Region Gotland***

Den 4 oktober 2022 ingick Bolagets dotterbolag Gotland Hotels & Properties AB avtal med Region Gotland avseende köp av fastigheten Gotland Visby Gustavsvik 1:3 för en köpeskilling om 76 800 000 kronor med tillträde den 3 januari 2023. Köpeskillingen ska erläggas senast på tillträdesdagen. Avtalet var villkorat av att parterna tecknar avtal om köp av del av fastigheten Gotland Visby Gustavsvik 1:19, vilket skedde den 19 augusti 2022 samt att Regionfullmäktige i Region Gotland genom lagakraftvunnet beslut godkände avtalet samt godkände avtalet om köp av del av fastigheten Gotland Visby Gustavsvik 1:19, vilket skedde den 19 september 2022.

### ***Avtal inom ramen för den löpande förvaltningen***

Bolag inom Koncernen har inom ramen för den löpande verksamheten bland annat ingått olika typer av avtal hänförliga till sin fartygsflotta och kundavtal. Avtal av denna typ beskrivs översiktligt nedan.

#### ***Avtal rörande fartygsflottan***

Sjöfart och frakt, som är en väsentlig del av Koncernens verksamhet, kan till stor del vara internationell och flera av de kontrakt som används är baserade på internationella konventioner eller internationella standardavtal, gemensamt utvecklade av organisationer och föreningar.

I Koncernens fartygsflotta ingår, per dagen för denna Bolagsbeskrivning, elva fartyg, varav nio ägs helt eller delvis av Koncernen. De av Koncernen helägda passagerarfärjorna M/S Visby, M/S Gotland, M/S Drotten och HSC Gotlandia II är uthyrda till Destination Gotland AB på bareboatcharter-basis och i enlighet med standardavtalet Barecon 2017. Charterperioden gäller fram till och med den 31 januari 2027. Vidare är M/S Visborg uthyrt på timecharter-basis till det danska rederiet DFDS A/S fram till och med den 31 december 2022, i enlighet med standardavtalet Ropaxtime. De delägda fartygen M/T Wisby Pacific och M/T Wisby Atlantic är uthyrda på time-charter-basis till Stena Bulk i enlighet med standardavtalet Shelltime 4. Charterperioden är möjlig att förlänga på 36-månadersbasis.

I den nuvarande fartygsflottan ingår även fartyget M/V Eliana Marino, som dotterbolaget Hansa Destinations AB hyr in på timecharter-basis, vars charterperiod upphör i januari 2023. Avtalet är baserat på standardavtalet Ropaxtime (BIMCO). Sedan 20 september 2022 har Bolagets dotterbolag Hansa Destinations AB även chartrat fartyget Cadena 3, då M/V Eliana Marino till följd av att kopplingshaveri

behövt gå på lägre hastighet. Avtalet rörande Cadena 3 är också ett standardavtal baserat på Ropaxtime (BIMCO) och gäller i 2–4 månader.

Underhållet av Koncernens passagerarfärjor sköts avseende fartygen M/S Gotland and M/S Visby av Wärtsilä Sweden AB baserat på avtal ingångna under 2018 och 2019 med en avtalstid om tio år. För övriga passagerarfärjor sköter Koncernen underhållet internt.

Avseende fartygen M/T Wisby Pacific och M/T Wisby Atlantic sköts hanteringen av teknik och bemanning av OSM Maritime i Norge i enlighet med standardavtalet Shipman 98. Avtalen gäller tills vidare med två månaders uppsägningstid. Avseende M/S Visborg sköts hanteringen av teknik och bemanning i enlighet med standardavtalet Shipman 2009. I övrigt innehåller avtalen för branschen sedvanliga villkor avseende bland annat kvaliteten på fartyget och krav på försäkring (se vidare under avsnittet "Försäkring" nedan). Avseende övriga fartyg i Koncerns flotta sköter Koncernen hanteringen av teknik och bemanning internt.

Verksamheten i de delägda tankfartygen M/T Wisby Pacific och M/T Wisby Atlantic regleras vidare i ett partrederiavtal, ett typ av avtal som innebär ett samarbete som kan liknas vid ett enkelt bolag, som ingåtts mellan Bolagets dotterbolag Rederi Grynge AB, org.nr 559069–4831, och Wisby Tankers AB, org.nr 556581–2265, och som löper tills vidare.

### **Kundavtal**

Koncernens passagerar- och godstrafikverksamhet, som under räkenskapsåret 2021 stod för cirka 74,5 procent av Koncernens nettoomsättning, drivs genom dotterbolagen Destination Gotland AB och Hansa Destinations AB. Såväl Destination Gotland AB:s som Hansa Destinations AB:s kundbas består främst av privatpersoner (83 procent respektive 80 procent) men även företag, i form av exempelvis fraktföretag (17 procent respektive 20 procent).

Varken Destination Gotland AB eller Hansa Destinations AB har ingått några enskilda avtal med fraktkunder, utan avtalet med kunden ingås vid bokningstillfället i form av fraktbekräftelse och bilagda allmänna villkor. För Destination Gotland AB:s största kund, Försvarsmakten, finns en särskild fraktbekräftelse. De allmänna villkoren, som gäller för såväl ledsagade som oledsagade fordon, kompletteras vidare av standardvillkoren North Sea Standard Conditions of Carriage från 1994 som tagits fram av North Sea Operators Claim Conference (NSOCC).

### **Immateriella rättigheter**

Bolagets registrerade företagsnamn är Rederiaktiebolaget Gotland (publ). Bolaget marknadsför sig i huvudsak under kännetecknet Gotlandsbolaget och är registrerad innehavare av domänen gotlandsbolaget.se, vilket utgör Bolagets webbplats. Bolaget marknadsför sig även under kännetecknet Rederi AB Gotland med tillhörande logotyp. Bolaget har flertalet registrerade varumärken, bland annat Gotland Horizon. Utöver detta har Bolaget inga väsentliga immateriella rättigheter. Inga immateriella rättigheter inom Koncernen är föremål för någon pant eller annan typ av belastning. Bolaget har ingen kännedom om någon överträdelse, inskränkning eller liknande omständighet som skulle kunna påverka någon väsentlig immateriell rättighet, och Bolaget har inte heller mottagit några krav angående intrång i tredje parts rättigheter.

### **Rättsliga förfaranden och skiljeförfaranden**

Dotterbolaget Gotland Capital Management AB är sedan februari 2022 föremål för skatterevision. I Bolagets koncernredovisning har, genom dotterbolaget Gotland Capital Management AB, en positiv resultateffekt om cirka 233 Mkr tagits upp och beskrivits, till följd av förvärvet samt av fusionen av Opfutrade AB, då det uppfusionerade bolaget innehaft skattetillgodohavanden om cirka 320 Mkr

motsvarande utländskakupongskatter, vilka avseende beskattningsåret 2020 avräknats enligt lagen (1986:468) om avräkning av utländsk skatt. Efter att ha godtagit dotterbolagets avräkningsyrkande har Skatteverket, efter avgivande av Bolagets delårsrapport för perioden 1 januari – 30 september 2022 den 18 november 2022, tillställt dotterbolaget ett förslag till beslut om ändring i nu aktuellt hänseende. Förslaget till beslut skulle i huvudsak innebära en höjning av dotterbolagets beskattning för 2020 med cirka 320 Mkr, vilket enligt Bolaget i praktiken motsvarar att den ovannämnda positiva resultateffekten till följd av förvärvet av Opfutrade AB skulle reverseras. Bolaget bedömer att dotterbolaget korrekt beskrivit de aktuella transaktionerna och att härav bland annat följer att yrkad avräkning bör medges och dotterbolaget avser att fortsatt belägga sina uppgifter till Skatteverket i ärendet. För det fall dotterbolaget skulle påföras tillkommande skatt till följd av detta har dotterbolaget vissa möjligheter att åberopa utfästelser som gjorts i samband med förvärvet. Det kan dock inte garanteras att de tillkommande nackdelarna för dotterbolagets eller Koncernens del skulle täckas av dessa utfästelser i sådant fall.

Utöver ovan beskrivna skatterevision, är Gotlandsbolaget inte part i några myndighetsförfaranden eller andra rättsliga förfaranden som har eller kan förväntas få väsentlig betydelse för Bolagets verksamhet, resultat eller finansiella ställning. Gotlandsbolagets styrelse har i övrigt inte heller kännedom om någon omständighet som skulle kunna föranleda en tvist av icke obetydlig omfattning för Bolaget.

## **Försäkring**

Bolagets styrelse bedömer att Gotlandsbolaget har för branschen sedvanliga försäkringar och att nuvarande försäkringsskydd är tillfredsställande med hänsyn till verksamhetens grad och omfattning. Försäkringarna inkluderar bland annat fartygsförsäkringar, egendomsförsäkring, ansvarsförsäkring och personförsäkring. Per dagen för Bolagsbeskrivningen föreligger inget försäkringskrav av väsentlig betydelse för Bolaget.

## **Tillstånd**

Bolagets dotterbolag Gotland Hotels & Properties AB, med hotelldrivande verksamhet, fordrar tillstånd för livsmedelslokal, serveringstillstånd samt tillstånd för hotell- och pensionatsrörelse. Avseende rederiverksamheten som bedrivs av Bolagets dotterbolag Destination Gotland AB fordras certifiering för såväl landorganisationen som för varje fartygsenhet. Certifieringarna görs i huvudsak av klassificeringssällskap såsom Det Norske Veritas Germanischer Lloyds Klassningssällskap samt Transportstyrelsen. Gotlandsbolaget bedriver inte någon tillståndspliktig verksamhet enligt miljöbalken (1998:808).

## **Transaktioner med närstående**

Bolaget har inte, under den period som den finansiella informationen i sammandrag täcker, genomfört några transaktioner med närstående, förutom koncerninterna transaktioner som har skett till marknadsmässiga villkor och de transaktioner som framgår nedan.

Den 26 november 2020 respektive 15 december 2020 beslutade Bolagets styrelse att ingå avtal med DFDS A/S avseende uthyrning av fartyget M/S Visborg respektive fartyget M/S Drotten till DFDS A/S på timecharter-basis. Styrelsen beslutade att Gotland Marin AB, org.nr 556876–2123, i egenskap av skeppsmäklare och i vilket styrelseledamot Eric D. Nilsson är ensam styrelseledamot, skulle erhålla kommission om 1,00 procent av charteravgiften på uthyrningen av M/S Visborg, som under den inledande charterperioden uppgick till cirka 17 750 EUR per dag, efter första förlängningen cirka 19 900 EUR per dag och efter andra förlängningen cirka 21 750 EUR per dag, och 1,00 procent av charteravgiften om cirka 18 250 EUR per dag på uthyrningen av M/S Drotten. Avtalet avseende uthyrning

av M/S Visborg gällde inledningsvis från den 20 december 2020 till den 1 maj 2021 och har därefter förlängts till den 31 december 2022. Avtalet avseende uthyrning av M/S Drotten gällde från den 23 januari 2021 till den 25 mars 2021. Bolaget anser att transaktionerna har skett på marknadsmässiga villkor.

I övrigt har tre personer i Koncernens ledning ingått avtal med Bolaget rörande icke förmånsgrundande hyra av tjänstebostad, till ett totalt belopp uppgående till 481 644 kronor per år, på strikt marknadsmässiga villkor. Vidare har dotterbolaget Gotland Hotels & Properties AB köpt in lammskinn från bolaget Klintsbrovik AB, org.nr 556847–9520, i vilket Gotland Hotels & Properties AB:s verkställande direktör Carina Hammander är ensam styrelseledamot, till ett totalt belopp uppgående till 67 500 kronor. Bolaget anser att transaktionerna har skett på marknadsmässiga villkor.

### **Certified Adviser och rådgivare**

FNCA Sweden AB är Bolagets Certified Adviser. FNCA Sweden AB äger inga aktier i Bolaget. I samband med noteringen är Hannes Snellman Advokatbyrå AB Bolagets legala rådgivare.

### **Webbplatsinformation**

I den mån Bolagsbeskrivningen innehåller hyperlänkar till webbplatser utgör informationen på dessa inte en del av Bolagsbeskrivningen såvida sådan information inte införlivats genom hänvisning.

### **Införlivande genom hänvisning**

Följande handlingar införlivas i denna Bolagsbeskrivning genom hänvisning och utgör därmed en del av Bolagsbeskrivningen.

- Sidorna 39–55, 56–57 i Bolagets reviderade årsredovisning för räkenskapsåret 2020, inklusive revisionsberättelse.
- Sidorna 45–62, 64–65 i Bolagets reviderade årsredovisning för räkenskapsåret 2021, inklusive revisionsberättelse.
- Sidorna 5–14 i Bolagets delårsrapport för perioden 1 januari - 30 september 2022.

### **Tillgängliga handlingar**

- Bolagets bolagsordning.
- Bolagets reviderade årsredovisning för räkenskapsåret 2020.
- Bolagets reviderade årsredovisning för räkenskapsåret 2021.
- Bolagets delårsrapport för perioden 1 januari - 30 september 2022.
- Denna Bolagsbeskrivning.

Dokumenteten ovan kommer finnas tillgängliga på Bolagets webbplats, [www.gotlandsbolaget.se](http://www.gotlandsbolaget.se). Bolagets registreringsbevis kan erhållas från Bolagsverket.

## VISSA SKATTEFRÅGOR I SVERIGE

### Beskattning

#### Generellt

Den skattemässiga behandlingen av varje enskild aktieägare beror delvis på dennes speciella situation. Varje aktieägare bör rådfråga en skatterådgivare om de skattekonsekvenser som upptagande till handel av Gotlandsbolagets aktier på Nasdaq First North kan medföra för dennes del, inklusive tillämpligheten och effekten av utländska regler och dubbelbeskattningsavtal.

Bolaget har idag sina aktier upptagna till handel på den så kallade Mangoldlistan, den inofficiella handelsplats som Mangold Fondkommission AB upprätthåller. Trots att Gotlandsbolagets aktier från tid till annan endast varit föremål för sporadisk handel är bedömningen för närvarande att aktien är fortsatt marknadsnoterad, varför bytet av marknadsplats till Nasdaq First North i sig inte bedöms påverka denna status.

#### Inledning

Nedan sammanfattas vissa svenska skattefrågor som aktualiseras med anledning av upptagande till handel av Gotlandsbolagets aktier på Nasdaq First North för fysiska personer och aktiebolag som är obegränsat skattskyldiga i Sverige, om inte annat anges. Sammanfattningen är baserad på nu gällande lagstiftning och är avsedd endast som generell information avseende aktierna i Gotlandsbolaget från och med det att dessa har upptagits till handel på Nasdaq First North. Sammanfattningen behandlar inte:

- > situationer då aktier innehas som lagertillgång i näringsverksamhet,
- > situationer då aktier innehas av kommandit- eller handelsbolag,
- > situationer då aktier förvaras på ett investeringssparkonto alternativt innehas av kapitalförsäkring,
- > de särskilda reglerna för skattefri kapitalvinst (inklusive avdragsförbud vid kapitalförlust) och utdelning i bolagssektorn som kan bli tillämpliga då investeraren innehar aktier i Mangold som anses vara näringsbetingade,
- > de särskilda reglerna som i vissa fall kan bli tillämpliga på aktier i bolag som är eller har varit fåmansföretag eller på aktier som förvärvats med stöd av sådana aktier,
- > de särskilda regler som kan bli tillämpliga för fysiska personer som gör eller återför ett investeraravdrag,
- > utländska företag som bedriver verksamhet från fast driftställe i Sverige,
- > utländska företag som varit svenska företag, eller
- > vissa kategorier av skattskyldiga, exempelvis investmentföretag.

#### Utdelning

Utdelning är i sin helhet skattepliktig för fysiska personer i inkomstslaget kapital. Skattesatsen är såvitt gäller marknadsnoterade aktier 30 procent. För fysiska personer som är obegränsat skattskyldiga i Sverige innehåller normalt Euroclear eller, beträffande förvaltarregistrerade aktier förvaltaren, preliminär skatt på utdelningar med 30 procent.



**Avyttring av aktier**

Avyttrar aktieägare förvärvade aktier i Gotlandsbolaget utlöses kapitalvinstbeskattning i inkomstslaget kapital till en skattesats om 30 procent. Kapitalvinst respektive kapitalförlust beräknas som skillnaden mellan försäljningsersättningen, efter avdrag för försäljningskostnader, och omkostnadsbeloppet.

Med omkostnadsbelopp avses utgifter för anskaffningen (anskaffningsutgifter) ökad med eventuella tillskott. Omkostnadsbeloppet för bland annat aktier och liknande värdepapper beräknas enligt den så kallade genomsnittsmetoden. Enligt denna ska omkostnadsbeloppet för en aktie utgöras av det genomsnittliga omkostnadsbeloppet för samtliga aktier av samma slag och sort. Vid försäljning av marknadsnoterade aktier får alternativt schablonmetoden användas. Denna metod innebär att omkostnadsbeloppet får bestämmas till 20 procent av ersättningen vid avyttringen efter avdrag för försäljningskostnader.

Kapitalförlust på marknadsnoterade aktier och andra marknadsnoterade värdepapper som beskattas som aktier (så kallade deläggarrätter) får dras av fullt ut mot skattepliktiga kapitalvinster som uppkommer samma år dels på aktier, dels på marknadsnoterade värdepapper som beskattas som aktier (dock inte andelar i värdepappersfonder eller specialfonder som innehåller endast svenska fordringsrätter, så kallade räntefonder). Kapitalförluster på marknadsnoterade aktier och andra deläggarrätter som inte kan kvittas på detta sätt ska dras av med 70 procent mot övriga inkomster i inkomstslaget kapital. Kapitalförlust på ej marknadsnoterade deläggarrätter (som inte utgör aktier eller andra andelar) ska dras av till 70 procent. Uppkommer underskott i inkomstslaget kapital medges reduktion av skatten på inkomst av tjänst och näringsverksamhet samt fastighetsskatt och kommunal fastighetsavgift.

Skattereduktionen är 30 procent av den del av underskottet som inte överstiger 100 000 kronor och 21 procent av det återstående underskottet. Underskott kan inte sparas till senare beskattningsår.

**Aktiebolag****Utdelning**

Som utgångspunkt utgör erhållen utdelning en skattepliktig inkomst i ett aktiebolags näringsverksamhet. Observera dock att undantag från skatteplikt enligt huvudregeln och olika behandling av utdelning förekommer, bland annat beroende på näringsverksamhetens art och under vilka omständigheter de utdelande aktierna innehas.

Tillämplig bolagsskattesats för räkenskapsår som börjar från och med 1 januari 2021 är 20,6 procent.

**Avyttring av aktier**

Aktiebolag som avyttrar aktier i Gotlandsbolaget beskattas för kapitalvinster med en skattesats om 20,6 procent. Beräkning av kapitalvinst respektive kapitalförlust sker på samma sätt som för fysiska personer enligt vad som beskrivits ovan.

Avdrag för avdragsgill kapitalförlust på aktier medges endast mot skattepliktiga kapitalvinster på aktier och andra värdepapper som beskattas som aktier (så kallade deläggarrätter). Kapitalförlust på aktier som inte kan utnyttjas ett visst år, får sparas (hos det aktiebolag som haft förlusten) och dras av mot skattepliktiga kapitalvinster på aktier och andra värdepapper som beskattas som aktier under efterföljande beskattningsår utan begränsning i tiden. Om en kapitalförlust inte kan dras av hos det företag som gjort förlusten kan den, om vissa villkor är uppfyllda, dras av mot skattepliktiga kapitalvinster på aktier och andra värdepapper som beskattas som aktier hos ett annat företag i samma koncern, om det bland annat föreligger koncernbidragsrätt mellan företagen.



## **Begränsat skattskyldiga**

### ***Kupongskatt***

Anses en begränsat skattskyldig person (skatterättsligt hemmahörande utanför Sverige) erhålla utdelning kan denna utdelning bli föremål för så kallad kupongskatt. Kupongskatt utgår som huvudregel med 30 procent på utdelningar som den begränsat skattskyldiga mottagaren inte inkomstbeskattas för i Sverige. Skattesatsen är dock ofta nedsatt till följd av skatteavtal eller andra skäl. Flera undantag till huvudregeln förekommer.

I Sverige är det normalt Euroclear eller, beträffande förvaltarregistrerade aktier förvaltaren, eller bolaget som redovisar och betalar kupongskatt. Sveriges skatteavtal medger generellt nedsättning av källskatten till avtalets skattesats direkt vid utdelningstillfället förutsatt att Euroclear, förvaltaren eller bolaget erhållit erforderliga uppgifter om den utdelningsberättigade.

### ***Inkomstskatt***

Aktieägare som är begränsat skattskyldiga i Sverige, och som inte bedriver verksamhet från ett fast driftställe i Sverige, kapitalvinstbeskattas normalt sett inte i Sverige vid avyttring av aktier. Sådana innehavare kan dock bli föremål för beskattning i sina respektive hemviststater.

Enligt en särskild regel är fysiska personer som är begränsat skattskyldiga i Sverige föremål för kapitalvinstbeskattning i Sverige vid avyttring av aktier, om de vid något tillfälle under det kalenderår då avyttringen sker eller under de tio föregående kalenderåren har varit bosatta i Sverige eller vistats i Sverige. Tillämpligheten av regeln är dock i flera fall begränsad genom skatteavtal.

**ADRESSER****BOLAGET**

Rederiaktiebolaget Gotland  
Hamngatan 1  
621 57 Visby  
Telefon: 0498 20 00 00  
[www.gotlandsbolaget.se](http://www.gotlandsbolaget.se)

**CERTIFIED ADVISER**

FNCA Sweden AB  
Nybrogatan 34  
114 39 Stockholm  
Telefon: 08 528 00 399

**LEGAL RÅDGIVARE TILL BOLAGET**

Hannes Snellman Advokatbyrå  
Kungsträdgårdsgatan 20  
111 47 Stockholm  
Telefon: 0760 000 000

**REVISOR**

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB  
Torsgatan 21  
113 97 Stockholm  
Telefon: 010 213 30 00