





Irina Lindqvist är glasblåsare. Hon älskar materialet och har som mål att kunna livnära sig som glaskonstnär i framtiden. Nu har hon hälsat på ett par studiekamrater som öppnat egen hytta och café.

– Det var hoppfullt. De hade fått jättefint och det verkade gå bra för dem, säger hon. Hon gillar SJs nya webbplats. Den är mer användarvänlig och det är lättare att jämföra priser, men det är synd att det inte går att boka sista minuten på nätet, tycker hon.

INNEHÅLL

Om SJ

- 3 Viktiga händelser 2005
- 4 Ordförande kommenterar
- 6 VD kommenterar
- 8 Affärskoncept
- 11 Affärsidé och mål
- 12 Marknad och konkurrens
- 16 Medarbetare och organisation
- 18 Miljö
- 20 Hållbarhet
- 22 Historik
- 24 Tema: SJ lyssnar...

Bolagsstyrning

- 26 Ägarstyrning
- 32 Bolagsstyrningsrapport
- 34 Internkontrollrapport

Finansiell rapport

- 37 Förvaltningsberättelse
- 51 Femårsöversikt
- 52 Resultaträkningar med kommentarer
- 54 Balansräkningar med kommentarer
- 58 Kassaflödesanalyser med kommentarer
- 60 Förändring i eget kapital med kommentarer
- 62 Redovisningsprinciper
- 70 Noter
- 91 Vinstdisposition
- 92 Revisionsberättelse

Styrelse och ledningsgrupp

- 94 Styrelse
- 95 Ledningsgrupp

Statistik och definitioner

- 96 Statistik
- 97 Definitioner

Distributionspolicy

Finansiell information kan beställas från SJ AB, Strategisk kommunikation, 105 50 Stockholm.

Vid frågor hänvisas till SJs Presstjänst: 08-762 44 55.

Samtliga rapporter är tillgängliga via SJs webbplats, www.sj.se.

Rapporttillfällen

Delårsrapport januari–mars: 5 maj 2006

Delårsrapport januari–juni: 22 augusti 2006

Delårsrapport januari–september: 6 november 2006

Bokslutskommuniké: januari 2007

Årsredovisning 2006: mars 2007



Det var stor fest när Framtidståget kom till stan. Framtidståget anlände till sex städer runt om i Sverige med en färgsprakande show. Sammanlagt kom över 10 000 människor för att titta närmare på det nya tåget och det renoverade X 2000-tåget och se uppträdanden av artister som Charlotte Perelli, Alcazar och Martin Stenmarck.

VIKTIGA HÄNDELSER 2005

2005 har varit ett mycket framgångsrikt år för SJ beträffande upphandlingar och resultat. SJ vann sex av sex under året avgjorda trafikupphandlingar. SJs bästa resultat – en resa på tre år från kontrollbalans till stor vinst.

- Stormen Gudrun i januari ställde till stora skador och förseningar. Resultateffekten för SJ beräknas till cirka MSEK –30. Det inkluderar även kostnader för bussar, hotellövernattningar och skador på fordon.
- Under första kvartalet sattes successivt de nya regionaltågerna, de så kallade dubbel-däckarna, samt de helrenoverade X 2000-tågerna i trafik.
- Efter ett omfattande arbete med att samla in synpunkter och önskemål från resenärer, pendlarföreningar, kommuner och trafikhuvudmän presenterades de nya tidtabellerna i slutet av mars. Några av nyheterna var fler tåg mellan Stockholm och Göteborg med inga eller bara ett stopp och X 2000-tåg mellan Uddevalla och Stockholm.
- SJ tog över tågtrafiken på Stångådalsbanan mellan Linköping och Kalmar och på Tjustbanan mellan Linköping och Västervik efter BK Tågs konkurs i april.
- Merresor AB, i vilket SJ är delägare, kör sedan i maj Krösätågerna som trafikerar Jönköpings, Kalmars, Kronobergs och Hallands län.
- Det sista dieseltåget på Blekinge kustbana gick i juni. Fram till sommaren 2007 ersätts SJs tågtrafik med buss då sträckan mellan Kristianstad och Karlskrona ska elektrifieras.
- I november meddelade Upplands Lokaltrafik att SJ vunnit upphandlingen av pendeltågen i Uppland.
- I november meddelade Storstockholms Lokaltrafik att, SJ tillsammans med Tågkompaniet genom det samägda bolaget Stockholmståg, vunnit upphandlingen av pendeltågstrafiken i Stockholm. Beslutet i upphandlingsärendet har därefter överklagats av en konkurrent.
- I november kom länstrafikbolagen i Väst-sverige överens med SJ om att lösa ut den option som fanns i det befintliga avtalet innebärande en förlängning av avtalen Tåg i Väst samt Bohusbanan fram till 2010.
- I december redovisas uppskjuten skattefordran vilket ger upphov till en skatteintäkt om MSEK 637.

Nyckeltal, belopp i MSEK	2005	2004	2003	2002	2001
Rörelsens intäkter	5 744	5 570	5 825	5 711	5 546
– varav nettoomsättning	5 690	5 520	5 504	5 361	5 064
Rörelseresultat	666	334	174	– 707	228
Rörelsemarginal, %	11,6	6,0	3,0	– 12,4	4,1
Årets resultat	1 203	192	– 101	– 994	– 49
Avkastning på eget kapital, %	49,8	12,1	– 17,2	– 286,0	– 3,8
– varav moderbolaget	51,7	11,6	– 10,9	– 318,0	– 5,6
Nettoskldsättningsgrad, ggr	0,9	1,2	1,8	– 27,6	4,8
Räntetäckningsgrad, ggr	5,3	2,0	0,8	– 1,4	0,9
Skldsättningsgrad, ggr	1,4	1,9	2,2	– 42,2	7,6
Soliditet, %	31,7	23,9	18,9	– 1,6	8,7
– varav moderbolaget	29,2	22,4	17,8	– 2,2	9,1
Investeringar	1 397	810	101	342	1 291
– varav moderbolaget	1 395	1 501	69	263	633
Medelantalet anställda	3 153	3 273	3 524	3 631	3 561
– varav moderbolaget	3 106	3 235	3 476	3 568	3 497

Uppgifter avseende 2003, 2002 och 2001 är ej omräknade till IFRS utan är presenterade enligt tidigare tillämpade redovisningsprinciper.

ALLT MER TALAR FÖR TÅGET

Ett lysande resultat, nya erbjudanden och framgångar i avtalsupphandlingar, 2005 har varit ett bra år för SJ. Nu satsar vi vidare på personalen, att utveckla erbjudandet och att vinna nya kunder.



Ulf Adelsohn

Ett nytt SJ

Det har hänt otroligt mycket inom SJ de senaste åren. När jag tillträdde som ordförande för fyra år sedan hade SJ förlorat nästan alla sina senaste upphandlingar. Sedan dess har vi satt nya tåg i trafik, lanserat ett nytt mat-, vin- och servicekoncept, förbättrad städning och information samt, inte minst, vänt resultatet från ett konkurshot till en stor vinst.

2005 vann vi 6 av 6 avgjorda upphandlingar. Den största affären var onekligen pendeltågstrafiken i Stockholm. Tillsammans med Tågkompaniet bildade vi bolaget Stockholms-tåg som tog hem affären. Nu gör sig dock ett gammalt problem påmint. Det är så trångt på spåren runt storstäderna att en liten försening får stora konsekvenser. Om tågen kommer iväg från Uppsala bara någon minut för sent så blir flera av tågen sena till Stockholms central. Så trångt är det. Ska vi kunna hålla tiderna krävs fler spår och ett perfekt underhåll av banorna.

Rullar vidare

Nu har vi nått en stabil lönsamhet. Under 2006 kommer vi att fortsätta samarbeta med många nya aktörer och presentera nyheter. Vi kommer också att satsa ytterligare för att göra SJ till en trevlig arbetsplats. Personalen har varit med om en besvärlig omställning och precis som VD anser jag att bland det viktigaste vi kan göra nu är att satsa på vår personal.

Tågets miljöfördelar

Vi reser allt mer och allt längre. Om det ska vara hållbart för miljön är tåget det bästa alternativet. Inget kollektivt transportslag är så miljöanpassat som tåget. Utsläppen är minimala och våra tåg drivs enbart med el från förnybara energikällor. Miljöproblemen växer och allt fler blir medvetna om det, vilket talar för tåget.

Idrott handlar om transport

Under 2005 har SJ sponsrat Svenska Fotbolls-förbundet och i somras erbjöd vi bland annat paketresor med inträde till landskamperna. Nu vill vi utveckla samarbetet och bli snudd på hela idrottsrörelsens järnväg.

Idrott handlar till stor del om transport och tåget är ett utmärkt val. Istället för att trötta halka omkring på vägarna efter till exempel en hockeymatch i Mora kan klubben ta tåget. Fördelarna är många: det är snabbt, säkert och bekvämt. Ännu en fördel är de stora miljövinstererna.

Nästa år kan de allsvenska klubbarna chartra ett helt tåg. I första vagnen kan spelarna och styrelsen sitta, i andra vagnen finns plats för sponsorer och i övriga vagnar kan de mest trogna fansen åka. Vi planerar mycket för att nå idrottsrörelsen, bland annat att erbjuda mindre föreningar möjlighet att köpa billiga biljetter på avgångar med lägre beläggning.

Det finns redan mycket som talar för tåget. Under 2006 hoppas vi att det ska finnas ännu mer. Jag hälsar alla välkomna att följa med när vi rullar vidare mot målet, ett modernt, lönsamt och kundnära reseföretag.

Ulf Adelsohn
Ordförande i SJ AB



Två hängivna supportrar på väg från Stockholm till Trelleborg för att se Djurgården förlora med 1–2. Djurgårdens supporterklubb, Järnkaminerna, är en av flera som har upptäckt fördelarna med att ta tåget till och från matcherna. I början av 2005 startade en tradition. Klubben döper nu sina abonnerade tåg efter "DIF-hjältar". Först ut var Sivanexpress, döpt efter Siv Lundkvist, en av klubbens färgstarka profiler som precis hade gått bort.

REKORDRESULTAT OCH NYA UTMANINGAR

Under 2005 gjorde SJ den största vinsten i företagets historia. Låga kostnader, attraktiva biljettpriser, ökat resande och ökande intäkter skapade ett rekordresultat. Dessutom vann vi en rad viktiga upphandlingar i hård internationell konkurrens. Jag vill rikta ett varmt och innerligt tack till alla medarbetare som har gjort 2005 till SJs bästa år.

Resemarknaden

Från och med maj tog resandet fart ordentligt. Under fjärde kvartalet hade vi sex procent fler resenärer än 2004. Även den negativa utvecklingen i första klass vändes genom introduktionen av Just nu-biljetterna. Idag säljer vi 17 000 Just nu-biljetter i första klass i veckan och 17 000 per dag i andra klass.

Årets resultat beror till stor del på ökad tillströmning av resenärer och bättre anpassning av trafiken till när folk vill resa. Under sommar-månaderna minskar arbetspendling och affärsresandet kraftigt, men ersätts delvis av fritidsresenärerna. Det är en grupp resenärer som i större omfattning efterfrågar billiga biljetter, men som inte har lika höga krav på snabbhet och service. I år möttes det behovet genom att köra fler InterCity-tåg istället för X 2000-tåg för att få ner både kostnader och biljettpriser. Resultatet blev över förväntan.

Verksamheten

Året har bjudit på många nyheter med nya och renoverade tåg, bättre anpassade tidtabeller, spännande paketlösningar, en ny webbplats och nya priserbudanden. Sedan december 2005 har alla X 2000-tåg fått Internet ombord och en ny meny i biströn. Det interna resultatförbättringsprogrammet, som inleddes 2003, är slutfört och nådde det uppsatta målet på 700 miljoner kronor.

Vi vann sex trafikupphandlingar och förlängde två trafikavtal till ett totalt kontraktvärde av 8,6 miljarder. Den i särklass största upphandlingen var pendeltågstrafiken i Stockholm, som vanns tillsammans med Tågkompaniet genom det samägda bolaget Stockholmståg. Konkurrenten var stenhård och uppdraget kommer att bli krävande.

I våras gjorde ledningen en turné i landet, under namnet Framtidståget, för att träffa representanter för regionalt näringsliv, politiker, trafikhuvudmän och resenärer. Det var en uppföljning på "SJ lyssnar... SJ svarar"-turnén från 2004. På sex orter i landet tog vi del av synpunkter och önskemål, men passade också på att berätta om våra nyheter och att visa våra nya tåg.

I tre omgångar har all SJ-personal deltagit i temadagar. Under första omgången diskuterades vad som händer inom företaget och varför, i den andra vart vi är på väg och i den tredje hur vi ska ta oss dit. Ledarutbildning har påbörjats och fortsätter under nästa år tillsammans med övriga satsningar på personalen. Det handlar om allt från serviceutbildning till bättre schemaläggning och hälsostategier.

Punktligheten

Punktligheten fick ingen bra start på året. Stormen Gudrun i januari 2005 lamslog trafiken i hela södra Sverige. Uppröjningsarbetet var effektivt, men omfattande och drog ut på tiden. Under hösten drabbades trafiken i Mälardalen av störningar. Orsaken var en olycklig blandning av banarbeten, personalbrist, fordonsteknik och spårkapacitet. För att komma till rätta med problemen gjorde vi en gemensam kraftsamling med Banverket och fordonstillverkaren. De pendlare som drabbats av förseningar erbjöds också ekonomisk ersättning.



Jan Forsberg

Tillväxt och bättre miljö

Idag är storstadsregionerna Sveriges tillväxtmotor. De är beroende av goda kommunikationer och det skall SJ vara med och tillhandahålla. Tåget är inte bara snabbt, säkert och bekvämt, dess miljöfördelar är helt överlägsna.

Framtidsutsikter

Ekonomiskt har verksamheten stabiliserats så nödvändiga investeringar i kvalitet, personal och kunder kan intensifieras. Punktligheten är ett prioriterat område 2006. Under hösten 2005 började dubbeldäckarna sättas i trafik. Initialt har de nya tågen dragits med en del tekniska problem, men 2006 ska de fungera och förbättra pendlingen i Mälardalen.

Pendeltågstrafiken i Stockholm blir en ny utmaning, men SJ har lång erfarenhet och starka samarbeten som borgar för en trygg övergång.

Det interna förbättringsarbetet fortsätter. Stora satsningar kommer att göras på medarbetarna tillsammans med stödjande insatser för chefer och arbetsledare. Därtill fortsätter arbetet tillsammans med Försäkringskassan för att minska sjukfrånvaron.

De senaste åren har många och nödvändiga förändringar genomförts. Det har varit en tuff tid. Med ett starkt resultat, ökat resande och god kostnadskontroll är förutsättningarna för framtiden bättre än på många år.

Jan Forsberg
Verkställande direktör

2005 OCH INRIKTNINGEN INFÖR 2006

150 år har det bedrivits järnvägstrafik i Sverige och förutsättningarna förändras ständigt. Kunderna ställer nya krav, konkurrerande transportslag ändrar förutsättningarna och regler och lagar kan förändra villkoren.

Järnvägens aktörer

Att bedriva tågtrafik i Sverige innebär samarbete med en rad myndigheter, företag och organisationer. Banverket ansvarar för infrastrukturen, Järnvägsstyrelsen för regelverket och säkerhetsfrågorna och Jernhusen förvaltar och underhåller de flesta stationshusen.

Rikstrafiken anslår pengar till de sträckor som inte är lönsamma, men som anses vara av betydelse ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Trafikhuvudmännen upphandlar lokal, regional och i vissa fall interregional trafik.

Marknad och konkurrenter

SJ har rätt att utföra och organisera interregional persontrafik på järnväg som förvaltas av staten. Denna trafik ska bedrivas långsiktigt med lönsamhet. Om SJ avsäger sig trafikeringsrätten kan trafiken komma att upphandlas i konkurrens.

Verksamheten bedrivs i konkurrens med flyg, bil och buss. Marknadspriset sätts av det transportslag som kan erbjuda den bästa transporten till det konkurrenskraftigaste priset.

Avtalstrafiken upphandlas i konkurrens med svenska och internationella tågbolag, som Tågkompaniet, Connex, DSB och Keolis.

Erbjudandet till kunderna

Varför väljer man att resa med SJ? Undersökningar visar att det främst är tre skäl: priset, restiden och möjligheten att utnyttja restiden ombord.

SJ erbjuder en snabb, säker, miljöanpassad resa till ett konkurrenskraftigt pris. På resor upp till tre timmar är tåget lika snabbt eller snabbare än flyget, city till city. Tåget är också det överlägset mest miljöanpassade kollektiva sättet att resa. Resenärerna blir allt mer miljömedvetna och transportpolitiskt blir miljöaspekterna allt viktigare, inte minst för tjänsteresor.

För att erbjuda fler möjligheter att använda tiden ombord har stora investeringar gjorts i nya tåg och i att renovera X 2000-tågen. Ombord på X 2000-tågen erbjuds ett modernt utbud av mat och dryck, böcker och tidningar.

Genom samarbeten med andra företag erbjuds paketlösningar för hela resan, från dörr till dörr. Man kan resa på samma biljett, oavsett om resan omfattar buss, bil eller taxi.

Konkurrenskraftiga priser

Just nu-biljetterna, fungerar efter principen att ju tidigare man bokar desto billigare blir det. Under 2005 lanserades Just nu-biljetter även i första klass. Biljetterna vände en negativ trend till en succé. Lågprisbiljetterna står för en stor del av resandeökningen.

Hög tillgänglighet

Det ska vara enkelt att resa. Därför har SJ utvecklat marknadens bredaste distributionsnät: egna resebutiker på stationerna, telefonförsäljning och röststyrd telefoni, Internet och biljettautomater. Under 2006 erbjuds ytterligare cirka 400 nya säljställen, genom samarbete med Pressbyrån och 7-Eleven.



All mat på SJs tåg är framtagen i samarbete med föreningen Årets kock. Våren 2006 serveras nya, spännande rätter som lufttorkad skinka med tomat och mascarponecrème och grönsaker eller honung och chilikyckling med pasta och pesto. Det finns också en komplett traditionell frukost för den som ska med morgontåget.

Fortsatta satsningar

För 2006 har SJ valt sex satsningsområden för sin fortsatta utveckling.

Ledarskap och medarbetarskap

Ett gott ledarskap är en förutsättning för ett bra arbetsklimat. Under 2005 gavs arbetsledare och chefer bättre verktyg, i form av målkontrakt och utbildningar. Dessutom har ett arbete startats för att halvera sjukfrånvaron.

Under 2006 inventeras chefers och ledares kompetens för att vidareutbildas i ledarskap och coaching.

Kunderbjudande

Ett modernt reseföretag måste ständigt lyssna på sina kunder och anpassa produkten till förändrade krav och förväntningar. 2005 sattes de nya regionalstågen, de så kallade dubbeldäckarna, i trafik och X 2000-tågen renoveras successivt såväl interiört som exteriört. Ett nytt modernt sortiment av mat och dryck har introducerats i bistrovagnarna och samtliga X 2000-tåg har fått Internet ombord.

Bättre mobiltäckning, biljettlöst resande, liksom möjlighet att ta med cykel på vissa InterCity-tåg ska införas år 2006. Dessutom introduceras ett nytt kundlojalitetsprogram för företag och enskilda resenärer. I slutet av året ska de nya, och större delen av de ombyggda, tågen gå i trafik.

Kundbemötande

Mötet med SJ ska vara positivt från första kontakten tills resenären är framme vid resmålet. Omfattande undersökningar, enkäter och dialoger under 2005 har lagt grunden för nya riktlinjer i kundbemötandet. En prototyp till ny uniform som bättre symboliserar ett modernt reseföretag har testats.

Omfattande utbildningar i service och bemötande genomförs 2006 och den tillsatta kundombudsmannen börjar arbeta med att anpassa de interna processerna till kundbehovet.

Marknadsföring och försäljning

SJ har synts flitigt i dagspress, etermedia och andra kommunikationskanaler under 2005. Reklamkampanjer, PR- och marknadsaktiviteter har fått stor uppmärksamhet. Under våren 2005 genomförde företagsledningen en turné, Framtidståget, för att möta trafikhuvudmän, politiker, travel managers, resenärer och medier samt för att visa upp det nya dubbeldeckade regionalståget. En ny webbplats lanserades och offensiva marknadsinsatser genomfördes, däribland gratis prova-på-biljetter för affärsresenärer. Nya priserbjudanden introducerades, såsom pendlarkortet för Mälardalen.

Arbetet med att få fler att upptäcka hur enkelt, bekvämt och modernt det har blivit att ta tåget fortsätter 2006. En uppföljning av Framtidståget planeras för att upprätthålla dialogen med regionala intressenter och allmänhet och järnvägens 150-års jubileum uppmärksammas genom en rad aktiviteter.

Effektivitet och kvalitet

Sänkta kostnader, ökad effektivitet och bättre kvalitet har bidragit till förbättrad lönsamhet. De senaste årens översyn av produktion och administration har sänkt kostnaderna med 15 procent, motsvarande drygt 700 miljoner kronor.

Arbetet med punktligheten mötte motgångar hösten 2005. Framför allt drabbades trafiken i Mälardalen av fordonstekniska problem och omfattande banarbeten.

Bättre punktlighet har högsta prioritet 2006.

Avtalstrafik

2005 deltog SJ i sex avgjorda upphandlingar och vann samtliga. Dessutom förlängdes två utgående kontrakt, allt till ett kontraktsvärde av 8,6 miljarder kronor.

Den största upphandlingen gällde pendeltågstrafiken i Stockholm, som SJ vann genom det delägda dotterbolaget Stockholmståg.

AFFÄRSIDÉ OCH MÅL

Vision

Visionen är att "Alla vill ta tåget". Det innebär att den naturliga frågan inför en resa ska vara: "Vad kan tåget erbjuda?"

Affärsidé

Prisvärda och miljövänliga resor med moderna tåg som ger resenären möjlighet att effektivt använda restiden.

Målbild

Ett modernt, lönsamt och kundnära reseföretag.

Finansiella mål

En stabil och sund ekonomi är nödvändig för att kunna erbjuda den service resenärerna förväntar sig, men också för att nå upp till de långsiktiga finansiella mål ägaren har fastställt.

Kostnaderna ska ligga på en sådan nivå att det går att tjäna pengar även i en lågprismarknad. Att skapa en stabil lönsamhet prioriteras framför tillväxt.

SJ ska ha en soliditet på minst 30 procent och en avkastning på eget kapital på minst 10 procent.

Strategier

Verksamheten ska:

- Fokusera på prioriterade geografiska marknader och större kundgrupper.
- Vara det moderna resealternativet för pendel-, affärs- och fritidsresenärer.
- Ge kunderbjudanden utifrån möjligheten att spara tid samt Hela resan-konceptet.
- Ompositionera varumärket genom att modernisera bilden av SJ.
- Förbereda sig för en öppen europeisk järnvägsmarknad år 2010.
- Vinna upphandlingar med god lönsamhet.
- Fortsätta föra en öppen, ärlig och konstruktiv dialog med kunder, trafik- huvudmän och medarbetare.



Sveriges första snabbtåg, X 2000-tågen, lanserades 1990. Tågen blev mycket populära och har hjälpt till att korta restiderna mellan de större städerna avsevärt. De är snabba men har ganska lång accelerationssträcka och kommer därför bäst till sin rätt på längre sträckor med få stopp. Efter ungefär femton år i trafik var det dags att ge dem en ansiktslyftning, invändigt såväl som utvändigt. Utöver ett nytt utseende fick de en rad nya bekvämligheter och finesser. Några av dem har tillkommit efter önskemål från resenärerna.

UPPDRAG OCH ERBJUDANDE

Staten har givit SJ AB rätt att utföra och organisera persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten. Den lokala och regionala trafikeringsrätten ligger hos respektive trafik huvudman och trafiken upphandlas oftast i konkurrens mellan olika tågbolag.

Tågtrafik i konkurrens

Tåget står idag för 14 procent av alla resor över tio mil i Sverige, räknat per personkilometer, medan bilen står för 66 procent, flyget 14 procent och bussen 6 procent. SJs andel av tågresor över tio mil är cirka 90 procent.

Resemarknaden i Sverige är relativt stabil. En förklaring är att trafikslagen inte bara konkurrerar, utan också kompletterar varandra. Den allmänna uppfattningen är nog att bilen är flexibel, bussen billig och flyget snabbt. Tåget kombinerar flera av fakto-

terna, men har också unika fördelar, som möjligheten till en användbar stund ombord och överlägsna miljöfördelar.

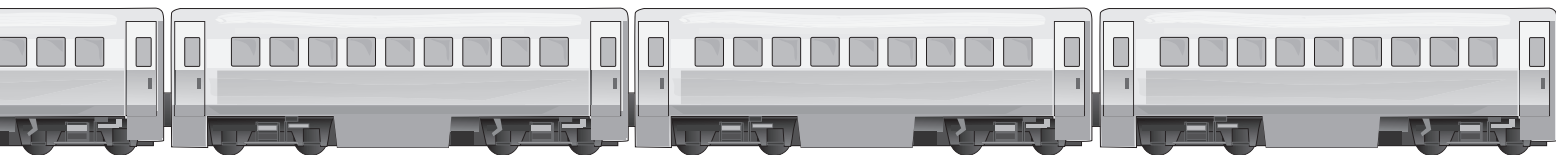
Restiden

Ett sätt att utveckla tågets fördelar är att korta restiderna. Vid resor under tre timmar från city till city är tåget ofta snabbare än flyget. I tätt samarbete med Banverket verkar SJ för kortare restider genom snabbare tåg och bättre banor.

Punktlighet och trafikinformation

Att tågen går och kommer i tid är det viktigaste för att vinna kundernas förtroende. Trafiken mellan storstäder är oftast mest störningskänslig, då det är många stopp och tät trafik. För att öka punktligheten läggs stora resurser på planering och uppföljning. Kring storstäderna är spårkapaciteten begränsad och det krävs investeringar i infrastrukturen för att skapa en robust trafiksituation.

Den moderna och miljövänliga tågresan



En användbar stund ombord

Internet ombord
Eluttag vid varje säte
Nytt sortiment av mat och dryck i bistron
Tidningar och böcker i bistron
Trainflow, SJs egen musik

Prisvärda biljetter

Just nu-priser
Sista minuten
Barnrabatt
Normalpris

Sveriges bredaste distributionsnät

SJs callcenter, 0771-75 75 75
www.sj.se
Resebutiker på stationerna
Biljettautomater
Resebyråer
Pressbyrån
7-Eleven

Resenärerna är beroende av bra trafikinformation. Under 2005 tog SJ på försök över utropen av trafikinformation på Stockholms central. Hittills har ansvaret för detta legat hos Banverket. Försöket i Stockholm var lyckosamt och under 2006 övertas informationsutropen även i Malmö och Göteborg.

Nya erbjudanden

Tågets unika konkurrensfördel är att man kan resa under tiden man gör något annat. Därför utvecklas ständigt nya erbjudanden som ska förenkla, förbättra och förhöja upplevelsen av resan. Några exempel på nyheter under året är de renoverade X 2000-tågen med Internet ombord och bättre fungerande mobiltelefoni.

SJ Event utvecklar resekoncept riktade till olika evenemang, som specialtåg till bokmässan, till skidbackarna i Åre eller konferenståg. SJ satsar också på att bli Idrottssveriges val till och från matcher och evenemang. Därför har SJ tecknat avtal om samarbete med Svenska Fotbollsförbundet.

Hela resan

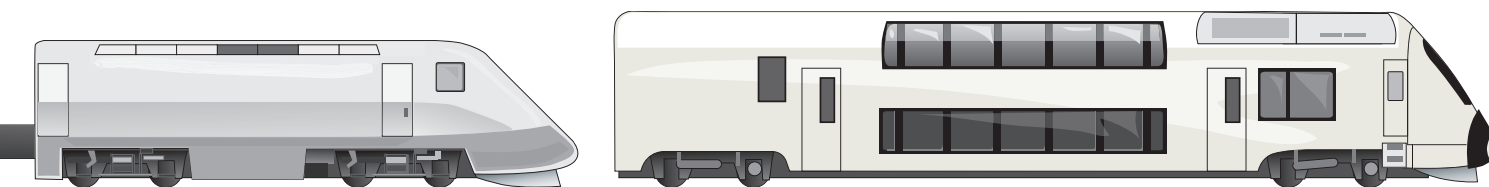
I samarbete med lokala trafikbolag erbjuds anslutande resor till och från tåget. SJ har skapat "Tågtaxi", en möjlighet att köpa taxiresan till ett fast pris samtidigt med tågbiljetten. Hyrbil som levereras till stationen, "Tågbil", är ett samarbete med Avis.

Genom samarbetet med Scandic Hotels kombineras tågresan med hotellövernattningar. Det går även att boka andra evenemang.

Hur SJ når resenärerna

SJs största konkurrensfördelar, Just nu-priset, de nyrenoverade X 2000-tågen, Internet ombord och miljöfördelarna har i år presenterats i olika medier. Syftet är att ständigt vara närvarande och påminna om tåget som ett billigt och modernt resealternativ.

SJ har genomfört riktade kampanjer till olika resenärgrupper. Syftet har varit att visa hur billig tågresan är jämfört med konkurrerande trafikslag. Även budskapen om



Hela Resan på samma biljett

Tågtaxi – anslutande taxiresa på samma biljett
Tågbil – hyrbil väntar vid stationen
Resplus – med anslutande buss, båt eller tunnelbana till 3 000 destinationer
Hotell – boka övernattnings samtidigt
Evenemangsbiljetter – allt från mässor till fotbollsmatcher

På gång 2006

Biljettlöst resande
Trafikinformation via SMS
Bättre mobiltäckning



en användbar stund ombord och de fördelaktiga barnbiljetterna har lyfts fram. Satsningen har varit framgångsrik. Hösten 2005 visade en mätning att 96 procent av målgruppen uppmärksammade annonskampanjerna.

Planera för lönsamhet

Resandet varierar stort under ett år och 2005 anpassades trafiken bättre efter kundernas behov. Sommarmånaderna är traditionellt den lugnaste tiden på året, framförallt när det gäller affärsresandet. Därför ersattes vissa X 2000-tåg med InterCity-tåg, som var bättre anpassade till fritidsresenärens önskemål om en billig resa. Det resulterade under sommarmånaderna i en tre gånger så hög vinst som föregående år.

Flera stora upphandlingar

Sveriges största upphandling var pendeltågstrafiken i Stockholm. Avtalet löper över tio år och det är den största affär SJ både vunnit och deltagit i. En annan viktig affär var Upplandspendeln, som också vanns i hård konkurrens. Dessutom förlängdes två optionsförlängningar i Västsverige.

Högre kvalitet, bättre lönsamhet

För att kvalitet och produktivitet ska bli bättre i de löpande avtalen har uppföljningen utvecklats. Möten med berörda trafikhuvudmän, politiker, näringsliv och pendlarföreningar ger kontinuerligt ett bra underlag till hur produkten och servicen kan förbättras, men också hur affärerna kan utvecklas.

Snabbt övertagande

När BK tåg gick i konkurs i april 2005 vände sig de berörda trafikhuvudmännen direkt till SJ med en förfrågan om att ta över trafiken på Stångådals- och Tjustbanan. Omställningen gick snabbt och smidigt. Övertagandet tog endast nio dagar, då bland annat 45 personer anställdes, trafikledningen byggdes upp, fordonen besiktigades och ändringar i biljettförsäljningssystemet infördes.

Nöjda kunder

Vid den senaste Nöjd kundundersökningen fick SJ åtta poäng på en tiogradig skala. Service och trafikinformation är exempel på förbättringar resenärerna i framförallt pendeltrafiken önskar.



På åkrar i anslutning till inflygningsbanorna vid Arlanda, Landvetter och Sturup syntes SJs prisbudskap inklipta. Kampanjen fick stor uppmärksamhet och vann flera reklampriser. En liknande kampanj genomfördes under hösten 2005 genom att högtryckstvätta fram prisbudskap i trottoarer.

Det visste du inte om SJ...

- SJ AB är inte Statens järnvägar, men Statens järnvägar finns fortfarande. Det är ett affärsverk som hanterar de tillgångar och förpliktelser, såsom leasingavtal, som aldrig överläts av staten till SJ AB. Det gamla Statens järnvägar delades 2000/2001 i sex självständiga aktiebolag. Persontrafiken samlades i det nya företaget SJ AB.
- En vanlig dag reser ungefär 70 000 människor med SJ. Under jul-, nyårs- och trettondagshelgerna reser runt 700 000 människor med SJ.
- Ett tåg släpper ut fyra hekto koldioxid mellan Stockholm och Göteborg. Ett flygplan släpper ut 6 ton på samma sträcka. Fler miljöjämförelser kan göras i SJs miljö-kalkyl på www.sj.se. Varje månad utnyttjas miljö-kalkylen ungefär 10 000 gånger.
- Drygt hälften av alla som reser med SJ är fritidsresenärer, en fjärdedel är pendelresenärer och resterande 20 procent affärsresenärer.
- Under 2005 fick alla X 2000-tåg Internet ombord. SJ blev därmed världens mest uppkopplade tågbolag. 2006 får dessutom alla dubbeldäckare Internet ombord och liksom X 2000-tågen förbättrad mobiltelefonitäckning.
- SJs trafikinformation är öppen dygnet runt på telefonnummer 0771-75 75 75. Vid senaste snöstormen svarade de på drygt 400 samtal på ett dygn.
- Den sista 60-talsvagnen tas ur trafik i början av 2006. Några av vagnarna överlämnas till museiverksamhet, andra får mer udda uppgifter, som till exempel som annex till Chalmers kårhus. Majoriteten av dem skrotas dock och 99 procent av skrotet källsorteras och återanvänds. Gardinerna blir till exempel trasmattor, fönstren glasull och skrotet nytt råmaterial.

LEDARSKAP FÖR TRIVSEL OCH BÄTTRE AFFÄRER



Årets stora personalsatsning var Temadagarna. Under ett antal dagar samlades personalen för att prata om utveckling och förändring. Dagarna syftade till att ge alla en bättre inblick i varandras arbetsuppgifter och en förståelse för att alla delar av ett företag måste hänga ihop. Men också för att ta ett avstamp inför framtiden. Frågorna som diskuterades kretsade kring vart företaget är på väg, varför och hur det ska ske.

De senaste åren har inneburit stora förändringar för framförallt den åkande personalen. Arbetsbelastningen har stundtals varit hög och många upplever att de inte alltid haft rätt förutsättningar för att kunna göra ett bra jobb. Trots det har SJs medarbetare gjort ett bra jobb och fått ett gott betyg av kunderna. För att förbättra situationen ses bland annat bemanningen på tågen över och nyrekrytering har startat på flera orter. En annan aktivitet är att förstärka dialogen och öka informationsflödet.

Bättre kommunikation

En undersökning av hur medarbetarna använder sig av internkommunikationens olika kanaler visar att fler blir bättre på att själva aktivt söka information i de kanaler som erbjuds. På arbetsplatsträffarna kommer stort utrymme att ges för dialog och diskussion kring den egna arbetssituationen och arbetsplatsen. Ett tema i kommande träffar blir vad medarbetarskap inom SJ ska vara.

Sjukfrånvaron ska halveras

Varje dag är nästan var tionde SJ-anställd borta från arbetet på grund av sjukdom. Det är en alldeles för hög siffra och den ska

halveras. För att lyckas med det inleddes ett omfattande arbete under 2005, som riktar sig till långtidssjukskrivna och de med många frånvarotillfällen. I detta projekt samarbetar SJ med Försäkringskassan och resurser som läkarteam, sjukgymnaster, psykologer med flera finns till förfogande. Målsättningen är att förebygga ohälsa och få människor tillbaka i arbete.

Försök med förebyggande hälsovård har också gjorts, om än i mindre skala. Erfarenheterna från dessa projekt ligger till grund för bredare hälsosatsningar under 2006.

Närmare kunderna

SJs nuvarande organisation introducerades 2004 och har givit kortare beslutsvägar och en större närhet till kunderna. Genom att identifiera kritiska processer har mötesforum bildats för att hantera alla aktiviteter över organisationsgränserna. Det har lett till bättre samordning och styrning. Under 2005 finlöpades organisationen och bland annat tillkom staben Strategisk kommunikation.

SJ leds av den verkställande direktören och ledningen består av cheferna för fem staber och tre divisioner.

Staberna Affärsutveckling, Ekonomi, Trafiksäkerhet, Verksamhetsutveckling och Strategisk kommunikation arbetar med övergripande styrning och samordning.

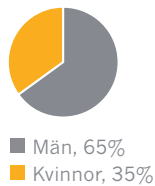
Division Tågtrafik ansvarar för planering såväl som genomförande av den enskilda resan. Inom division Försäljning finns SJs egna resebutiker, kundtjänst, telefonförsäljning och ansvaret för samarbetet med externa återförsäljare. Division Fordon ansvarar för fordonsflottan, bland annat det tekniska underhållet samt växlingen av fordon.



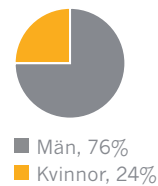
Torbjörn Schröder och Joakim Dahlström går igenom schemat för dagens växling. Växlarna jobbar i lag om fem personer, där alla går runt på de olika rollerna. Idag är det Torbjörn som är växlingsledare och har det strategiska ansvaret.



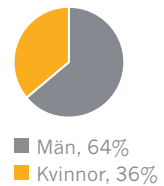
Könsfördelning



Ledande positioner, chefer



Ledande positioner, arbetsledare



Medellålder (år)

Män	47
Kvinnor	41
Totalt	45

Årsanställda

2003	3 476
2004	3 235
2005	3 106

Genomsnittlig anställningstid (år)

Män	19
Kvinnor	12
Totalt	17

Medarbetare fördelat på organisation

Tågtrafik	69%
Försäljning	19%
Fordon	6%
Huvudkontor	6%

Diagram och tabeller avser moderbolaget.

MILJÖARBETE I STORT OCH SMÅTT

”Folksam är ett företag med en samhällsvision, och vi vill bidra till ett långsiktigt hållbart samhälle där individen känner trygghet. Det var utgångspunkten när Folksam började se över hur vi arbetar ur ett miljöperspektiv, vilket nu börjar bli ganska länge sedan.

En erfarenhet är att det finns stora vinster att göra med ganska små medel. Idag är det självklart att tänka på miljön när vi planerar vårt resande, bland annat genom att uppmuntra till att åka tåg istället för flyg eller bil när det är möjligt. Numera tar vi tåget nästan dubbelt så ofta som vi flyger och sedan år 2000 har bilåkandet minskat med 19 procent. Det betyder att vi minskat koldioxidutsläppen med 311 000 kg – och sparat över sex miljoner kronor.”

Anders Sundström
Koncernchef, Folksam

Sedan 1970-talet har tågens energiförbrukning halverats, trots att de går snabbare och snabbare, räknat per personkilometer. Få trafikslag kan jämföra sig med det.

Nya tåg ger störst energivinster

Det bästa sättet att utnyttja energin är att köra moderna tåg, som X 2000. De går snabbare än de äldre men är samtidigt mer energieffektiva. Därför kör SJ med betydligt högre prestanda till samma eller lägre energiförbrukning. Alla SJs egna tåg drivs dessutom av förnybar energi, det vill säga elektricitet från vind- och vattenkraft.

15 000 mot 1

Varje resenär som väljer tåget framför ett annat kollektivt transportslag innebär en miljövinst. Räknat på utsläppet av koldioxid går det att göra 15 000 tågresor på en flygresor! Tågets miljöfördelar är så stora att samhället vartefter styr över från mindre miljöanpassade transporter till tåget genom miljöavgifter.

Ökad miljömedvetenhet

Såväl konsumenter som företag har de senaste åren blivit allt mer miljömedvetna. Miljöfrågor berör och engagerar människor. Det märks inte minst på alla synpunkter och förslag SJ får från resenärer och samarbetspartners. Det är viktigt att tänka på miljön i hela verksamheten, stort som smått.

Miljöarbetet genomsyrar allt

Miljötänkandet måste finnas med i alla beslut och hos alla medarbetare. Nyckelpersoner på de olika enheterna har utbildats för att se till att företaget lever upp till miljöpolicy. Ett miljönätverk håller kunskapen aktuell, sprider erfarenhet och information. Genom den årliga miljörevisionen undersöks vilka områden som kan förbättras och den hjälper till att hålla miljöledningssystemet uppdaterat. Revisionen visar att miljöfrågan finns med i det dagliga arbetet.

Skall-krav och bör-krav

SJ ställer hårda miljökrav på leverantörerna. Kraven har delats upp i ”skall” och ”bör”. Ett skall-krav måste en leverantör klara redan idag. Bör-krav är de krav som en leverantör

Emissioner och energiförbrukning för SJs olika tågtyper

Siffrorna anger värden per personkilometer vid 50 procents beläggning.

	Antal sittplatser	CO ₂ gr/pkm	NO _x gr/pkm	Energi kWh/pkm
Dubbeldäckare (2-vagnars tågsätt)	180	0,0033	0,000013	0,05
X 2000	318	0,0058	0,000023	0,08
Loktåg	216	0,0074	0,000029	0,11
Motorvagnståg/Regina	176	0,0055	0,000021	0,08

bör anpassa sig till för att leva upp till morgondagens skall-krav.

Miljöprojekt 2005

När tågen elbromsas kan elenergi återmatas ut på nätet och användas av andra tåg på sträckan. Elbromsen minskar även slitaget på bromsbeläggen.

Planerna är att elmätare till fordonen ska installeras våren 2006. Med hjälp av dem kan energieffektiviteten förbättras ytterligare.

Den påbörjade källsorteringen ombord på tågen ska vara implementerad i mitten av 2006. En svårighet har varit att säkerställa att rätt avfall kommer till rätt materialåtervinning. De flesta kommuner har olika sys-

tem för avfallshantering och det gäller att hitta ett system som fungerar på alla de stationer där tågen städas.

Världens första biogaståg

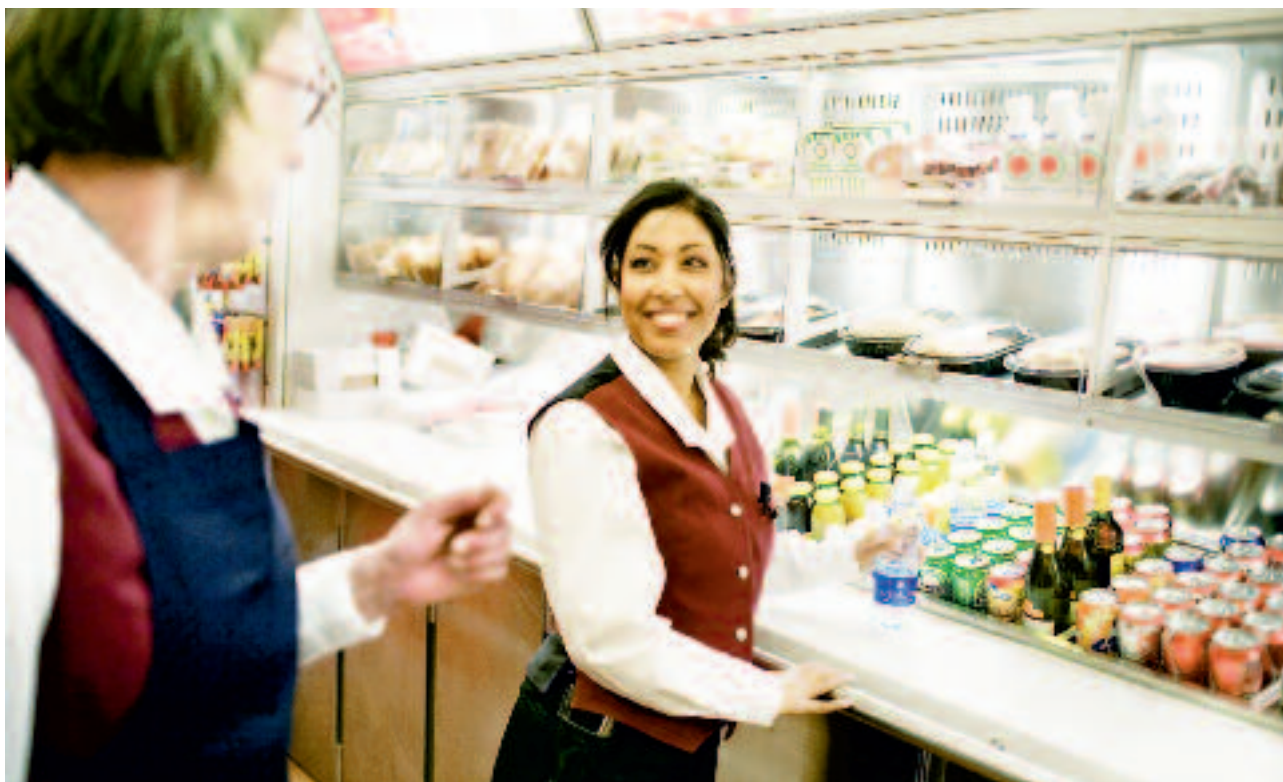
I början av november började världens första biogaståg gå i reguljär trafik mellan Linköping och Västervik. Dieseltågets motor har byggts om och anpassats för biogas. Jämfört med diesel minskar utsläppen av koloxid med 98 procent, och kväveoxider och kolväten med två tredjedelar. I dagsläget är biogas dyrare än diesel, men med prisutvecklingen på olja förväntas priset vara detsamma inom en snar framtid. Tåget ägs av ÖstgötaTrafiken och bemannas av SJ.

I Folksam's årliga bedömning av hur företagens utsläpp påverkar miljön fick SJ det högsta betyg ett företag kan få, fem stjärnor.

Alla resor med SJs eltåg är märkta med Bra miljöval och uppfyller världens tuffaste miljökrav.

Hela SJs miljöpolicy hittar du på www.sj.se

Reser du miljöanpassat? Prova SJs miljökalkyl och jämför tågresan med flyg, buss och bil. Du hittar den på www.sj.se



Marina Sundqvist jobbade på annat håll i två år men längtade tillbaka.

- Du träffar så mycket nya människor. Varje resa är vi till exempel olika team som ska jobba ihop, säger hon. Sedan ombyggnaden och med det nya sortimentet har det blivit roligare att jobba i bistron.
- Kunderna reagerar på att vi har sänkt priserna och fler verkar handla på tåget istället för innan de kliver på.

FÖR EN HÅLLBAR UTVECKLING

För att bidra till en hållbar utveckling krävs att SJ tar ett ansvar som syftar till mer än ett finansiellt resultat. Hållbarhetsarbetet har tre aspekter: sociala, ekologiska och ekonomiska. De påverkar varandra och måste samverka för en hållbar utveckling. Liksom alla företag måste SJ ta hänsyn till samtliga aspekter för att bli långsiktigt framgångsrikt.

SJ och samhället

Tåget påverkar landets och regionernas utveckling. Ett extra tågstopp eller kortare restid kan ha stor betydelse för en liten ort. För att bidra till en positiv utveckling förs regelbundna samtal med politiker, representanter för det regionala näringslivet och andra intressenter.

Målet med verksamheten är att korta avstånden mellan människor och göra resandet tillgängligt för så många som möjligt. Tre gånger om året träffar SJs handikappråd representanter för olika handikapporganisationer för att diskutera och ta in synpunkter på sådant som kan bli bättre. Handikapporganisationerna deltog också med synpunkter inför utvecklingen av dubbeläckarna och renoveringen av X 2000-tågen.

Hjälp och bidrag

Efter Tsunami-katastrofen gav SJ bidrag till Rädda barnen och alla hemvändande från katastrofområdet fick åka gratis tåg hem från flygplatsorterna.

Miljöanpassning hela vägen

Miljöaspekterna måste finnas med i alla överväganden och alla beslut. Därför är miljöpolicyen ett styrande dokument, det finns ett miljöledningssystem och det genomförs regelbundna miljörevisioner.

Att driva företag innebär att samarbeta med leverantörer och partners, även här görs strategiska val med hänsyn till miljöaspekter. Bland annat drivs SJs egna tåg enbart med el från förnybara energikällor. SJ ställer också krav på leverantörers och partners miljöarbete.

Lönsamhet för framtiden

En stabil lönsamhet är nödvändig för att säkra framtiden för det mest miljövänliga transportslaget.

Stora satsningar har gjorts på nya och renoverade tåg. Tågen har flera bekvämligheter som resenärerna har efterfrågat. De nya tågen är också cirka 30 procent mer energieffektiva än X 2000-tågen och miljösäkrade från upphandling till återvinning.

Globalt ansvar och policies

SJ har under 2005 ansökt om medlemskap i Globalt Ansvar, regeringens initiativ för att främja svenska företags sociala ansvar när det gäller mänskliga rättigheter, grundläggande arbetsvillkor, bekämpning av korrruption och en bättre arbetsmiljö. Globalt Ansvar baseras på OECDs riktlinjer för multinationella företag och de tio principerna i FNs Global Compact.

Ett långsiktigt arbete

Att arbeta för en hållbar utveckling är ett stort och långsiktigt arbete. Därför är synpunkter, tips och råd från resenärer, samarbetspartners och allmänhet nödvändiga för att ständigt bli bättre.

Våra vägledare

- De Handikappades Riksförbund
- Synskadades Riksförbund
- Sveriges Dövas Riksförbund
- Neurologiskt Handikappades Riksförbund
- Astma- och allergiförbundet
- Hjälpmedelsinstitutet

Våra policies

Vill du läsa våra viktigaste policies i sin helhet? Gå in på www.sj.se



Teodor ska träffa morfar i Falkenberg. Kanske är det lite för sent på året för att bada men de ska sparka boll i hans trädgård, leka med moster och göra utflykter. Sedan bär det av till Småland med hela familjen för att döpa lillasyster Olga. Eftersom Teodors mamma och pappa hade planerat resan sedan länge bokade de biljetter tidigt. Vi blev överraskade av hur billigt det blev, säger de.

DET BLIR BARA BÄTTRE

Det första ångloksdragna tåget i Sverige togs i drift för 150 år sedan. Samma år öppnades också de första sträckorna på de blivande stambanorna. Nya sträckor invigdes under andra hälften av 1800-talet, alltid med pompa och ståt. Det varmässingsorkestrar, körsång och flaggor. Tåget kom med framtiden. Det skulle ge nya arbetstillfällena, minska avstånden och ena landet. Byar växte till städer, små fabriker till industrier och Sverige fick en gemensam tid för att kunna passa tåget. Tidigare hade varje ort sin lokala tid.

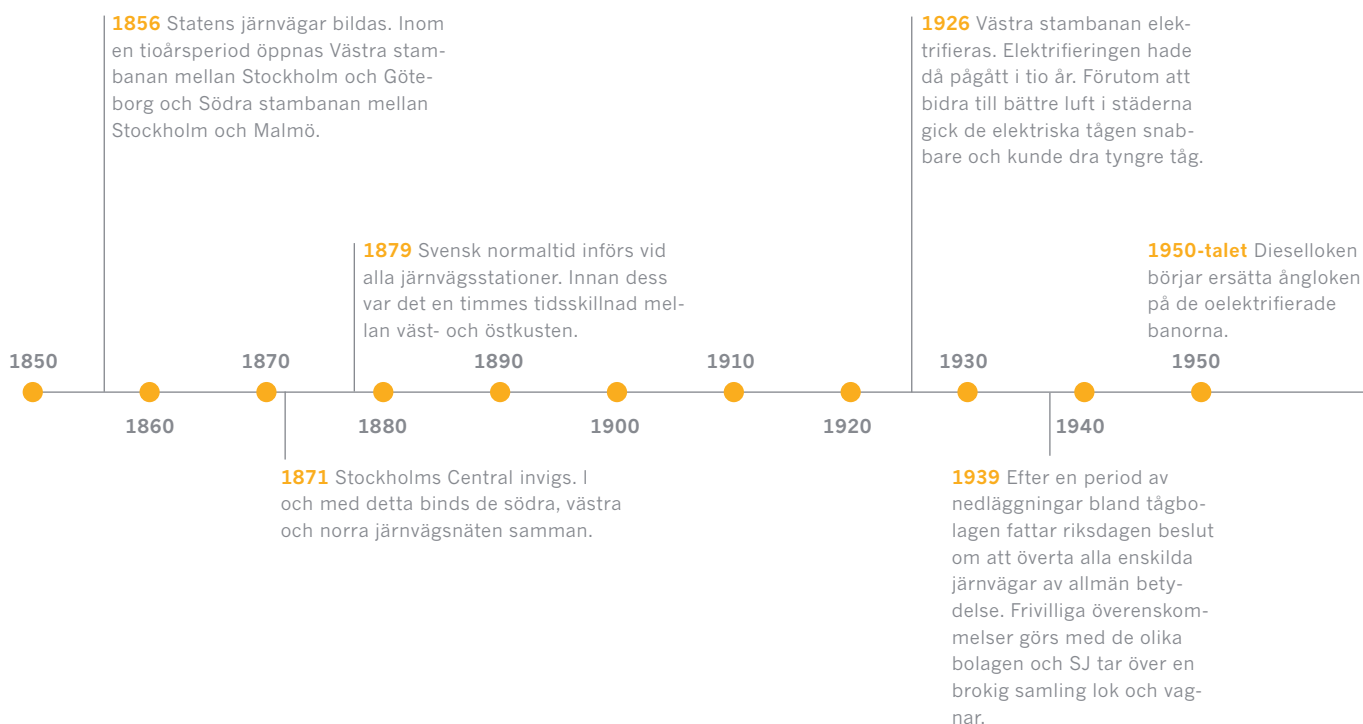
1862 tog det 14 timmar att ta sig mellan Stockholm och Göteborg, tåget vräkte ut kol-dioxid och det var långt ifrån alla som kunde utnyttja nymodigheten. Att åka tåg var dyrt och en vanlig arbetare kunde kanske få råd med en biljett i tredje klass. Där väntade en lång och skumpig resa på oklädda träbänkar. Den vackert inredda första klass-vagnen var reserverad för samhällets överstånds-personer.

- När resorna tog en hel dag eller mer fick tågen göra matpauser. Det växte upp vackra järnvägsrestauranger vid stationerna.
- 1897 kom de första restaurangvagnarna i drift. En bit in på 1900-talet gick tågen snabbare och allt fler tåg fick restaurangvagn. Det innebar slutet för många järnvägsrestauranger.

Utveckling och förändring

Det har onekligen hänt mycket under järnvägens 150-åriga historia. Från att ha varit det första kollektiva transportmedlet, bortsett från båt och häst och vagn, har tåget mött konkurrens från den ena uppfinningen efter den andra. I början av 1900-talet fick det första flygplanet luft under vingarna och ungefär samtidigt rullade de första automobilerna ut i landet. Uppfinningarna vann mark. Bilen blev var mans egendom och flygplanen tog allt fler passagerare allt längre bort.

Även tåget gjorde framsteg. Ett stort steg mot att bli dagens miljöanpassade transportmedel tog tåget 1926 då Västra stambanan (Stockholm–Göteborg) anpassades för elektrisk drift. Detta minimerade tågens utsläpp, men det var ingen som tänkte på det då. Ingen hade heller hört talas om "ozonskikt", "växthuseffekt" eller "försurning". Istället var det tågets hastighet och ökade lastkapacitet det pratades om.



”Hela Sveriges järnväg”

Under 30-talet gick det allt sämre för järnvägen och det ena tågbolaget efter det andra lades ner. Men järnvägen var en viktig del av landets infrastruktur och 1939 beslutade staten att på frivillig väg köpa in alla järnvägar av allmän betydelse.

Efterkrigstidens låga oljepriser och framtidstro gjorde bilen till den moderna människans transportmedel. Men när bilen var som mest ”modern” blev tåget ett folkligt val. Tågen fylldes av människor i alla åldrar och bland ungdomar blev det populärt att ”tågluffa”.

Tågets comeback

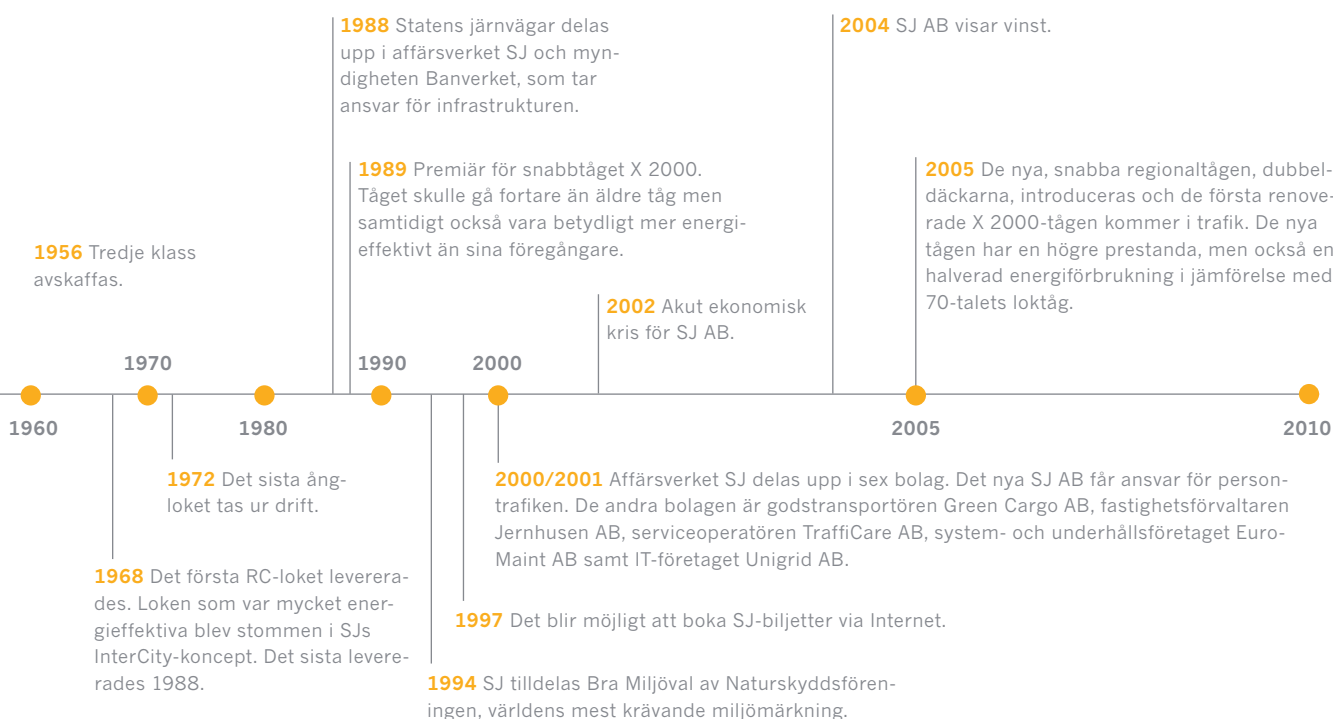
Idag susar X 2000-tågen genom landskapet. Snabbtågen introducerades på 90-talet då tiden och järnvägen åter kom i takt med varandra. För trots alla uppfinningar finns det fortfarande inget annat transportslag som kan jämföra sig med tåget när det gäller att färdas snabbt, bekvämt och miljöanpassat, eller som ger samma möjlighet att utnyttja restiden.

Men det är stor skillnad på 1800-talets tågresor och dagens. Idag har alla möjlighet att resa med tåget och alla har tillgång till service och bekvämligheter. En resa mellan Göteborg och Stockholm behöver inte ta mer än tre timmar och påverkar inte miljön mer än utsläppet från sex milliliter bensin per person.

Framtidens tåg

I framtiden kommer tågresandet att bli ännu snabbare, bekvämare och enklare. En tågresa är inte bara en transport från en punkt till en annan. Tåget erbjuder många möjligheter. Det ger tid för ro och avkoppling, men också till arbete eller förströelse. Service har ersatt kontroll och resenären är gäst. ”Det gör jag på tåget”, har blivit ett uttryck och alla människor vill ta tåget. Så ser visionen för SJ ut och vi tar oss mot den, steg för steg.

- På de första restaurangvagnarna serverades champagne och consommé. Så sent som på 1950-talet arbetade sju personer enbart i restaurangvagnen. Det var hovmästare, smörgåsnisse, kallsänkare, kock och kökspersonal.
- 2005 har SJs bistrovagnar allt från varma rätter och smörgåsar till whisky och pocketböcker.



SJ LYSSNAR...

SJ lyssnade

Under turnén "SJ lyssnar... SJ svarar" kunde besökarna lämna sina förslag och synpunkter på en anslagstavla. Några av dem som genomfördes är:

- Ta tillbaka X 2000 på Dalabanan.
- Sätt in direkttåg mellan Linköping och Arlanda.
- Bättre tillgång till mat och dryck.

En fjärdedel av förslagen genomfördes

I sina VD-brev har Jan Forsberg passat på att be alla medarbetare skicka in förslag och idéer på hur SJ kan förbättras. Flera av dem är redan genomförda.

- Sälj mer än bara mat och dryck ombord.
- Se till att varje InterCity-tåg har någon form av servering.
- Öka bemanningen ombord för att klara att ge fullgod service.

Hösten 2004 rullade turnén "SJ lyssnar... SJ svarar" ut i landet. SJs ledning reste till 19 orter och mötte drygt 9 000 människor i en aktiv

dialog. De lyssnade på synpunkter från kunder, politiker, trafikhuvudmän, företagsledare, pendlarföreningar och SJ-medarbetare.

Turnén blev starten för ett nytt, lyhört avsnitt i SJs historia. Idag finns flera fora för att ta tillvara synpunkter från resenärer och trafikhuvudmän såväl som partners och egna medarbetare.

...på resenärerna

Det säkraste sättet att skapa en attraktiv resa är att fråga resenärerna vad de förväntar sig, och noga lyssna på svaren.

Under 2005 startade turnén Framtidståget. Det var en fortsättning på turnén från 2004. Framtidståget besökte sex orter, visade upp nya och renoverade tåg och bjöd på konserter med folkkära artister. Det redovisades också vilka förslag och idéer som hade förverkligats från förra turnén.

För att fördjupa kunskapen om resenärernas önskemål genomfördes en Nöjd kundmätning hösten 2005. Ett tungt önskemål är bättre punktlighet. Idag ligger punktligheten på 91 procent, arbetet är prioriterat och målet är 96 procent för alla SJ tåg. Ett annat önskemål är bättre trafikinformation vid förseningar. Bättre tillgång till mat och dryck på tågen var också efterfrågat och 2005 fick bistron i X 2000-tågen ett större utbud. Möjligheten till servering på fler tåg än tidigare undersöks.

Under 2005 har en kundombudsmanfunktion inrättats, vars uppgift blir att ta tillvara kundernas synpunkter.

...på samarbetspartners

I samband med turnéerna inbjöds politiker, trafikhuvudmän och representanter för näringslivet för att diskutera SJ och tågets

roll i ett modernt samhälle. Mötena gav en värdefull inblick i hur SJs partners ser på verksamheten, vad de förväntar sig och vad de har för önskemål. Rundresorna följs upp under 2006.

En stor del av arbetet med att fånga upp synpunkter utförs i mer vardagliga sammanhang. Ett uppskattat forum är de så kallade stråkmötena. Inför arbetet med nya tidtabeller träffar ansvariga på SJ representanter för näringsliv, kommuner, trafikhuvudmän och pendlarföreningar för att lyssna på deras önskemål. När en ny tidtabell planeras finns en lång rad faktorer att ta hänsyn till, men önskemålen från stråkmötena är vägledande och slutresultatet blir väl förankrat.

...på medarbetarna

I höstens medarbetarundersökning visade det sig att de viktigaste utvecklingsområdena var bättre information, att utveckla ledarskapet och att ta vara på kundernas synpunkter. Medarbetarnas synpunkter har lagts till grund för det fortsatta arbetet.

I olika VD-brev har personalen uppmuntrats att komma med förslag på förbättringar. Ett stort antal förslag har kommit och flera har genomförts relativt omgående. Intranätet är också ett sätt att försäkra att synpunkter och förslag kommer fram.

...även i framtiden

Att lyssna på dem som finns omkring SJ är ingen tillfällig strategi. Det är en långsiktig lösning för att säkra en hög effektivitet och kvalitet.

På tur står bland annat att förverkliga fyra saker som motsvarar resenärernas uttryckta önskemål:

- Förbättrad mobiltäckning.
- Biljettlöst resande.
- Ett attraktivt kundlojalitetsprogram för enskilda resenärer så väl som företag.
- Bättre trafikinformation via SMS vid trafikstörningar.



Pastor Claes-Göran Ydrefors är på väg till ett sammanträde i Stockholm. Han väljer tåget framför bilen för att det är ett bekvämare sätt att resa och så kan man utnyttja tiden till att läsa en tidning. Men tåget har också en viktig roll, säger han.

– Det har betytt mycket för hela regionens utveckling. Det har jag sett under de tio år jag bott här i Mälardalen.

ÄGARSTYRNING

Bolagsstyrning

I ägarstyrningsavsnittet lämnas en redogörelse för ägarens styrning av SJ AB (SJ) som statligt ägt bolag och för hur SJ följt ägarens riktlinjer.

I enlighet med svensk kod för bolagsstyrning (Koden) har till årsredovisningen fogats Bolagsstyrningsrapport och Internkontrollrapport för räkenskapsåret 2005. Dessa rapporter utgör inte en del av de formella årsredovisningshandlingarna.

Ägaren

SJ ägs till 100% av Svenska staten och förvaltas av Näringsdepartementet. Regeringen har värdeskapande som övergripande mål. Företag med statligt ägande delas in i två grupper; de som verkar under marknadsmässiga villkor och krav respektive företag som primärt har särskilda samhällsintressen att infria. SJ tillhör kategorin som verkar under marknadsmässiga villkor och krav.

Målet att skapa värde medför krav på långsiktighet, effektivitet, lönsamhet, utvecklingsförmåga samt ett miljömässigt och socialt ansvarstagande på motsvarande sätt som för andra företag som driver kommersiell verksamhet.

Ägarens mål

Ägarens vision och mål är att SJ skall vara ett modernt reseföretag som i alla avseenden och uthålligt agerar affärsmässigt och kommersiellt (Näringsutskottets betänkande 2002/03:NU13, Regeringens proposition 2002/03:86).

I samband med kapitaltillskott om MSEK 1 855 gjordes en grundlig genomgång av SJs finansiella ställning. I anslutning till detta arbete fastställde ägaren ekonomiska mål för SJ.

Näringsdepartementet, Enheten för statligt ägande, har tillsammans med styrelsen och företagsledningen under hösten 2004 sett över de ekonomiska mål ägaren åsatte bolaget 2003. SJs styrelse har lämnat förslag till reviderade mål till bolagsstämman i april 2005. De ekonomiska målen fastställdes av ägaren på bolagsstämman.

Ägarens långsiktiga finansiella målsättning för SJ är en soliditet på 30% och en avkastning på eget kapital efter skatt uppgående till 10%. De ekonomiska målen skall vara av långsiktig karaktär och därmed gälla över tiden. På kortare sikt, exempelvis beroende på konjunktursvängningar, kan utfallet således vara högre eller lägre än given målnivå utan att ägaren därmed anser att målen över- eller underskrids.

SJs utdelningspolicy är att ordinarie utdelning ska uppgå till en tredjedel av årets vinst efter det att soliditetsmålet har uppnåtts.

Syftet med de ekonomiska målen är att:

- Säkerställa värdeskapande genom att styrelse och företagsledning arbetar mot ambitiösa och långsiktiga mål.
- Uppnå kapitaleffektivitet genom att tydliggöra kostnaden för eget kapital.
- Hålla bolagets finansiella risk på en rimlig nivå.
- Tillförsäkra ägaren en direktavkastning genom hållbara, förutsägbara och rimliga utdelningar med hänsyn tagen till bolagets framtida kapitalbehov och finansiella ställning.

Ägarstyrning



Regeringens ägarförvaltning präglas av en tydlig och öppen ägarpolitik som anpassas till de ökade och förändrade krav som ställs. Regeringen beslutade den 21 mars 2002 om riktlinjer för extern ekonomisk rapportering. Beslutet innebar att det är styrelsens ansvar att tillse att SJ i tillämpliga delar följer de rekommendationer som Stockholmsbörsens noteringsavtal med bilagor anger.

Information och öppenhet

Att statligt ägda företag har en öppen och professionell informationsgivning är en demokratifråga eftersom företagen ytterst ägs av svenska folket. Regeringen anser därför att dessa företag skall vara minst lika genomlysta som börsnoterade företag. Företagens rapportering är av speciell betydelse, eftersom den är ett viktigt styrinstrument i den kontinuerliga uppföljningen och utvärderingen av företagen.

Styrelsens sammansättning

Styrelserna skall ha hög kompetens som är väl anpassad till respektive företags verksamhet, situation och framtida utmaningar. För att komma ifråga för en styrelseplats fordras en hög allmän kompetens inom antingen löpande affärsverksamhet, affärsutveckling, branschkunskap, finansiella frågor eller andra relevanta områden. Därutöver krävs en stor integritet och förmåga att se till bolagets bästa. Sammansättningen av styrelserna skall också ske så att en balans uppnås avseende kompetens, bakgrund, ålder och kön.

Arbetsordning

Med syfte att främja tydlighet och enhetlighet i ansvars- och informationsfrågor och arbetsuppdelning mellan verkställande direktören och styrelsen har Näringsdepartementet utarbetat ett förslag till stöd för styrelserna vid upprättande och revidering av arbetsordningar.

Anställningsvillkor

Regeringen har den 9 oktober 2003 beslutat om riktlinjer för anställningsvillkor för personer i företagsledande ställning och om incitamentsprogram.

Företagens styrelser skall vid beslut om anställningsvillkor ta ställning till företagsledarens totala ersättning inklusive pensionsvillkor och övriga förmåner. Regeringen förordar avgiftsbestämda pensionslösningar.

Revisorer

Revisorernas uppgift är att oberoende granska styrelsens och verkställande direktörens förvaltning samt företagets årsredovisning och bokföring.

Regeringen förordar att styrelsen och revisorerna träffas minst två gånger per år för att diskutera redovisningen, förvaltningen och riskhanteringen i företaget.

Styrelsen ska minst en gång per år, utan närvaro av verkställande direktören eller annan person från bolagsledningen, träffa bolagets revisorer.

Årsstämman

Årsstämman utser, på förslag av ägaren, styrelse och fastställer resultaträkning och balansräkning samt väljer revisorer. På årsstämman presenterar styrelsen förslag till principer för ersättning och andra anställningsvillkor för bolagsledningen för godkännande av stämman. Vid behov kallar styrelsen till extra bolagsstämma. Årsstämma ska hållas inom sex månader efter räkenskapsårets slut.

Den ordinarie bolagsstämman 2005 hölls den 20 april i Stockholm. På bolagsstämman beslöts att för tiden intill slutet av nästa ordinarie bolagsstämma omvälja till styrelseledamöter: Ulf Adelson, Björn Mikkelsen, Monica Caneman och Ingela Tuvegran samt till nya styrelseledamöter välja Eivor Andersson och Lars-Olof Gustavsson. Det beslöts att någon suppleant inte skulle utses. Det beslöts även att för tiden intill slutet av nästa ordinarie bolagsstämma utse Ulf Adelson till ordförande i styrelsen. Arbetstagarorganisationerna hade utsett ledamöterna Lena Aldemark, Nils-Gunnar Nyholm, Thomas Winäs och suppleanterna Stefan Zetterlund, Annika Gerefalk-Enkel och Jan Sandgren. Lena Aldemark har senare under året ersatts av Erik Johannesson.

Styrelseledamöternas oberoende

Skälet till att ett bolag skall ha ett visst minsta antal styrelseledamöter som är oberoende i förhållande till större aktieägare och att samtliga styrelseledamöters oberoende ska redovisas enligt Koden syftar i all huvudsak till att skydda minoritetsaktieägare. I statligt helägda bolag samt i delägda bolag med få delägare saknas dessa skäl för att redovisa ett oberoende gentemot staten.

Styrelseordförandens uppgifter

Styrelsens ordförande har en särställning inom styrelsen med ett ansvar för att styrelsens arbete är väl organiserat och bedrivs effektivt och att styrelsen fullgör sina uppgifter.

Ordförandens uppgifter följer av aktiebolagslagen, svensk kod för bolagsstyrning, bolagsordningen, styrelsens arbetsordning samt av regeringens riktlinjer och föreskrifter. Ordföranden ska säkerställa att handläggning av ärenden i styrelsen inte sker i strid med dessa. Ordföranden

ska vidare säkerställa att styrelsen tar del av gällande ägar-
policies och riktlinjer.

Ordföranden leder styrelsens arbete och ansvarar för att
övriga ledamöter genom verkställande direktörens försorg
fortlöpande får den information som behövs för att kunna
följa SJs ställning, ekonomiska planering och utveckling.
Därutöver samråder ordföranden med ägaren och den
verkställande direktören i strategiska frågor.

Utvärdering

Styrelsens ordförande ansvarar för att styrelsens arbete
årligen utvärderas. Utvärderingen innebär att styrelsen
som grupp såväl som individuellt utvärderas. Utvärde-
ringen syftar till att löpande effektivisera styrelsearbetet
och att användas som underlag i arbetet med att utse nya
ledamöter.

Styrelsens arbete

Styrelsen har det övergripande ansvaret för bolagets för-
valtning och skötsel. Vid utförandet av sina uppgifter age-
rar styrelsen som ett kollegialt organ med ett självständigt
ansvar för bolagets förvaltning, organisation och ekono-
miska situation.

I sitt beslutsfattande och handlande för bolaget skall
styrelsen alltid främja bolagets intresse och se till dess
bästa. Bolagets bästa kan generellt sammanfattas som en
affärsmässig styrning som främjar bolagets utveckling
genom att stärka dess marknadsposition och därigenom
öka dess förmögenhetsvärde.

Utvärdering görs också av den verkställande direktörens
arbete. Utvärderingen av verkställande direktören är en
grundläggande uppgift i styrelsens arbete och sker årligen.

Styrelsens arbete följer en årlig ordning med föredrag-
ningspunkter och med särskilda teman, till exempel avgi-
vande av årsredovisning och delårsrapporter samt godkän-
nande av budget. Styrelsen beslutar även i frågor av
principiell karaktär eller av stor ekonomisk betydelse
såsom företagets övergripande strategi, omfattande struk-
tur- och organisationsförändringar samt större investe-
ringar.

Styrelsens arbete regleras av den av styrelsen fastställda
arbetsordningen med instruktioner avseende arbetsfördel-
ning och ekonomisk rapportering som komplement till
aktiebolagslagens bestämmelser och svensk kod för
bolagsstyrning.

Verkställande direktören är ansvarig för att bereda infor-
mationsunderlag till styrelsen. Informationsunderlagen ska
innehålla motiverade förslag till beslut. Verkställande direk-
tören har möjlighet, där så befinns lämpligt, att delegera
uppgiften som föredragande i enskilt ärende till annan
person underställd verkställande direktören.

Som styrelsens sekreterare tjänstgör SJs chefsjurist.
Nedan redogörs för centrala ärenden som har behandlats
under 2005:

- SJs konkurrenssituation
- Trafikavtal
- Järnvägspolitiska frågor
- Investeringar
- Finansiering
- Införande av svensk kod för bolagsstyrning
- Styrelsens internkontrollrapport
- Fastställande av policies
- Fastställande av affärsplan/budget.

Bland de centrala ärenden som styrelsen handlagt för-
tjänar att särskilt nämnas SJs deltagande genom Stock-
holmståg i det vinnande anbudet i AB Storstockholms
Lokaltrafiks upphandling av pendeltågstrafiken.

Mötesfrekvens

Styrelsens sammanträdesfrekvens är utöver det konstitu-
erande mötet normalt fem hållna möten. Under räkenskaps-
året har styrelsen haft tolv protokollförda sammanträden.

Styrelseledamöternas närvaro framgår av nedanstående
tabell.

Styrelseledamot	Närvarofrekvens
Ordförande, Ulf Adelson	12/12
Ledamot, Björn Mikkelsen	12/12
Ledamot, Monica Caneman	10/12
Ledamot, Ingela Tuvegran	10/12
Ledamot, Eivor Andersson ¹⁾	7/7
Ledamot, Lars-Olof Gustavsson ¹⁾	6/7

1) Invaldes den 11 maj 2005.

Utskott

SJs styrelse har inrättat ett revisionsutskott samt ett
ersättningsutskott. Utskotten har skriftliga arbetsordningar
som har fastställts av bolagets styrelse. Rapporteringen
från utskotten sköts av ordföranden som tillser att styrel-

sens ledamöter fortlöpande erhåller information om utskottens arbete och när så är påkallat förelägger styrelsen ärenden för beslut.

Utskotten protokollför sina möten och protokollen delges styrelsen.

Revisionsutskott

Revisionsutskottets uppgift är bland annat att stärka dialogen med SJs revisorer för att därigenom öka kunskapen om revisorernas iakttagelser som SJs styrning, redovisning och kontroll. En annan arbetsuppgift är att svara för beredningen av styrelsens arbete med att kvalitetssäkra företagens finansiella rapportering. I denna uppgift ingår exempelvis att säkerställa att tillämpliga lagar och redovisningsrekommendationer följs.

Revisionsutskottet består av tre styrelseledamöter, ordföranden Ulf Adelson, Björn Mikkelsen och Monica Caneman. Därutöver deltar i utskottets sammanträden ekonomidirektören och chefen för internrevisionen samt de externa revisorerna.

Revisionsutskottet är ett i förhållande till styrelsen beredande organ, vars förslag alltid underställs styrelsen.

Under räkenskapsåret har revisionsutskottet haft sex möten. Utskottets arbete har i huvudsak handlat om att övervaka den finansiella rapporteringen och införandet av ny redovisningsstandard, internationell redovisningsstandard (IFRS/IAS) och svensk kod för bolagsstyrning, utarbetande av styrelsens internkontrollrapport samt att ta del av och bedöma rapporter från bolagets revisorer. Utskottet har också granskat revisorernas oberoende ställning i förhållande till SJ.

Ledamöternas närvaro framgår av nedanstående tabell.

Ledamot	Närvarofrekvens
Ordförande, Ulf Adelson	6/6
Ledamot, Björn Mikkelsen	6/6
Ledamot, Monica Caneman	5/6

Ersättningsutskott och ersättningspolicy

Inom SJ finns ett ersättningsutskott vars uppgift är att föreslå lön och övriga ersättningar till verkställande direktören samt principer för lön och övriga ersättningar till ledande befattningshavare i SJ samt för personer i motsvarande ställning i dotterbolagen.

Ersättningsutskottet består av tre styrelseledamöter, ordförande Ulf Adelson, Björn Mikkelsen och Lars-Olof Gustavsson.

Styrelsens ordförande skall på årsstämman redogöra för och motivera verkställande direktörens förmåner samt förslag till principer för ersättning och andra anställningsvillkor till ledande befattningshavare.

Ersättningsutskottet är ett i förhållande till styrelsen beredande organ, vars förslag alltid underställs styrelsen.

Under räkenskapsåret har ersättningsutskottet haft fyra möten.

Ledamöternas närvaro framgår av nedanstående tabell.

Ledamot	Närvarofrekvens
Ordförande, Ulf Adelson	4/4
Ledamot, Björn Mikkelsen	4/4
Ledamot, Jan Forsberg ¹⁾	1/1
Ledamot, Lars-Olof Gustavsson ²⁾	3/3

1) Jan Forsberg ersattes av Lars-Olof Gustavsson.

2) Invaldes den 11 maj 2005.

Arvoden

På bolagsstämman 2005 beslutades om styrelsens arvoden. Fördelningen framgår i not 6.

Verkställande direktören

SJs verkställande direktör, Jan Forsberg, civilingenjör från Kungliga Tekniska Högskolan har drygt 20 års erfarenhet av företagsledande befattningar. Närmast föregående arbetsgivare var SAS, Scandinavian Airlines Systems.

VD och ledningsgrupp

SJs verkställande direktör sköter den löpande förvaltningen i enlighet med aktiebolagslagen och styrelsens anvisningar. Utöver verkställande direktören består ledningsgruppen av åtta medlemmar, vilka utses av verkställande direktören efter samråd med styrelsen. I SJs ledningsgrupp ingår Jan Forsberg, Verkställande direktör, Jan Olson, Direktör Affärsutveckling, Per-Olov Dejfors, Ekonomidirektör, Lars Svensson, Direktör Trafiksäkerhet, Anders Ericsson, Direktör Verksamhetsutveckling, Ewa Lagerqvist, Kommunikationdirektör, Björn Nilsson, Direktör Tågtrafik, Nina Hornewall, Försäljningsdirektör och Magnus Jonasson, Fordonsdirektör.

Ledningsgruppens möten leds av företagets verkställande direktör som fattar beslut i samråd med ledningsgruppen.

Ersättningar till ledande befattningshavare

Ersättningar till ledande befattningshavare framgår av not 6.

Incitamentsprogram

SJ har inga incitamentsprogram.

Revisorer

På bolagsstämman den 20 april 2005 omvaldes till ordinarie revisor Ernst & Young AB med Anders Wiger som huvudansvarig revisor. Vidare anmälades att Filip Cassel av Riksrevisionen har förordnats som ordinarie revisor. För räkenskapsår 2005 har styrelsen och revisorerna träffats fyra gånger och diskuterat företagets bokslut, redovisning, förvaltning och riskhantering. Vid ett av dessa tillfällen har revisorerna träffat styrelsen utan närvaro av verkställande direktören eller någon annan person från bolagsledningen. Dessutom har revisorerna fortlöpande kontakt och möten med styrelsens revisionsutskott.

Arvode och kostnadsersättning till revisorer beskrivs i not 5.

Extern rapportering

SJ har under kalenderåret 2005, enligt regeringens riktlinjer, publicerat tre kvartalsrapporter samt en bokslutskommuniké för 2004. Samtliga delårsrapporter samt bokslutskommuniké har publicerats inom två månader från rapportperiodens slut.

Årsredovisningen utarbetas enligt årsredovisningslagen och gällande redovisningsprinciper samt enligt Regeringskansliets riktlinjer för extern ekonomisk rapportering.

Delårsrapporterna utarbetas i enlighet med de krav som ställs på noterade företag.

SJs tredje kvartalsrapport granskas översiktligt av bolagets revisorer.

Policies

Det är styrelsens och ledningens ansvar att de företag där staten har ägarintressen sköts föredömligt väl inom de ramar lagstiftningen ger och i enlighet med ägarnas långsiktiga intressen. I frågor som rör ekonomiskt, ekologiskt och socialt hållbar utveckling har alla företag ett stort ansvar, inte minst företag med statligt ägande. Regeringen har därför uttryckt att styrelserna aktivt bör följa och rapportera om företagets insatser i dessa frågor.

Inom SJ finns övergripande policies såsom jämställdhetspolicy, miljöpolicy samt policies inom områdena anställnings- och arbetsvillkor. Under 2005 har en etikpolicy upprättats.

Jämställdhetspolicy

Jämställdhet handlar om att både kvinnor och män accepterar varandras olikheter och ser och uppskattar dessa.

Jämställdhet angår alla anställda. Oavsett kön skall samtliga medarbetare behandlas rättvist och korrekt. Både kvinnor och män skall trivas och känna att de är delaktiga och kan påverka utvecklingen av företaget.

Inom SJ skall:

- hänsyn tas till att SJ har både kvinnor och män som kunder när utbudet av produkter och tjänster planeras.
- arbetsmiljön och arbetsorganisationen passa både kvinnor och män.
- medarbetaren ges möjlighet att kunna påverka utformningen av sin arbetssituation och sitt arbetsinnehåll.
- diskussioner föras lokalt om hur man kan underlätta att förena förvärvsarbete och familjeliv, till exempel vid turistplanering. Inom SJ är det viktigt att attityden till föräldraledighet och ansvar för hem och barn är positiv.
- attityder och språkbruk som är eller kan uppfattas som könsdiskriminerande inte förekomma.
- sexuella trakasserier aldrig tolereras. Arbetsledningen har alltid en skyldighet att ingripa vid kännedom om förekomst av sexuella trakasserier på arbetsplatsen.
- arbetas aktivt för att få en jämn könsfördelning inom samtliga yrkesgrupper och på samtliga nivåer. Det är särskilt viktigt att SJ får flera kvinnliga ledare, så att ledarskapet utvecklas av både kvinnor och män.
- kvinnor och män ha lika lön för lika eller likvärdigt arbete. Varje år skall personalavdelningen kartlägga och analysera de anställdas löner för att se om det finns osakliga löneskillnader. En årlig handlingsplan skall därefter tas fram med åtgärder och tidsplan för att få bort eventuella osakliga skillnader i löner.
- chefer och arbetsledare vara goda förebilder och ha ansvaret för att jämställdhetsarbetet genomsyrar arbetet på alla nivåer inom organisationen.

Miljöpolicy

SJ har uppdaterat miljöpolicy och miljöarbetet med hänseende till verksamheten och den nya ISO 14 001:2004 standarden.

Miljöpolicy är en integrerad del i SJs dagliga arbete med att minska belastningen på miljön vad gäller allt från avfallshantering till energiförbrukning. Förbättringsarbetet bedrivs utifrån uppställda miljömål för tågens energiförbrukning, minskad miljöpåverkan från underhåll av fordon, inköp av varor och tjänster samt avfallshantering på tåg.

Etikpolicy

SJs etikpolicy reglerar SJs agerande avseende affäretik, miljö och relation till anställda.

SJ ska sträva efter att uppfattas som ett modernt, lönsamt och kundnära reseföretag som bedriver verksamheten på affärsmässiga grunder. För att lyckas följer SJ de lagar, förordningar, avtal och vedertagna normer som gäller där SJ är verksam.

SJs viktigaste uppgift är att uthålligt upprätthålla en god ekonomi och en sund och framgångsrik verksamhet. Detta ansvar har SJ gentemot ägare och medarbetare såväl som mot samarbetspartners och intressenter.

SJ och principerna i Globalt Ansvar

Genom Globalt Ansvar uppmuntrar regeringen svenska företag att uppträda i enlighet med grundläggande internationella normer kring mänskliga rättigheter, arbetsvillkor, miljöhänsyn och bekämpning av korruption.

SJ stödjer och strävar efter att följa såväl OECDs riktlinjer för multinationella företag som de tio principerna i FNs Global Compact. År 2005 har SJ ansökt om anslutning till Globalt Ansvar för att öppet visa sitt ställningstagande i dessa frågor.

Personalarbete "Minskad sjukfrånvaro vid SJ"

SJ arbetar aktivt med att reducera sjukfrånvaron. Under året har SJ startat ett projekt vars målsättning är att skapa ett friskare SJ och därmed utveckla en arbetsorganisation som förebygger framtida sjukfrånvaro. I projektet samarbetar SJ med Försäkringskassan i syfte att förkorta handläggningstider och skapa effektivare kontaktytor. Målet är att sjukfrånvaron under 2006 inte skall överstiga sju procent.

BOLAGSSTYRNINGSRAPPORT

Statens ägarförvaltning och svensk kod för bolagsstyrning

Svensk kod för bolagsstyrning (Koden) är avsedd att utgöra ett led i självregleringen inom det svenska näringslivet. Koden behandlar det beslutssystem genom vilket ägarna direkt eller indirekt styr bolaget. Reglerna berör samspelet mellan bolagets ägare, styrelse, ledning och revisor. Dessutom anges riktlinjer för bolagens rapportering.

Enligt regeringen är Koden en del av regeringens ramverk för ägarförvaltning. SJ AB (SJ) skall enligt regeringens riktlinjer tillämpa dessa regler då bolaget är helägt av svenska staten.

SJs tillämpning

Styrelsen i SJ beslutade den 11 maj 2005 att SJ från och med den 1 juli 2005 skall tillämpa svensk kod för bolagsstyrning i av Näringsdepartementet anvisad omfattning. Regeringskansliet har därefter i Statens ägarpolitik 2005 preciserat de statligt ägda företagens tillämpning av Koden.

De principer som regeringen tillämpar i sin ägarpolicy överensstämmer i stor utsträckning med reglerna i Koden. Ägarens riktlinjer innebär dock att de två kodregler som berör beredningen av beslut om tillsättning av styrelseledamöter och revisorer ersätts av en särskild process för de statligt ägda företagen. Det främsta skälet för avvikelserna mot Koden är att dessa företag endast har en ägare medan Koden huvudsakligen riktas mot noterade företag med ett spritt ägande.

SJs styrelse beslutade att ersätta kodreglerna 2.1.1 om valberedning och 2.1.2 om valberedningens sammansättning med ägarens nomineringsprocess.

Kodreglerna under "2.2 Tillsättning av styrelse" respektive "2.3 Tillsättning av revisor" tillgodoses av ägarens nomineringsprocess. SJ anser därmed att dessa kodregler följs.

Enligt Kodens regel 3.2.5 skall minst två styrelseledamöter vara oberoende i förhållande till bolagets större aktieägare. Skälet till regeln om oberoende är i all huvudsak att skydda minoritetsaktieägare. I statligt helägda bolag saknas dessa skäl för att redovisa ett oberoende gentemot staten. Mot bakgrund av ovanstående redovisar SJ inte sådana uppgifter.

SJs styrelse har beslutat att bolagsstyrningsrapporten inte skall granskas av bolagets externa revisorer.

SJ har för räkenskapsåret 2005 valt att utforma internkontrollrapporten utan värderande omdömen samt utan

granskning av de externa revisorerna. Detta förfaringssätt är i enlighet med vad som framgår av uttalande från kollegiet för svensk bolagsstyrning den 15 december 2005. SJs förfaringssätt innebär följaktligen ingen avvikelse från Koden.

SJs tillämpning av Koden har under 2005 inneburit en översyn av styrelsens och utskottens arbetsordningar, upprättande av bolagsstyrningsrapport och upprättande av internkontrollrapport samt kartläggning av nödvändiga förändringar i rutiner för information från företaget.

Tillsättning av styrelse

Nomineringsprocess

Nomineringsprocessen avseende styrelseledamöter till de statligt ägda bolagen drivs och koordineras av enheten för statligt ägande inom Näringsdepartementet. En arbetsgrupp analyserar kompetensbehovet utifrån styrelsens sammansättning samt bolagets verksamhet och situation. Nomineringen och tillsättningen av nya ledamöter föregås av en löpande dialog mellan ansvarigt departement och styrelseordföranden.

Arbetet med att skapa en strukturerad och enhetlig nomineringsprocess syftar till att säkerställa en effektiv kompetensförsörjning till bolagens styrelser.

Näringsdepartementets förslag publiceras i god tid före årsstämma.

Ägarens policy är att ingen person från ledningen skall ingå som ledamot i styrelsen. Dock har verkställande direktören närvaro-, yttrande- och förslagsrätt vid styrelsens sammanträden, med undantag för fall då beslut avseende verkställande direktören kommer att fattas, samt också en rätt att få en avvikande mening antecknad i styrelseprotokollet.

Styrelseledamöter utses för ett år i taget och enligt ägarens policy gäller att en ledamot inte bör ingå i en och samma styrelse längre tid än åtta år samt att ledamöternas ålder inte bör överstiga 70 år.

Tillsättning av styrelse

Näringsdepartementets förslag till styrelse presenteras i kallelsen till årsstämman och på bolagets webbplats. I anslutning till att kallelsen har utfärdats kommer följande information att finnas på webbplatsen rörande förslag till nyval och omval av ledamöter:

- Ålder samt huvudsaklig utbildning och arbetslivserfarenhet.

- Uppdrag i bolaget och andra väsentliga uppdrag.
- Om ledamoten är att anse som oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen.
- Vid omval, vilket år ledamoten invaldes i styrelsen.
- Övriga uppgifter som kan vara av betydelse vid bedömningen av den föreslagna ledamotens kompetens och oberoende.

Föreslagen person för inval i styrelsen skall såvitt möjligt närvara på årsstämman för att kunna presentera sig och svara på frågor från ägare.

Ersättning till styrelse

Styrelseledamöter uppbär ersättning för den arbetsinsats och för fullgörandet av det ansvar som uppdraget innebär. Ordförandens och övriga styrelseledamöters arvoden bestäms av årsstämman. Även arvoden till styrelseledamöter, som arbetar i särskilt inrättade utskott under styrelsen skall bestämmas genom beslut på årsstämma.

Tillsättning av revisor

Nomineringsprocess

Ansvaret för val av revisorer för företag med statligt ägande ligger hos ägaren. Det praktiska arbetet med upphandlingen hanteras av företagets revisionsutskott. Regeringskansliets ägarrepresentanter följer alla stegen i upphandlingsprocessen från upphandlingskriterier till urval och utvärdering. Det slutliga beslutet fattas av ägaren på årsstämman.

För det fall omval av revisorer övervägs utvärderas alltid revisorernas arbete.

I kallelse till årsstämma presenteras förslag till tillsättning av revisorer och information om förhållanden som kan vara av betydelse vid bedömning av föreslagna revisorers kompetens och oberoende. Informationen innefattar även omfattningen av föreslagna revisorers tjänster till bolaget utöver revision under de senaste åren samt, vid omval, vilket år revisorn valdes och hur länge revisorn innehaft uppdraget.

Föreslagna revisorer skall närvara på årsstämman för att kunna presentera sig och svara på frågor från ägaren.

Revisorer

Revisorernas uppgift är att oberoende granska styrelsens och verkställande direktörens förvaltning samt bokföring och företagets årsredovisning.

Arvode och kostnadsersättning till revisorerna utgår enligt löpande räkning.

Kvalitetssäkring av den finansiella rapporteringen

Finansiell rapportering

Styrelsen ansvarar för att SJs finansiella rapportering är upprättad i överensstämmelse med lag, tillämpliga redovisningsstandarder och för att tillse att SJ i tillämpliga delar följer de rekommendationer som Stockholmsbörsens noteringsavtal med bilagor anger. Styrelsen har därvid det yttersta ansvaret för att bolagets rapportering till ägare och omvärld ger en korrekt och fullständig bild av SJs utveckling, finansiella ställning och risker.

Styrelsen har för att säkerställa kvaliteten i den finansiella rapporteringen tillsatt ett revisionsutskott. Utskottet är ett beredande organ, vars förslag alltid tillställs styrelsen. Revisionsutskottets uppgift är bland annat att stärka dialogen med SJs revisorer för att därigenom öka kunskapen om revisorernas iakttagelser som rör SJs styrning, redovisning och kontroll. En annan arbetsuppgift är att svara för beredningen av styrelsens arbete med att kvalitetssäkra företagets finansiella rapportering. I denna uppgift ingår exempelvis att säkerställa att tillämpliga lagar och redovisningsrekommendationer följs. Styrelsen informeras fortlöpande om de analyser av olika riskområden som görs i revisionsutskottet och bedömer årligen företagets väsentligaste risker samt hanteringen av dessa.

Revisionsutskottets funktion är att övervaka att det strukturkapital som finns i bolaget är ändamålsenligt. Strukturkapitalet inom SJ är fastställda policies, instruktioner, processbeskrivningar och handböcker. Syftet med dessa dokument är att tillsammans med ett processorienterat arbetssätt skapa en effektiv verksamhet med god intern kontroll och tillförlitlig finansiell rapportering.

I årsredovisning och delårsrapport framgår det vilka delar som är formella finansiella rapporter, på vilka regelverk dessa grundas, och vilka delar av årsredovisningen och delårsrapporten som är reviderade eller översiktligt granskade av bolagets revisorer.

SJs tredje kvartalsrapport granskas översiktligt av bolagets revisorer.

Internrevision

SJ har en oberoende intern granskningsfunktion, avdelning Internrevision, som är skild från den övriga verksamheten.

Internrevisionen övervakar efterlevnaden av god intern kontroll genom att granska, analysera och testa den interna kontrollen avseende bland annat den finansiella rapporteringen i enlighet med den av styrelsen fastställda revisionsplanen.

Internrevisionen rapporterar resultatet av sin revision till SJs revisionsutskott och styrelse.

INTERNKONTROLLRAPPORT

SJ ABs styrelses rapport om intern kontroll avseende den finansiella rapporteringen för räkenskapsåret 2005.

Styrelsen ansvarar enligt aktiebolagslagen för den interna kontrollen vilket även framgår av svensk kod för bolagsstyrning (Koden). Regeringen uttalar i sin ägarpolicy att Koden ska vara en del av ramverket för ägarförvaltningen.

I styrelsens ansvar ligger bland annat att säkerställa att företaget har en god intern kontroll, vars övergripande syfte är att skydda ägarens investering och företagets tillgångar.

Intern kontroll är den process genom vilken företagets styrelse, ledning och annan personal skaffar sig rimlig säkerhet att företagets mål uppfylls inom följande områden:

- Verksamhetens ändamålsenlighet och effektivitet
- Den ekonomiska rapporteringens tillförlitlighet
- Efterlevnaden av tillämpliga lagar och förordningar

SJ ABs (SJ) styrelse beslöt den 11 maj 2005 att införa Koden. Detta skärpte kraven på redovisning av hur den interna kontrollen fungerar avseende den finansiella rapporteringen.

Kontroller av de finansiella rapporterna är väsentliga för att rimligt säkerställa riktighet och fullständighet i redovisningen så att en rättvisande bild erhålls av bolagets och koncernens resultat och ställning.

Denna rapport beskriver hur den interna kontrollen inom SJ, till den del den avser den finansiella rapporteringen, är organiserad enligt regeln 3.7.2 i Koden. Med hänsyn till oklarheter beträffande hur värdering av den interna kontrollen ska göras återfinns i denna rapport ingen beskrivning av hur väl den interna kontrollen har fungerat.

Beträffande Kodens regel 3.7.3 kan konstateras att det finns en Internrevisionsavdelning etablerad inom SJ.

Årets arbete med intern kontroll har utgått från ledningsbeslut, som har beaktat rapporterade iakttagelser från externa och interna revisorer under 2004 samt 2005.

Rapporten har ej granskats av de externa revisorerna.

Rapporten utgör inte en del av de formella årsredovisningshandlingarna.

Kontrollmiljö

Grunden för intern kontroll är kontrollmiljön, som anger tonen i företaget. Kontrollmiljön innefattar den kultur som styrelse och bolagsledning kommunicerar och verkar utifrån.

Inom SJ finns, av styrelsen och verkställande direktören samt av divisions- och stabschefer, fastställda policies, instruktioner, processbeskrivningar och handböcker. Dessa dokument utgör tillsammans SJs strukturkapital och syftet är att de tillsammans med ett processororienterat arbetssätt ska skapa en effektiv verksamhet med god intern kontroll och tillförlitlig finansiell rapportering.

SJs revisionsutskott är inrättat för att stärka dialogen med SJs revisorer och för att därigenom öka kunskapen om de iakttagelser som rör SJs styrning, redovisning och kontroll. Utskottet ska svara för beredning av styrelsens arbete med att kvalitetssäkra företagets finansiella rapportering. I denna uppgift ingår exempelvis att säkerställa att tillämpliga lagar, redovisningsrekommendationer och övriga krav efterlevs. Utskottet har en skriftlig arbetsordning som är fastställd av styrelsen.

SJs verkställande direktör ansvarar för den löpande förvaltningen enligt styrelsens anvisningar och fattar beslut om åtgärder i samverkan med SJs ledningsgrupp.

Externa revisorer i SJ är Ernst & Young AB och Riksrevisionen. De externa revisorernas uppgift är att granska styrelsens och verkställande direktörens förvaltning samt företagets bokföring och årsredovisning.

Inom SJ finns en Internrevision som är oberoende från verksamheten. Internrevisorernas uppgift är att granska verksamheten.

Stab Ekonomi har en helhetssyn på verksamheten och ansvarar för att ge beslutsstöd och support till ledningen. Inom staben finns avdelning Business Control som fungerar som stöd till verkställande direktören, divisionerna och staberna.

Från och med den 1 januari 2005 rapporterar SJ enligt International Financial Reporting Standards, IFRS. Med anledning av de nya redovisningsprinciperna har SJ vidtagit ett antal aktiviteter för att uppdatera ekonomihandbok, rutiner, policies och rapporteringsmallar.

Riskbedömning

En strukturerad riskbedömning möjliggör identifiering av de väsentliga risker som har betydelse för den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen samt identifiering av var dessa risker finns.

Styrelsen arbetar systematiskt med riskbedömningar för att identifiera och vidta åtgärder avseende företagets risk-

områden. Riskbedömningarna är fokuserade på de riskområden som förväntas kunna påverka resultat och finansiell ställning i väsentlig omfattning. Revisionsutskottet går, som beredning av styrelsens arbete, igenom de riskbedömningar som gjorts inom SJ.

Under räkenskapsåret 2005 har SJs ledningsgrupp etablerat en process för riskbedömning. Processen innebär att företagsledningen kvartalsvis följer förändringarna i riskbedömningarna för att besluta om behov finns att vidta åtgärder eller om nya riskområden ska bedömas. Resultatet av riskbedömningarna kan innebära förändringar i erforderliga styrdokument. Dessutom genomför Business Control, på uppdrag av företagsledningen, analyser av risker och möjligheter i olika projekt samt för de operativa delarna av verksamheten.

SJ har analyserat poster i balans- och resultaträkningen för att dels identifiera risker som är väsentliga, dels kunna vidta åtgärder, som kan minimera dessa risker.

Kontrollaktiviteter

Företagets kontrollaktiviteter utformas för att systematiskt hantera väsentliga risker avseende den finansiella rapporteringen inklusive viktiga redovisningsfrågor som identifierats under riskbedömningen. Kontrollaktiviteterna syftar till att förebygga eller tidigt upptäcka fel i den finansiella rapporteringen och därigenom minimera konsekvenserna.

Vid införandet av IFRS har SJ använt sig av extern support för att bedöma effekterna vid införandet och tolkningen av de nya redovisningsprinciperna. Internt berörda personer har genomgått olika utbildningar för att höja kompetensen inom området.

Stab Ekonomi ansvarar för analysen av det ekonomiska utfallet och sammanställningen av den finansiella rapporteringen. Ett exempel på kontrollaktiviteter inom staben är Business Controls kvartalsvisa Business Review. Vid dessa möten redovisar cheferna sin verksamhet och planering för verkställande direktören och ekonomidirektören.

Information och kommunikation

Effektiva informations- och kommunikationsvägar möjliggör rapportering och återkoppling från verksamheten till styrelse och bolagsledning. Det är viktigt att rätt personer innehar den information som krävs för att kunna förstå innebörden av givna riktlinjer och interna policies samt förstå konsekvenser vid avsteg.

SJ arbetar med att förbättra den interna informationen och att förtydliga beslutsvägarna, för att öka tillförlitligheten och effektiviteten i företagets finansiella rapportering. Inom företaget finns dokumenterade beslutsvägar, befogenheter och ansvarsområden redovisade på SJs intranät.

Inom SJ genomförs möten, som möjliggör dialog mellan chefer och medarbetare. Vidare genomförs medarbetarenkäter som innebär möjlighet till återkoppling.

Uppföljning

Uppföljning sker löpande av efterlevnaden av interna policies, riktlinjer och manualer samt av ändamålsenlighet och funktionalitet i etablerade kontrollaktiviteter. Årligen görs en utvärdering över hur den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen är organiserad. I arbetet medverkar styrelse, revisionsutskott, internrevision och stab Ekonomi.

De externa revisorerna genomför årligen viss granskning av den interna kontrollen.

Internrevisionen följer den av styrelsen fastställda revisionsplanen. Internrevisionen rapporterar resultatet av sin revision till SJs styrelse efter beredning i revisionsutskottet.

Den interna kontrollen under verksamhetsåret 2005

Under räkenskapsåret har revisionsutskottet arbetat med kvalitetssäkring av den finansiella rapporteringen, hanteringen av väsentliga riskbedömningar samt behandlat kritiska redovisningsfrågor. Baserat på resultatet från ovanstående uppföljningsprocess har revisionsutskottet genomfört en genomgång och dokumentation av hur den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen fungerat under räkenskapsåret. Resultatet av revisionsutskottets genomgång är behandlat av styrelsen.

Styrelsen har gett revisionsutskottet i uppgift att övervaka att beslutade åtgärder, som syftar till att öka den finansiella rapporteringens tillförlitlighet, genomförs och att löpande utvärderingar sker för att kontrollera beslutens ändamålsenlighet och effektivitet. Utskottets arbete har bland annat inneburit att övervaka införandet av Kodex och utvärdering av bolagets interna kontroll samt att ta del av rapporter från revisorerna. Revisionsutskottet har också till uppgift att granska revisorernas oberoende ställning i förhållande till SJ.

SJs ledningsgrupp har under året, i enlighet med affärsplanen, satsat resurser på att utveckla ledarskapet för att

skapa en bättre kontrollmiljö. Projekt har också genomförts för att förbättra den interna informationen och för att öka förståelsen för hur företagets olika delar hänger ihop och är beroende av varandra.

SJ arbetar med att dokumentera sina prioriterade processer för att kunna bli ett processorienterat företag. Företagets

internrevisorer har under räkenskapsåret granskat dokumentationen av de prioriterade verksamhetsprocesserna.

Intern kontroll är en kontinuerlig process som löpande anpassas utifrån förändringar som sker internt och externt. Det är styrelsens ambition att den interna kontrollen anpassas till dessa förändringar och att den successivt förbättras.

Stockholm den 30 januari 2006

Ulf Adelsohn

Björn Mikkelsen

Monica Caneman

Ingela Tuvegran

Eivor Andersson

Lars-Olof Gustavsson

Nils-Gunnar Nyholm

Thomas Winäs

Erik Johannesson

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Styrelsen och verkställande direktören för SJ AB (organisationsnummer 556196–1599), avger härmed årsredovisning och koncernredovisning för räkenskapsåret, 1 januari–31 december, 2005.

Koncernens verksamhet och struktur

SJ AB är helägt av Svenska staten och verkar under marknadsmässiga villkor och krav.

Tågtrafiken i SJ koncernen bedrivs i allt väsentligt i moderbolaget SJ AB. I koncernen ingår även dotterbolag som bland annat har till uppgift att hantera SJs försäkringar och finansiering. Övriga dotterbolag och intressebolag bedriver verksamheter med nära anknytning till SJs kärnverksamhet.

SJ är huvudsakligen verksam på marknaden för interregionala eller långväga resor. De dominerande kundgrupperna är privat-, affärs- och pendelresenärer. På den långväga resemarknaden konkurrerar tåget med bil, flyg och buss.

Organisation

SJ är organiserat i fem staber och tre divisioner. Staberna Affärsutveckling, Ekonomi, Trafiksäkerhet, Verksamhetsutveckling och Strategisk kommunikation ansvarar bland annat för strategisk styrning och samordning.

Divisionerna Tågtrafik, Försäljning och Fordon har det operativa ansvaret för verksamheten. Division Tågtrafik utför trafikuppdraget med hjälp av cirka 2 100 ombordanställda och lokförare med flera. I division Försäljnings organisation ingår såväl resebutiker som kundtjänst och telefonförsäljning. Divisionen ansvarar också för externa återförsäljare som resebyråer. Division Fordons verksamhet omfattar allt från anskaffning och underhåll av fordon till växling.

Omvärld

SJ verkar på en konkurrensutsatt massmarknad och arbetar därmed i bred och nära samverkan med omvärlden. Kunderna är alltid A och O men SJ påverkas även av ett stort antal intressenter. Ägaren, leverantörer, myndigheter, regionala och lokala intressenter och organisationer är kanske de mest näraliggande exemplen. Konjunktur, teknik, arbetsmarknad, elmarknad, trender inom livsstil och opinion samt utvecklingen inom EU är områden där läge och utvecklingsriktning har stor betydelse.

Verksamheten i ett järnvägsföretag är starkt beroende av infrastrukturen. Kapacitet och tillförlitlighet hos bana, signaler, elsystem och trafikledning är nära nog avgörande. Därför är Banverket SJs viktigaste leverantör.

Väl utnyttjad järnvägstrafik är mycket energieffektiv. Eldrift är en förutsättning för kapacitetsstark och miljömässigt acceptabel tågdrift i Sverige. Därför är tillgång till rimligt prissatt elenergi en viktig priskomponent för SJs kunder. SJ följer noga utvecklingen på energimarknaderna.

SJ har en viktig roll genom att skapa tillfällen till möten mellan människor, länka samman arbete och fritid och göra inre och yttre upplevelser möjliga.

En stor uppgift i samhälle och marknad är även att vara en stark konkurrent till andra transportsätt och andra järnvägsföretag. SJ verkar i ett stort trafiknät och kan genom långvarig erfarenhet och stort kunnande effektivt organisera och bedriva järnvägstrafik.

SJ genomför mätningar och analyser av hur kunder, medarbetare och viktigare intressenter uppfattar företaget och dess produkter. Stora utmaningar nu och för framtiden är hur den ökande gruppen äldre vill ha sitt resande, hur ökad pendling på allt längre avstånd skall göras möjlig och hur befolkningsmässiga och privatekonomiska förändringar skall mötas.

SJs trafik

Enligt Järnvägsförordningen (2004:526) har SJ rätt att utföra och organisera persontrafik på järnväg som förvaltas av staten. Rikstrafiken har rätt att under vissa förutsättningar upphandla persontrafik. En trafikchef (THM) har rätt att inom länet utföra lokal och regional persontrafik. Om SJs trafik eller trafik upphandlad av Rikstrafiken inte väsentligen påverkas, kan regeringen besluta att THM i olika län ska ha gemensam rätt att utföra trafik över länsgränserna.

År 2001 ingick SJ och Rikstrafiken ett avtal som innehåller ett trafikeringsåtagande från SJs sida som gäller mellan 2002 och 2010 och som kan förlängas därefter. Trafikeringsåtagandet anger de linjer där SJ avser att utnyttja sin trafikeringsrätt. Det är främst X 2000-tåg, InterCity-tåg och snabba regionaltåg på stambanorna och i Mälardalen samt SJs Nattåg som utför trafiken.

Marknaden där SJ har trafikeringsrätt består av interregional persontrafik på stamnätet och denna trafik skall kunna bedrivas långsiktigt med lönsamhet. Om SJ avsäger sig sin trafikeringsrätt kan trafiken komma att upphandlas i konkurrens.

I den avtalade trafiken konkurrerar SJ i upphandlingar med såväl svenska som internationella tågoperatörer, till exempel Tågkompaniet, Arriva, Keolis, Connex och DSB.

Marknadsutveckling 2005

Utgångsläget för 2005 var en bromsande konjunktur med både stabila priser och låg sysselsättning, samtidigt som fokus på resemarknaden allt mer koncentrerats till ren pris-konkurrens. Främst är det inrikesflyget som har agerat allt mer aggressivt. För att möta detta genomfördes prissänkningar redan under 2004 på många delmarknader och SJ ökade dessutom tillgången på lågprisbiljetter förstärkt med kraftfull marknadsföring. Trafikutbudet har bättre anpassats till efterfrågan.

Stormen Gudrun drog in i januari och det var inte bara träd som fälldes utan även kontaktledningarna drogs ned på många järnvägssträckor i södra delarna av landet. För att klara situationen sattes omfattande ersättningstrafik in och utbudet av lågprisbiljetter ökade kraftigt. Marknadseffekten blev att SJ behöll flertalet kunder under den kritiska perioden och situationen återgick successivt till ett normalläge.

I maj skedde en klar trendväxling i resandet. De regionala och långväga resorna började förbättras och på vissa delmarknader i en högst påtaglig takt. Resandet mellan Stockholm och Göteborg ökade. Även de regionala marknaderna som domineras av pendling utvecklades åter positivt.

Under året förbättrades konjunkturen. Ingen nämnvärd förbättring av sysselsättningen skedde på den svenska arbetsmarknaden. Bensinpriserna nådde under hösten sin högsta reala nivå i modern tid.

Året avslutades med stark tillväxt vad gäller resandet. För perioden september till december ökade tågresandet med dryga 7%. Affärsresandet och arbetspendlingen tog fart ordentligt.

Trots en trög inledning kan året ändå summera ett ökat resande på cirka 2%.

Med hjälp av pris- och utbudsanpassningar och med draghjälp av den förbättrade konjunkturen blev 2005 ett framgångsrikt år.

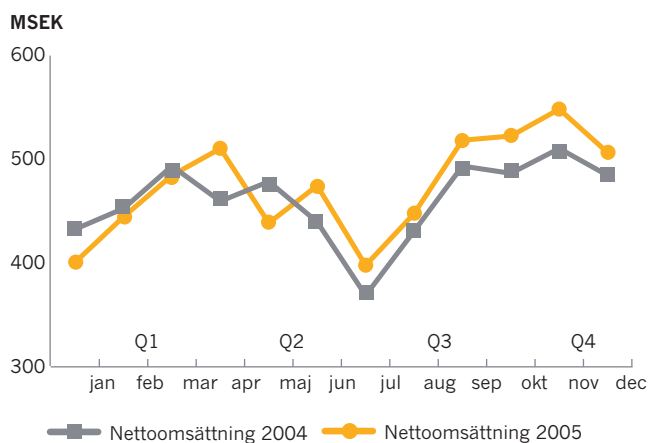
Utbud och beläggning	Helår 2005	Index mot föregående år
Personkilometer (miljoner)	5 673	102
Platskilometer (miljoner)	11 617	96
Beläggingsgrad (%)	49	106
Antal resor (miljoner)	34,9	101

Upphandlingar

Under 2005 har SJ deltagit i ett flertal upphandlingar. Den i särklass största upphandlingen var pendeltågstrafiken i Stockholm. Upphandlingen vanns av Stockholmståg, som är ett samägt bolag mellan SJ och Tågkompaniet.

Säsongeffekter

Rörelsens intäkter varierar normalt under året med en nedgång vid halvårsskiftet. Säsongvariationerna har i år balanserats genom en bättre anpassning av trafiken. Nedan visas nettoomsättningen 2005 jämfört med föregående år.



Verksamheten under 2005

- Stormen Gudrun i januari ställde till stora skador och förseningar. Resultateffekten för SJ beräknas till cirka MSEK -30. Det inkluderar även kostnader för bussar, hotellövernattningar och skador på fordon.
- Under första kvartalet sattes successivt de nya regional-tågen, de så kallade dubbeldäckarna, samt de helrenoverade X 2000-tågen i trafik.
- Efter ett omfattande arbete med att samla in synpunkter och önskemål från resenärer, pendlarföreningar, kommuner och trafikhuvudmän presenterades de nya tidtabellerna i slutet av mars. Några av nyheterna var fler tåg mellan Stockholm och Göteborg med inga eller bara ett stopp och X 2000-tåg mellan Uddevalla och Stockholm.
- SJ tog över tågtrafiken på Stångådalsbanan mellan Linköping och Kalmar och på Tjustbanan mellan Linköping och Västervik efter BK Tågs konkurs i april.
- Merresor AB, i vilket SJ är delägare, kör sedan i maj Krösa-tågen som trafikerar Jönköpings, Kalmars, Kronobergs och Hallands län.
- Det sista dieseltåget på Blekinge kustbana gick i juni. Fram till sommaren 2007 ersätts SJs tågtrafik med buss då sträckan mellan Kristianstad och Karlskrona ska elektrifieras.
- I november meddelade Upplands Lokaltrafik att SJ vunnit upphandlingen av pendeltågen i Uppland.

- I november meddelade Storstockholms Lokaltrafik att, SJ tillsammans med Tågkompaniet genom det samägda bolaget Stockholmståg, vunnit upphandlingen av pendeltågstrafiken i Stockholm. Beslutet i upphandlingsärendet har därefter överklagats av en konkurrent.
- I november kom länstrafikbolagen i Västsverige överens med SJ om att lösa ut den option som fanns i det befintliga avtalet innebärande en förlängning av avtalen Tåg i Väst samt Bohusbanan fram till 2010.
- I december redovisas uppskjuten skattefordran, vilket ger upphov till en skatteintäkt om MSEK 637.

Resultat

Rörelsens intäkter uppgick till MSEK 5 744 (5 570), vilket är en ökning med 3,1%. Den totala intäktsökningen om MSEK 174 förklaras av den positiva resandeutvecklingen främst under det andra halvåret.

Övriga externa kostnader uppgick till MSEK -3 067 (-3 174), vilket är en minskning med 3,4%. Bland de större förändringarna kan nämnas minskade kostnader för försäljningsprovisioner, tjänster ombord samt tillsyn och service som sammantaget blir MSEK 99.

Personalkostnaderna uppgick till MSEK -1 508 (-1 568) vilket är en minskning med MSEK 60 jämfört med föregående år. Trots ökade kostnader för att egen personal har utfört tillsyn och servicetjänster samt bistroverksamhet under 2005 har effektiviseringar av verksamheten resulterat i lägre kostnader totalt.

Rörelseresultatet uppgick till MSEK 666 (334) vilket är en förbättring med MSEK 332. Rörelsemarginalen uppgick till 11,6% (6,0).

Finansnettot uppgick till MSEK -100 (-141). Förbättringen förklaras av att räntekostnaderna för leasingfinansiering, förlustavtal, räntederivatavtal samt avgiften till Riksgäldskontoret har minskat.

Under 2005 har redovisats en uppskjuten skattefordran för tidigare utnyttjade förlustavdrag, vilket ger upphov till en skatteintäkt om MSEK 637. Denna positiva engångseffekt har, i enlighet med gällande redovisningsregler, beaktats i redovisningen under 2005, eftersom verksamheten under 2004 och 2005 visat positiva resultat och styrelsen och ledningen bedömer att verksamheten nu uppnått en stabil framtida vinstgenereringsförmåga som möjliggör ett utnyttjande av förlustavdragen. Årets resultat uppgick till MSEK 1 203 (192).

Finansiell ställning

SJ koncernens finansiella ställning har under året förbättrats avsevärt. Soliditeten uppgick vid årets slut till 31,7% att jämföra med 23,9% vid årets ingång. Förbättringen har åstadkommit tack vare det mycket goda resultatet, trots att stora investeringar inneburit en växande balansomslutning. Finansiella skulder har ökat under året men skuldsättningsgraden har sjunkit till 1,4 vid årets slut att jämföra med 1,9 vid årets ingång. De största delarna av SJs leasinglån förfaller 2010-2014.

Moderbolaget har en något svagare finansiell ställning än koncernen, då SJs dotterbolag har relativt mycket eget kapital i förhållande till sin storlek. Moderbolagets soliditet uppgick vid årets slut till 29,2% att jämföra med 22,4% vid årets ingång.

Likviditet

Trots utlåning till affärsverket Statens järnvägar med MSEK 470 har koncernens likvida medel endast minskat med MSEK -57 (-80) till MSEK 412 (469) vid periodens slut, främst beroende på de resultat som har genererats i rörelsen under året.

SJ AB har en kreditram MSEK 2 000 hos Riksgäldskontoret, varav MSEK 200 har av SJ reserverats för att garantera SJ Försäkring ABs försäkringstekniska avsättningar. Därutöver har SJ AB en utnyttjad kredit på MSEK 100 hos Nordea Bank AB.

Investeringar, pågående projekt och finansiering

Årets investeringar i koncernen uppgick till MSEK 1 397 (810) och avser främst upprustade X 2000-tåg samt dubbeldäckare.

På balansdagen hade 30 av 43 beställda dubbeldäckade regionaltåg levererats. Dessa fordon har finansierats genom finansiell leasing med MSEK 1 368 hos finansören Nordea Finans Sverige AB. Av denna betecknas MSEK 1 290 som långfristig finansiering, medan MSEK 78 är kortfristig och avser del av skuld som förfaller till betalning under 2006.

Återstående fordon skall efter leverans knytas i en finansiell leasing med samma finansör senast den 30 december 2006. För dessa återstående fordon har delbetalningar skett och ränta aktiverats till ett sammanlagt belopp av MSEK 492. Efter leverans av samtliga tåg kommer den långfristiga finansieringen att maximalt uppgå till MSEK 2 200. Eventuell överskjutande investering kommer att finansieras direkt av SJ AB.

Under 2005 har 11 upprustade X 2000-tåg av totalt 35 beställda levererats. Upprustningen omfattar både exteriören och interiören med ny inredning, ny bistro samt trådlös Internetanslutning. Denna investering finansieras av egna medel.

SJ AB har ett hyresavtal för en verkstad för underhåll av dubbeldäckare som löper fram till och med den 31 december 2024. Hyresavtalet klassificeras som ett finansiellt leasingavtal. Hyresbetalningar under 2005 har minskat den finansiella leasingkulden med MSEK 3 (-).

Koncernens långfristiga räntebärande skulder bestod vid årets utgång huvudsakligen av betalningsåtaganden för SJ ABs finansiella leasingkontrakt och uppgår till MSEK 4 028 (3 351) varav MSEK 492 (840) avser interimfinansiering av regionaltågen ovan. För äldre fordon finns befintliga leasingkontrakt om MSEK 2 394 (2 459). En riskavspeglande avgift som Riksgäldskontoret fastställer och som betalas till affärsverket Statens järnvägar belastar MSEK 1 924 (2 459) av dessa skulder. För år 2005 fastställdes denna avgift till 0,5 procentenheter. Den genomsnittliga upplåningsräntan i den totala låneportföljen uppgick till 3,3% (3,8) på balansdagen.

Nettoskulden uppgår till MSEK 2 778 (2 182), vilket är en ökning med MSEK 596 sedan föregående år.

Forskning och utveckling

SJs balanserade utvecklingskostnader avser investeringar i ett biljettförsäljningssystem. Den återstående avskrivningstiden för denna investering är 5 år.

Räkenskapsårets kostnader för forskning och utveckling MSEK 2 har redovisats i resultaträkningen. Kostnaderna avser uppstartskostnader och kostnader för vissa utredningar.

Finansiella mål

Vid bolagsstämman i april 2005 fastställdes de långsiktiga finansiella målen för SJ till att soliditeten skall uppgå till 30% och avkastning på eget kapital efter skatt skall uppgå till 10%.

Uppföljning av ekonomiska mål för SJ

Ekonomiska mål	2005	2004	2003
Soliditet,%	31,7 ¹⁾	23,9	18,9
Avkastning på eget kapital,%	49,8	12,1	-17,2

1) Exklusive skattemässiga engångseffekter 2005 är soliditeten 26,6%.

SJ har under tidigare år lagt fast ett besparingsprogram för att få balans på kostnaderna. Besparingsprogrammet är beräknat att få full effekt under 2006 och därmed beräknas de finansiella målen uppnås.

Verksamhet i dotterbolag

I SJ-koncernen ingick under 2005 följande dotterbolag med uppgift att på olika sätt vara stödjande för kärnverksamheten:

Linkon AB äger SJs biljettförsäljningssystem och bildades för att underlätta avregleringen av den svenska järnvägsmarknaden. Företagets affärsidé är att utveckla och driva kostnadseffektiva IT-lösningar för försäljning, distribution och avräkning av tjänster inom resebranschen. Linkon erbjuder sina tjänster i första hand på den svenska marknaden, men har numera också internationella kunder.

SJ Invest AB är koncernens interna finansföretag och kan tillhandahålla finansieringslösningar till koncernbolagen. Finansieringslösningarna avser leasing av tåg, bilar och kontorsutrustning.

SJ Försäkring AB är ett captivebolag, vilket innebär att företaget tecknar försäkringar för koncernen och närliggande verksamheter. Företaget ansvarar för koncernens försäkringslösningar. Försäkringsengagemanget innebär dels extern återförsäkring, dels eget åtagande vilket anpassas till försäkringsmarknadens premienivåer. Syftet med SJ Försäkring är att skapa förutsättningar för en kostnadseffektiv riskavtäckning (optimering mellan försäkringspremie och självrisk).

SJ Event AB, säljer och arrangerar resor med tåg utanför det ordinarie utbudet. Företaget erbjuder konferensresor, utställningståg, evenemang där tåget är ett delmoment samt nattågstrafik.

Stockholmståg, är ett dotterbolag ägt tillsammans med Tågkompaniet. Stockholmståg har under året vunnit anbudet avseende pendelstågtrafiken i Stockholm.

Övriga dotterbolag är vilande.

Regulatorisk utveckling

Den 1 juli 2004 fick Sverige en ny järnvägslagstiftning. Järnvägslagen (SFS 2004:519) och Järnvägsförordningen (SFS 2004:526) gäller järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt utförande och organisation av järnvägstrafik. Järnvägsstyrelsen inrättades den 1 juli 2004 som en ny självständig myndighet med uppgift att handlägga frågor enligt den nya järnvägslagen.

Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har träffats. För SJ gäller det trafikeringsavtal som Banverket och dåvarande affärsverket Staten järnvägar tecknade i mars 2000. Utifrån den nya lagstiftningen förhandlar branschföreningen Tågoperatörerna med Banverket om de allmänna villkor (administrativa, tekniska och ekonomiska) som behövs för att få trafikera det järnvägsnät som Banverket förvaltar. Förhandlingarna har inte slutförts, då parterna inte är överens om vissa principer i de villkor som skall vara en del av de kommande trafikeringsavtalen.

Järnvägsstyrelsen beslutade den 13 juli 2005 med stöd av järnvägsförordningen om föreskrifter om tillträde till järnvägsinfrastruktur (JvSFS 2005:1). Föreskriften, som bland annat innehåller bestämmelser om beskrivning av järnvägsnät och tilldelning av infrastrukturkapacitet, träder i kraft i och med kapacitetstilldelningen för den tågplan som börjar gälla klockan 24:00 den andra lördagen i december 2006.

Den officiella beskrivningen av det järnvägsnät som Banverket förvaltar, "Järnvägsnätsbeskrivning, tågplanepriod T07 (061210-071208)" är delvis publicerad. Den innehåller uppgifter om tillgänglig infrastruktur samt information om villkor för att få tillträde till infrastrukturen. Beskrivningen kommer att kompletteras senast den 10 april 2006 med avsnitt om tjänster och avgifter. I enlighet med EG-direktiv 2001/14/EG samt den nya järnvägslagstiftningen kommer Banverket att i början av år 2006 lägga fram förslag till marginalkostnadsbaserade avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen.

Regeringen har under år 2005 förberett en transportpolitisk proposition, där järnvägsfrågorna och SJs förutsättningar är väsentliga delar. En utgångspunkt i detta arbete har varit förslagen i den statliga järnvägsutredningens betänkande "Järnväg för resenärer och gods" (SOU 2003:104) och de kompletterande utredningar och analyser som regeringen låtit göra. Frågan om ökad konkurrens på spåren och om förbättrade resevillkor har i hög grad varit i fokus under 2005 och behandlats av EU-parlamentet med anledning av EU-kommissionens tredje järnvägspaket. I detta paket ingår bland annat förslag att öppna marknaden för internationell persontrafik på järnväg (inklusive rätt till cabotage¹⁾) senast den 1 januari 2010. Ett slutligt beslut om detta EU-direktiv förväntas under år 2006.

Risk- och känslighetsanalys

SJs ledning har utvärderat ett antal riskfaktorer, som var och en kan påverka SJs framtida resultat.

För dessa riskfaktorer har utsetts ansvariga i ledningsgruppen. Dessa ansvarar för fortlöpande hantering av respektive riskområde. Utvalda riskvärderingar avrapporteras till SJs revisionsutskott.

Riskrapportering inför revisionsutskottet omfattar:

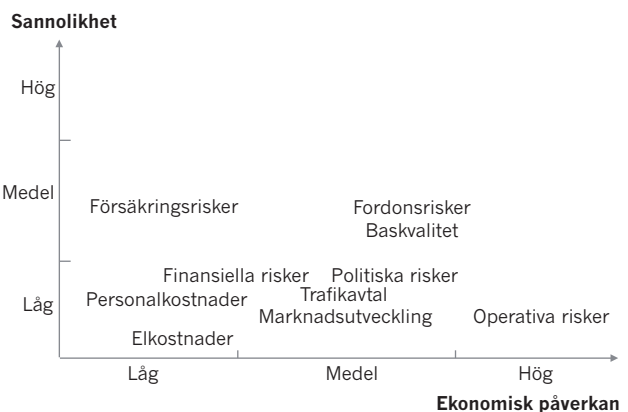
- Redogörelse för befintliga policies, mål och riktlinjer som anknyter till ett riskområde.
- Beskrivning av SJs risker samt utveckling av olika scenarier och kvantifiering av dem.

1) Cabotage innebär rätt att bedriva inrikestrafik även i andra stater än den där järnvägsföretaget har sitt säte. Det betyder att DSB eller DB skulle kunna köra internationell trafik Hamburg-Köpenhamn-Stockholm och ha rätt att ta upp och lämna av resenärer, som inte åker över en landsgräns.

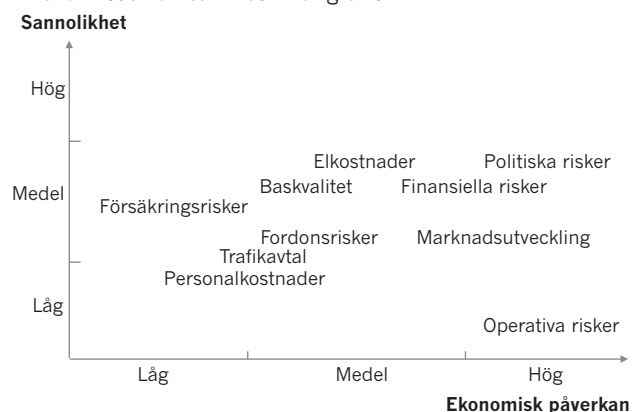
- Beskrivning av hur SJ påverkar respektive påverkas av utvecklingen inom de olika riskområdena.
- Kvantifiering av SJs utsatthet i fråga om potentiell ekonomisk skada och sannolikhet på kort sikt och på lite längre sikt.
- Att beskriva beslutade eller redan initierade aktiviteter som syftar till att motverka SJs utsatthet samt redogöra för ytterligare alternativ.

Figurerna nedan visar en grov uppskattning av olika riskfaktorer påverkan på osäkerhetsmarginalen i SJs resultat under det närmaste året, det vill säga 2006 respektive på längre sikt:

Risker i SJs verksamhet – Kort sikt



Risker i SJs verksamhet – Lång sikt



Politiska risker

Med politiska risker avses att SJ påverkas negativt ur ekonomisk synvinkel på grund av politiska beslut.

Politiska risker innefattar alla politiska beslut som kan påverka SJs förutsättningar och verksamhet, bland annat för-

ändrade trafikrättigheter, förändrad momsats, lagändringar som påverkar konkurrerande resealternativ och skatter. SJ är och förblir känsligt för denna typ av beslut och bevakar kontinuerligt utvecklingen samt förbereder handlingsplaner.

SJs målsättning är att behålla nuvarande trafikrättigheter till åtminstone 2010 samt att alla förutsättningar för konkurrens på lika villkor ska vara uppfyllda vid eventuell avreglering. Detta innefattar att synkronisera avregleringen av den svenska järnvägsmarknaden med övriga EU.

På kort sikt bedöms sannolikheten att politiska beslut ger betydande konsekvenser för SJ som relativt låg. På längre sikt förväntas modifiering av trafikeringar, vilka kan komma att ge stora konsekvenser för SJs verksamhet.

Politiska risker	Sannolikhet	Konsekvens
<1 år	Låg	Medel
Längre sikt	Medel	Hög

Marknadsutveckling

SJ påverkas ur ekonomisk synvinkel av konjunkturutvecklingen eller förändrad konkurrenssituation.

Under det senaste året har konjunkturläget påverkat SJs marknad positivt. Den privata konsumtionen har ökat och reallöneutvecklingen har varit positiv. Därtill har ett högre bensinpris förbättrat SJs konkurrenskraft gentemot bilen som är den viktigaste konkurrenten.

Ökat resande, främst under andra halvåret, har lett till en ökad omsättning. Konkurrensen från flyget är alltså stor på långväga resande, det vill säga då restiden är längre än tre timmar. SJ har kunnat bibehålla eller öka sin marknadsandel på flera linjer.

SJ har under året vidtagit ett antal aktiviteter i syfte att stärka tågresandets konkurrenskraft. De upprustade X 2000-tågen har tagits emot mycket väl av marknaden och förhoppningen är att detta kommer att stärka SJ ytterligare när samtliga fordon är färdigupprustade under sommaren 2007.

Internet ombord, som erbjuds kunder på upprustade X 2000-tåg och nya dubbeldäckare, är en konkurrensfördel mot alternativa färdmedel. Just nu-priser som introducerades 2004 uppskattades av resenärerna. Konceptet har under 2005 vidareutvecklats till att även omfatta första klassbiljetter.

SJ ser positivt på den närmaste framtiden. Nya och upprustade tåg kommer att ytterligare stärka SJs konkurrenskraft. Det bedöms inte som sannolikt att konkurrensen från flyget kommer att öka i väsentlig omfattning från nuvarande

nivåer. Konjunkturutvecklingen bedöms därtill som positiv under de närmaste åren.

Marknadsutveckling	Sannolikhet	Konsekvens
<1 år	Låg	Medel
Längre sikt	Medel	Hög

Operativa risker

Med operativ risk avses risken att brister avseende företagets administrativa rutiner, IT-system eller juridiska processer leder till ekonomiska och förtroendemässiga förluster.

Administrativa risker

SJ har under året kartlagt av ledningen prioriterade väsentliga processer, bland annat i syfte att förbättra den interna kontrollen. Arbetet med att förbättra processer och den interna kontrollen fortsätter under 2006. Detta medför att sannolikheten för den typ av negativa händelser som innefattas i administrativa processer minskar. Emellertid är administrativa processer alltså ett viktigt riskområde, på grund av den påtagliga skada som kan åsamkas SJ vid brister, inte minst i form av minskat förtroende.

IT-risker

SJs utsatthet för brister i och eventuella hot mot IT-system bedöms öka i framtiden. Detta följer av ökad användning av IT inom SJ och av allt mer integrerade IT-lösningar i kunderbjudandet och i produktionen. IT-systemen måste fungera i realtid då varje avbrott blir en omedelbar störning. Därtill kommer en fortsatt ökad hotbild i form av sabotage och ekonomisk brottslighet via Internet.

Juridiska risker

SJs policier och riktlinjer föreskriver att bolagets jurister tidigt ska engageras vid alla viktiga avtalsförhandlingar, affärsprocesser, rättsliga tvister med mera.

Juridikavdelningen har under det senaste året tilldelats utökade resurser och har kapacitet att uppnå avdelningens syfte.

SJ kan lida mycket allvarlig skada om riktlinjer beskrivna ovan inte efterlevs. Det finns därför behov att ytterligare säkerställa efterlevnad genom utbildning, processstyrning med flera aktiviteter.

Operativa risker	Sannolikhet	Konsekvens
<1 år	Låg	Hög
Längre sikt	Låg	Hög

Trafikavtal

Med trafikavtalsrisker avses att SJ vid upphandling förlorar befintliga avtal eller strategiska nya avtal, vilket leder till bortfall av täckningsbidrag och omställningskostnader eller att upphandlad trafik blir olönsam på grund av missbedömningar eller förändrade förutsättningar.

2005 har varit ett framgångsrikt år för SJ beträffande avtalstrafik. Flera ytterligare strategiska avtal är under upphandling eller kommer att upphandlas under de närmaste åren. Stora delar av de permanenta resultateffekterna av förlorade avtal kan motverkas genom effektiviseringar av verksamheten.

SJ tar i varje avtal en kalkylerad risk. Konkurrensen är hård och det finns inte utrymme för stora marginaler varför kostnadsutvecklingen kan komma att överstiga avtalad indexuppräknings av intäkterna. SJs styrelse informeras om kalkylförutsättningar, risker och marginaler och godkänner alla lämnade anbud.

Trafikavtal	Sannolikhet	Konsekvens
<1 år	Låg	Medel
Längre sikt	Medel	Medel

Fordonsrisk

Med fordonsrisk avses att SJs fordon inte motsvarar kundernas förväntningar och behov.

Under 2005 har SJ introducerat nya snabba regionalståg, dubbeldäckarna. Dubbeldäckarna har inledningsvis tagits emot väl av marknaden, men omfattande leveransförse- ningar och bristfällig tillförlitlighet har inneburit att SJ inte kunnat leverera förväntad kvalitet till kunderna.

Den pågående upprustningen av X 2000-tågen fortskrider väl och förväntas vara färdig för det sista fordonet under sommaren 2007. Den nya inredningen tillsammans med Internet ombord och andra bekvämligheter har inneburit ett rejält lyft. Tekniska förbättringar på drivenheterna kommer att vara avslutade vid årsskiftet 2007/2008.

Under kommande år planeras ytterligare investeringar i den befintliga äldre fordonsparken i syfte att möta nuvarande och kommande krav från marknaden. Inte minst finns planerade åtgärder för att bibehålla säkerheten, förbättra driftsäkerheten och uppfylla miljömål.

SJ är känsligt för överkapacitet då den svenska andrahandsmarknaden är begränsad och då det vid eventuell försäljning i ett annat land krävs omfattande tilläggsinvesteringar så att fordonen klarar den lokala infrastrukturen. För

äldre fordon begränsar villkor i leasingavtal SJs handlingsfrihet ytterligare. Fordon kan endast hyras ut eller säljas under särskilda premisser.

Infasningen av de nya dubbeldäckarna kommer att frigöra kapacitet ifråga om lok och vagnar. Arbetet med att hyra ut fordon med villkor som harmonierar med leasingkontrakten har intensifierats och lyckats över förväntan.

SJ har under senare år effektiviserat underhållsverksamheten, vilket har lett till snabbare genomströmning i verkstad, vilket innebär att fler fordon kan verkställa trafikuppgifter.

Fordonsrisk	Sannolikhet	Konsekvens
<1 år	Medel	Medel
Längre sikt	Medel	Medel

Personalkostnader

Med personalkostnader avses risken att personalkostnader ökar mer än förväntat.

Personalkostnader är ett viktigt område då dessa kostnader står för knappt en tredjedel av SJs totala kostnadsmassa, cirka MSEK 1 500 per år.

Under senare år har SJ kraftigt effektiviserat verksamheten, varvid personalkostnaderna har minskat.

Övergripande målsättning är att säkerställa bemanning efter verksamhetens behov. Ett ökat fokus på service gentemot kund kan innebära att personalkostnaderna tillåts att öka under kommande år.

SJ arbetar också aktivt med att sänka sjukfrånvaron, vilket leder till lägre personalkostnader, men också till bättre kvalitet i form av färre förseningar/inställda tåg.

På sikt finns det risk att det förbättrade konjunkturläget kan komma att leda till arbetskraftsbrist för vissa personalslag, med löneglidning som följd.

Personalkostnader	Sannolikhet	Konsekvens
<1 år	Låg	Låg
Längre sikt	Låg	Låg

Elkostnader

Med elkostnadsrisker avses att elpriserna stiger mer än förväntat.

SJ är en relativt stor konsument av el vilken debiteras av Banverket som upphandlar el för all inhemsk järnvägstrafik. Eftersom Banverket kurssäkrar elpriser med upp till 4 års framförhållning, är SJ i låg utsträckning exponerat för kortsiktiga prisfluktuationer. Däremot får mer permanenta prisförändringar successivt genomslag efter en tid.

Fossila bränslen är i stor utsträckning ledande för elpriser, då olje- och kolkraftverk används för marginalproduktion på den europeiska marknaden.

På längre sikt förväntas prisökningar för el. För närvarande består den europeiska marknaden av olika delmarknader där Skandinavien har lägre elpriser än kontinentaleuropa. Bättre överföringskapacitet kommer på sikt att leda till att marknaderna växer ihop och att elpriserna stiger i Skandinavien.

Utöver den europeiska harmoniseringen kommer prisutvecklingen för fossila bränslen att vara vägledande för elprisutvecklingen även i framtiden. Vid en kraftig prisutveckling för fossila bränslen i framtiden förväntas elpriserna öka i motsvarande grad.

Elkostnader	Sannolikhet	Konsekvens
<1 år	Låg	Låg
Längre sikt	Medel	Medel

Baskvalitet

Med risk avseende baskvalitet avses att SJ inte uppnår erforderlig kvalitet inom de områden som ingår i baskvalitet, nämligen: Hela & rena tåg, Punktlighet, Trafikinformation till kund och Trafiksäkerhet.

Hela & rena tåg

Hela och rena tåg är grundläggande för kundens uppfattning om SJ. Ett väl fungerande underhåll och "Hela tåg" bidrar också till färre inställda tåg då det minskar förekomsten av förseningar orsakade av SJ.

SJ har under året introducerat nya snabbgående regional-tåg, dubbeldäckarna, i Mälardalen. De nya tågen har tagits emot väl av marknaden men dessvärre har det inledningsvis funnits brister i tågen, vilket inneburit att SJ inte kunnat leva upp till sina ambitioner om kvalitet gentemot kund. Efter en nödvändig inkörningstid förväntas de nya tågen vara mer driftsäkra och kräva mindre underhållsinsatser än föregångarna.

De upprustade X 2000-tågen har tagits emot mycket väl av marknaden och förväntas stödja SJs attraktionskraft ytterligare i takt med att de sätts i trafik.

Oplanerat underhåll är mycket kostsamt, och innebär därtill ofta förseningar eller inställda avgångar. SJ arbetar aktivt mot underleverantörer i syfte att förbättra kvaliteten i underhållet ytterligare.

Punktlighet

Cirka 60% av förseningarna orsakas av bristande spårtillgänglighet. Spårtillgänglighet begränsas av eftersläpande underhåll av infrastrukturen, viltolyckor, strömavbrott, nedfallna träd eller andra yttre omständigheter. Spårtillgänglighet är en särskilt trång sektor i storstadsregionerna under rusningstid. Risken är stor att förseningar som uppstår på en sträcka fortplantar sig till en annan sträcka. Lokaltrafiken har ofta företräde framför SJs långväga trafik, vilket förvärrar problemet.

SJ kan påverka förekomsten av spårtillgänglighet genom att förhandla med Banverket och andra operatörer. För stora och mer långsiktiga förbättringar krävs emellertid omfattande infrastrukturinvesteringar, speciellt i de trånga sektorerna i tätt befolkade områden.

För snabbgående tåg orsakas ofta förseningar av att dessa tåg hinner upp mer långsamgående tåg och tvingas köra bakom dessa. Detta är ett problem som ser ut att öka i framtiden på grund av ökad belastning på järnvägsnätet. Omfattande infrastrukturinvesteringar eller förändrade prioriteringsregler hos Banverket kan motverka denna utveckling.

Trafikinformation till kund

SJ har som en del av sin målsättning att leverera snabb, tydlig, relevant och korrekt information för aktuell trafiksituation, planerad eller oplanerad, till SJs kunder, medarbetare, partners och övriga intressenter.

Trafikinformation lämnas idag dels via informationsutrustning på stationer och webb eller via våra egna medarbetare, i samband med kundmötet på tåg, stationer eller genom försäljningsorganisationens kanaler. SJ har under 2005 med stor framgång övertagit ansvaret för information till resenärer på Stockholm Central, och kommer under 2006 att överta motsvarande ansvar i Göteborg och Malmö. Hittills har ansvaret för denna information legat hos Banverket.

Trafiksäkerhet

En god trafiksäkerhet är grundläggande för SJs vision "Alla vill ta tåget". Järnvägsstyrelsen kan vid konstaterade allvarliga brister återkalla SJs trafikeringstillstånd.

Baskvalitet	Sannolikhet	Konsekvens
<1 år	Medel	Medel
Längre sikt	Medel	Medel

Försäkringsrisker

Med försäkringsrisker avses att SJ lider skada på sådant som är oförsäkrat, att försäkringspremier går upp eller att försäkringsavtal sägs upp och att detta leder till merkostnader.

Samtliga SJs tillgångar, främst rullande materiel, är egendomsförsäkrade.

SJs skadeståndsansvar är försäkrat för skadestånd riktat från Banverket, passagerare ombord på tåg samt övriga tredje man-skador.

I nuläget försäkras inte indirekta skadekostnader som ersättningstrafik, intäktsbortfall och förhöjda personalkostnader i samband med incidenter och skador. Indirekta skadekostnader är ofta svåra att objektivt kvantifiera. Dessutom har det bedömts att premier för att försäkra sig mot indirekta skador har varit för höga för att motsvara fördelarna.

De indirekta skadorna är betydligt större än de ersättningsgilla direkta skadekostnaderna, varför även indirekta kostnader tas med vid prioritering av skadeförebyggande insatser.

Vid varje enskild egendoms- eller ansvarsskada är maximalt försäkringsbelopp mycket väl tilltaget, då dessa belopp bygger på allvarliga katastrofscenarier.

SJ arbetar med relativt höga självrisker per enskild skada. Om ett stort antal skador inträffar under ett år finns "Stop loss"-försäkringar som begränsar SJs självriskkostnader per kalenderår till MSEK 20.

SJs viktigaste aktivitet för att sänka risk- och försäkringskostnaderna är ett planerat och dokumenterat säkerhetsarbete. Med bättre utformade trafikeringsavtal i framtiden kan fördelning av kostnader vid incidenter och skador ske mer riktigt och objektivt.

Försäkringsrisker	Sannolikhet	Konsekvens
<1 år	Medel	Låg
Längre sikt	Medel	Låg

Finansiella risker

Finansiella risker består av prISRISKEr, valutarisker, kreditrisker, likviditetsrisker samt ränterisk och kassaflödesrisk. Med prISRISKEr avses risken att värdet varierar på grund av förändringar i priser. Valutarisker uppstår på grund av variationer i valutakurser. Kreditrisk är synonymt med motpartsrisk och avser risken att en motpart inte kan fullgöra sin förpliktelse, vilket medför en förlust för den andra parten. Likviditetsrisk som även kan kallas finansieringsrisk är risken att det uppstår svårigheter

att finansiera åtaganden. Slutligen ränterisk som innebär att värdet och förväntade kassaflöden fluktuerar på grund av förändrade räntor.

SJs styrelse fastställer årligen SJs finanspolicy som ger riktlinjer till bolaget rörande finansiella transaktioner och hantering av finansiella risker.

SJ är kapitalintensivt och är till följd av sin lånefinansiering direkt exponerat för eventuella ränteuppgångar. Investeringen i de nya regionalstågen till en kostnad av knappt tre miljarder samt omfattande upprustning av befintlig materiel har ytterligare ökat SJs exponering. Emellertid har SJ i sin skuldportfölj en stor del fasta räntor, bland annat genom räntesäkring, varför det tar lång tid innan en förändring av marknadsräntan når full kassaflödeseffekt. Under kommande år förväntas ett positivt kassaflöde leda till något lägre ränteexponering.

SJs goda resultatutveckling under de senaste åren har inneburit att bolagets kreditvärdighet har förbättrats avsevärt och bolaget har i dagsläget relativt goda möjligheter att säkra extern finansiering till goda villkor.

SJ bär endast begränsade valutarisker då samtliga stora betalningsflöden i utländska valutor kurssäkras.

Genom den införda IFRS-redovisningen ger ränte- och valutaförändringar omedelbar påverkan på koncernens eget kapital.

Finansiella risker	Sannolikhet	Konsekvens
<1 år	Låg	Låg
Längre sikt	Medel	Medel

Känslighetsanalys

I känslighetsanalysen beskrivs hur SJ påverkas av följande variabler: Marknadsutveckling, Personalkostnader, Infrastrukturkostnader, Elkostnader, Övriga driftkostnader samt förändring av Marknadsräntan.

Variabler	Förändring (%)	Resultateffekt (MSEK/ÅR)
Marknadsutveckling		
Biljettpriser/Resandevolymer	-1	-46
Trafikeringsvolymer	-1	26
Personalkostnader	+1	-15
Infrastrukturkostnader	+1	-2
Elkostnader	+1	-3
Övriga driftkostnader	+1	-12
Förändring av marknadsränta ¹⁾	+1	-30

1) Procentenheter

Marknadsutveckling

Vid försämrad efterfrågan kan SJ motverka försämrad beläggning genom att sänka priserna. 1% lägre resande eller 1% lägre priser leder till ett intäktsbortfall om cirka MSEK 46. Vid försämrade marknadsförutsättningar, kan delar av resultatförsämringarna motverkas genom att reducera trafikeringensvolymen. 1% lägre trafikeringensvolym leder till cirka MSEK 26 lägre driftkostnader.

Personalkostnader

SJ är ett relativt personalintensivt företag då personalkostnader motsvarar cirka en tredjedel av kostnadsmassan.

Infrastrukturkostnader

Infrastrukturkostnader avser den hyra SJ betalar till Banverket för att använda spåren och bestäms i förhållande till trafikens omfattning. Prislistan är fast och ändras inte ofta, då ett regeringsbeslut krävs för att det ska ske.

Elkostnader

SJ köper all sin fordonsel av Banverket enligt marknads-mässiga villkor. Inköpen upphandlas med ett till fyra års framförhållning. Permanenta prisförändringar får därför fullt genomslag först efter 5 år.

Övriga driftkostnader

Med driftkostnader avses främst: underhåll, tillsyn och service samt stationskostnader. Vid en minskad tågproduktion med 1% nås på sikt besparingar om cirka MSEK 12 i form av lägre driftkostnader.

Underhållsverksamheten svarar för en stor del av SJs kostnader och utförs av en mängd olika underhållsleverantörer beroende på bland annat trafikavtal, tågtyp och geografi. Avtalen omförhandlas kontinuerligt vid ändrade förutsättningar, men en detaljerad prislista är i regel tillgänglig med ett års framförhållning, förutsatt att SJ håller sig inom överenskomna ramar när det gäller trafikvolym. Den stora mängden avtal och underhållsleverantörer medför en minskad risk för SJ.

Tillsyn och service avser städning, växling med flera aktiviteter. Aktiviteten har delvis tagits över från underentreprenörer vilket minskat SJs känslighet för externa faktorer.

Stationskostnader avser den hyra som betalas till främst Jernhusen för att nyttja stationerna. Denna kostnad har stigit drastiskt de senaste åren. Avtalet förhandlas om årligen. Risken för fortsatt stigande kostnader bedöms vara hög, på grund av Jernhusens starka förhandlingsposition.

Marknadsränta

Med en finansiell nettoskuld om cirka 3 miljarder i genomsnitt under kommande år ges en exponering av cirka MSEK 30 vid en förändring av marknadsräntan med 1%. Då SJ har säkrat räntan för en stor del av sina lån får en förändring av marknadsräntan inte omedelbart genomslag på resultatet.

Riktlinjer för investeringar och kapitalstruktur

SJs riktlinjer för företagets investeringar och kapitalstruktur regleras av fastställd finanspolicy. Finanspolicyn anger generella riktlinjer för frågor kring förvaltning av finansportfölj, riskhantering, placering, upplåning, leasing, ansvarsfördelning, rapportering och intern kontroll avseende finansförvaltningen. Policyn definierar finansiella risker inom respektive område samt beskriver hur dessa ska hanteras. Dessutom beskrivs i policyn fördelningen av ansvaret inom koncernen. Finansverksamheten är centraliserad till internbanken inom stab Ekonomi, som ansvarar för hantering av finansiering, finansiella risker, likvida medel, kortfristiga placeringar, finansiella anläggningstillgångar (exklusive andelar i dotter- och intressebolag) och räntebärande skulder.

Hantering av finansiella risker

Finansierings- och likviditetsrisk

Med finansierings- och likviditetsrisk avses risken att kostnaden blir högre och finansieringsmöjligheterna begränsade när lån ska omsättas eller att betalningsförpliktelser inte kan uppfyllas som en följd av otillräcklig likviditet samt svårigheter att erhålla finansiering. SJs finansieringskällor utgörs i huvudsak av kassaflöde från den löpande verksamheten och upplåning. Räntebärande upplåning består av långfristiga finansiella leasingkontrakt med affärsverket Statens järnvägar och Nordea Finans Sverige AB till rörlig ränta. Dessutom finns ett hyresavtal med Jernhusen avseende en underhållsverkstad, som på grund av den långa bindningstiden redovisas som ett finansiellt leasingkontrakt med fast ränta. Finansierings- och likviditetsrisker hanteras inom ramen för fastställd finanspolicy.

Ränterisk

Den räntebärande upplåningen medför att koncernen exponeras för ränterisk. Ränterisk kan delas in i kassaflödesrisk och värderisk. Kassaflödesrisk avser risken att förändringar i marknadsräntan påverkar SJs resultat och kassaflöden negativt. Värderisk avser att räntebärande instruments marknadsvärde påverkas negativt till följd av att marknadsräntan

förändras. Hur snabbt en varaktig förändring i räntenivåerna får genomslag på SJs finansnetto beror på upplåningens räntebindningstid. SJs upplåning består huvudsakligen av långfristiga finansiella leasingavtal med rörlig ränta. För att uppnå önskad räntebindningstid används derivatinstrument såsom ränteswapavtal som ändrar den rörliga räntan till fast ränta. Finanspolicyn föreskriver att den genomsnittliga räntebindningstiden i skuldportföljen ska vara två till fyra år. Styrelsen har temporärt beviljat SJ rätten att frångå detta intervall fram till dess att leasingfinansieringen avseende de nya regionaltågen är slutförd. Den genomsnittliga räntebindningstiden var vid bokslutet 1,8 år (2,1), men i januari 2006 ingicks en ny ränteswap varvid genomsnittlig räntebindningstid i skuldportföljen åter är över 2 år. Durationen i låneportföljen var på balansdagen 7,0 år (7,6).

Valutarisk

Valutarisk avser en risk för att valutakursförändringar negativt påverkar SJs resultat- och balansräkning. Valutariskexponering uppstår vid betalningsflöden och vid finansiering i utländsk valuta (transaktionsexponering). För SJ består transaktionsexponeringen av betalningar i utländsk valuta till följd av investeringar i fordon samt vid köp av tjänster. SJ har tecknat valutaterminskontrakt för att minimera valutarisken för de nya regionaltågen.

Kredit- och motpartsrisk

Kredit- och motpartsrisk avser en risk att motparten i en transaktion inte kan fullgöra sitt åtagande och därmed vårlar SJ en förlust. SJ exponeras för detta, dels när överskottslikviditet placeras i finansiella tillgångar och dels vid handel med derivatinstrument. För att begränsa motpartsrisken accepteras endast motparter med hög kreditvärdighet enligt fastställd finanspolicy. Vid handel med derivatinstrument har avtal enligt International Swaps and Derivatives Association (ISDA) tecknats för att begränsa motpartsrisken. Per den 31 december 2005 uppgick den totala motpartsexponeringen i derivatinstrument (beräknat som nettofordran per motpart) till MSEK 1 481 (1 332). Vid denna beräkning har marknadsvärdet på derivatinstrumenten använts som mått på exponeringen. Den kommersiella kreditrisken omfattar kundernas betalningsförmåga. SJs kundfordringar utgörs av ett stort antal små utestående belopp hos privatpersoner samt av fordringar hos företag inom skilda branscher. De faktiska kundförlusterna i relation till SJ nettoomsättning understeg år 2005 0,1%. I syfte att minska risken för kundförluster inhämtas erforderliga kreditupplysningar från

externa källor i samband med försäljning på kredit, i enlighet med SJs kreditpolicy.

Tvister

SJ var vid utgången av år 2005 inblandad i tvister av det slag som normalt förekommer i sådan verksamhet som bedrivs inom koncernen. Bedömningen är att utgången av dessa tvister och andra tvister ej kommer att påverka företagets finansiella ställning i väsentlig omfattning.

Trafiksäkerhet

Det ska vara tryggt och säkert att åka tåg. Inga resande och ingen av SJs personal ska omkomma eller skadas allvarligt till följd av SJs verksamhet. Trafiksäkerhetsverksamheten fokuserar på att upprätthålla säkerhetsordningen och bedriva säkerhetsstyrning. Trafiksäkerhetsrevisioner och utredning av olyckor, tillbud och avvikelser både internt och hos underhållsleverantörer är viktiga aktiviteter i säkerhetsarbetet. Aktuellt åtgärdsprogram berör förbättringar avseende axlar/lager, underhållsdokumentation, elsäkerhet, stoppsignallpassager, brandsäkerhet och avvikelshantering. År 2005 uppnåddes det övergripande trafiksäkerhetsmålet att ingen resande och ingen SJ personal omkom eller skadades allvarligt.

Miljöpåverkan och SJs hållbarhetsarbete

SJ stödjer och strävar efter att följa såväl OECDs riktlinjer för multinationella företag såväl som de tio principerna i FN:s Global Compact. Principerna omfattar riktlinjer avseende mänskliga rättigheter, arbetsvillkor, miljö och korruption. SJ har ansökt om anslutning till Globalt Ansvar för att öppet visa sitt ställningstagande i dessa frågor.

Under 2005 har SJs styrelse fastställt etikpolicy för bolaget och bolagets miljöpolicy har uppdaterats med hänseende på förändringar i verksamheten och enligt den nya ISO 14 001:2004 standarden. Den nya ISO standarden innebär bland annat mer fokusering på slutresultatet än tidigare. På sikt kan det vara aktuellt att SJ certifierar sig enligt ISO 14 001.

SJ arbetar målmedvetet för att minska sin inverkan på miljön. Detta innebär ett långsiktigt miljöarbete och miljöfrågor är högt prioriterade inom företaget.

SJs miljöarbete bedrivs utifrån övergripande miljömål som är nedbrutna i detaljerade miljömål som ofta är mätbara. Vissa av målen är kopplade till ett antal miljönyckeltal, som bland annat redovisar elanvändning och utsläpp.

Miljöarbetets tyngdpunkter kan hänföras till sju områden, bland dessa finns: hög energieffektivitet i tågtrafiken, minimala utsläpp av luftföroreningar från tågtrafiken, låg miljöpåverkan från varor och tjänster som SJ köper in och upphandlar, källsortering och resurshushållning samt utbildade och informerade medarbetare som agerar ansvarsfullt i miljöarbetet. Fokus har legat på miljökrav vid upphandling och återvinning. Till exempel så har SJ lyckats återvinna 99% av vikten på 60-talsvagnarna vid skrotning. Detta innebär över 6 000 ton i materialåtervinning. Det som har gått på deponi är sanitetsporcelain. År 2005 skrotades tre stycken växellok som tillsammans vägde 132 ton.

Miljökraven som ställdes vid beställningen av SJs nya dubbeldäckare var bland annat användning av miljöanpassade material och att PVC inte fick finnas i tåget samt att återvinningsplan skall finnas för skrotning av tågen. I samband med upprustningen av X 2000-tågen återanvändes de gamla stolarna med hjälp av ny stoppning.

Ett av SJs delmål är att öka andelen förnybara bränslen i ersättningstrafiken och i de tjänster som SJ erbjuder, vilket bland annat innebär att avtal har tecknats med ett antal leverantörer om att leverera miljöbilar till SJs kunder.

Uppföljning

De miljöfakta som krävs för att ta fram kvantifierade uppgifter av mål och resultat samt för att beräkna nyckeltalen samlas in under den miljöutredning som genomförs varje år. Miljöutredningens syfte är att exempelvis kartlägga SJs miljöpåverkan, när det gäller rena fakta om elanvändning, utsläpp, avfall samt kemikalieförbrukning. Utifrån miljöutredningen prioriteras de områden som har störst miljöpåverkan och extra fokus läggs på att mätbara mål finns uppsatta.

Därutöver sker minst fyra gånger per år så kallade miljöråd inom division Fordon. I rådet deltar olika representanter från divisionen och SJs miljöchef. Miljörådet bevakar och driver miljöfrågor inom division Fordon, inklusive övergripande och detaljerade miljösmål.

Under året genomfördes en uppföljning av 2004 års revision av underhållsleverantör för att säkerställa att SJs miljökrav uppfylls. Uppföljningarna har fallit väl ut då de flesta målen uppnåtts. Under året har även nyckelgrupper genomgått miljöutbildning. Miljönätverket som består av 15 representanter inom företaget har även fått en utökad utbildning under året som gått.

SJs miljöchef genomför löpande uppföljning av miljömålen.

Avvecklingen av SJs tre tankanläggningar har gått enligt plan och var ett av målen för året. Den sista anläggningen

kommer att grävas upp och saneras under 2006. Saneringsarbetet innebär inga väsentliga kostnader för SJ. Efter detta äger inte SJ några egna tankanläggningar.

Uppföljningen av en del miljösmål sker med hjälp av enkäter och ombordundersökningar, till exempel när det gäller kunders och anställdas uppfattning om SJ och miljön.

Bra miljöval

SJ har under de senaste elva åren uppfyllt de kriterier som Svenska Naturskyddsföreningen ställer för att uppfylla Bra miljöval för alla SJs eltåg och därmed får tågen märkas med Bra miljöval. För att uppnå Bra miljöval erfordras att alla krav uppfylls och att detta kan verifieras genom att en extern miljörevisor kontrollerar att alla kriterier uppnås. Bland dessa kriterier finns krav på utsläppsdata och på en underhållsplan för fordonen med krav utifrån produktvalsprincipen, det vill säga att kemikalier byts ut mot miljöanpassade och i övrigt likvärdiga produkter som kommer ut på marknaden.

Miljökalkylen

På SJs webbplats har en ny miljökalkyl lanserats. Miljökalkylen innehåller utökade funktioner, till exempel att användaren på ett lättöverskådligt sätt kan se hur mycket en resenär påverkar miljön vid en resa mellan A till B. Det innebär att kalkylen även redovisar hur resenären påverkat miljön för att exempelvis transportera sig till och från tåget.

Intern kontroll

Intern kontroll är en process genom vilken företagets styrelse, ledning och annan personal skaffar sig rimlig säkerhet för att företagets mål uppfylls inom följande områden: verksamhetens ändamålsenlighet och effektivitet, den ekonomiska rapporteringens tillförlitlighet samt efterlevnaden av tillämpliga lagar och förordningar.

SJ arbetar med att dokumentera sina prioriterade processer för att kunna bli ett processorienterat företag. Företagets internrevisorer har under räkenskapsåret granskat dokumentationen av de prioriterade verksamhetsprocesserna.

Intern kontroll är en kontinuerlig process som löpande anpassas utifrån förändringar som sker internt och externt. Det är styrelsens ambition att den interna kontrollen anpassas till dessa förändringar och att den successivt förbättras.

Internrevisionen inom SJ övervakar efterlevnaden av god intern kontroll genom att granska, analysera och testa den interna kontrollen i enlighet med den av styrelsen fastställda revisionsplanen. Internrevisionen rapporterar resultatet av revisionen till SJs styrelse.

Personal

Koncernen har 3 153 (3 273) medarbetare, fördelat på 35% kvinnor och 65% män. Yrkeskategorierna fördelar sig inom fem områden: köra tåg 26% (28), växla tåg 4% (1), ge service ombord 32% (32), sälja resor 16% (17) samt planera och administrera 22% (22).

Sjukfrånvaron uppgick till 8,8% (8,6). Trots insatser för att nå förbättrad hälsa har den höga sjukfrånvaron varit i stort sett oförändrad jämfört med föregående år. Därför startades under året ett projekt med målsättning att minska sjukfrånvaron och skapa ett friskare företag som förebygger ohälsa. Detta projekt genomförs i samarbete med Försäkringskassan, som bland annat bidrar med förbättrad samordning och handläggning av sjukskrivningsärenden.

Sjukfrånvarons fördelning:

Sjukfrånvaro	Helår 2005	Helår 2004
Total sjukfrånvaro som andel av den ordinarie arbetstiden	8,8%	8,6%
Andel av den totala sjukfrånvaro som avser en sammanhängande sjukfrånvaro på 60 dagar eller mer	54,1%	54,2%
Sjukfrånvarons fördelning		
Dag 1–59	4,0%	3,9%
Dag 60–	4,8%	4,7%
Total sjukfrånvaro	8,8%	8,6%

Målet är att sjukfrånvaron under 2006 inte skall överstiga 7%.

Under juni lades åkstationerna Karlstad och Karlskrona ned. En översyn och reduktion av personalstyrkan på våra resebutiker har genomförts runt om i landet som en konsekvens av en ökad grad av självbetjäning. Övertagande av trafiken på Stångådal- och Tjustbanorna ledde till nyrekrytering av personal i Linköping. Även trafikstarten av Upplandspendeln i juni 2006 kommer att leda till nyrekrytering i denna region. Därutöver har SJ påbörjat rekrytering av förare och ombordpersonal till egen verksamhet runt om i landet för att säkerställa bemanningen på tågen.

SJs framgång är beroende av vår samlade förmåga att leva upp till marknadens förväntningar och att kontinuerligt utveckla våra affärer. Den viktigaste faktorn för att säkerställa en långsiktigt hållbar utveckling är ett gott chefs- och ledarskap baserat på ett livslångt lärande. Under året har genomförts ett antal ledarutvecklingsinsatser och dessa fortsätter under 2006 med fokus på personlig ledarutveckling, grupputveckling, kvalitet, medarbetarskap, affärs- och verksamhetsutveckling.

Anpassning till IFRS, de mest väsentliga skillnaderna mellan tidigare redovisningsprinciper och nu tillämpade

Under 2005 infördes internationella redovisningsstandarder, International Financial Reporting Standards (IFRS), inom EU. Införande av IFRS är ett led i harmoniseringen av redovisningsstandarderna i olika länder världen över. IFRS utfärdas av ett oberoende expertorgan International Accounting Standard Board (IASB) och därefter behandlar EU standarderna.

Införande av IFRS har framförallt medfört utökade upplysningskrav främst i redovisningsprinciperna och noterna. De utökade upplysningskraven kommer av att informationen som lämnas i de finansiella rapporterna ska vara lättbegriplig för användaren samt att all väsentlig information ska vara med. Utöver dessa utökade upplysningskrav tillkommer upplysningskrav för koncernen i Redovisningsrådets rekommendation 30, Kompletterande redovisningsregler för koncerner (RR 30). För moderbolaget gäller Redovisningsrådets rekommendation 32, Redovisning för juridiska personer (RR 32).

Koncernen och moderbolaget har vissa skillnader i redovisningsprinciperna. Avvikelserna mellan koncernens och moderbolagets redovisningsprinciper motiveras av de begränsningar Årsredovisningslagen (ÅRL) medför i tillämpningen av IFRS i moderbolaget samt de beskattningsregler som möjliggör en annan redovisning för juridisk person än för koncernen.

Alla skillnader mellan koncernen och moderbolaget tas upp i avsnittet redovisningsprinciper.

Utöver vissa skillnader i redovisningsprinciperna har införandet av IFRS även medfört att koncernens och moderbolagets räkenskapstabeller redovisas var för sig. Detta följer av att koncernen använder sig av uppställning och terminologi enligt IFRS och moderbolaget använder sig av uppställning och terminologi enligt RR 32 samt ÅRL.

För mer information om effekterna av övergången från tidigare redovisningsprinciper till IFRS, det vill säga hur finansiella ställningen, finansiella resultatet och kassaflödena har påverkats, hänvisas till not 35.

Moderbolaget

Moderbolaget, SJ AB, med styrelsens säte i Stockholm, omfattar 99% av koncernens intäkter. Trafikintäkter utgör den dominerande intäktskällan.

Viktiga händelser efter räkenskapsårets utgång

Inget väsentligt finns att rapportera.

Utdelningspolitik

SJs ordinarie utdelning skall uppgå till en tredjedel av årets vinst, då SJ uppnått soliditetsmålet 30%. Utdelningspolicyn är fastställd av bolagsstämman 2005.

Soliditeten för 2005 uppgår till 31,7%. Det egna kapitalet 2005 har påverkats av en engångseffekt hänförlig till en uppskjuten skattefordran, som ännu inte påverkat koncernens likviditet. Soliditeten exklusive denna effekt uppgår till 26,6%. SJ har under 2006 fortsatta betydande investeringar i fordon, varför behov finns av ytterligare konsolidering av verksamheten.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår styrelsen att utdelning till SJs aktieägare ej lämnas för räkenskapsåret 2005. Se vidare förslag till vinstdisposition.

Utsikter för framtiden

Ekonomiskt har verksamheten nu stabiliserats och nödvändiga investeringar i kvalitet, personal och kunder kan intensifieras. Punktligheten är ett prioriterat område för 2006. Under hösten 2005 började dubbeldäckarna sättas i trafik och initialt har de nya tågen haft en del störningar och fel. 2006 ska tågen fungera och förbättra pendlingen i Mälardalen.

Pendeltågstrafiken i Stockholm blir en utmaning, men SJ har lång erfarenhet och det goda samarbetet med våra samarbetspartners borgar för en trygg övergång.

Under 2006 kommer sannolikt en trafikpolitisk proposition att föreläggas riksdagen. Propositionen kan få konsekvenser för SJs verksamhet.

Det interna förbättringsarbetet fortsätter. Stora satsningar kommer att ske på medarbetarna och i stödjande insatser för chefer och arbetsledare. Därtill fortsätter det stora projektet att tillsammans med Försäkringskassan minska sjukfrånvaron.

De senaste åren har stora och nödvändiga förändringar genomförts. Det har varit en tuff tid för många, men med ett starkt resultat, ökat resande och god kostnadskontroll är förutsättningarna bättre än på många år.

Ordinarie årsstämma

Den ordinarie årsstämman beslutar om föreliggande resultat- och balansräkningar skall fastställas, utdelning till aktieägarna, om ansvarsfrihet till styrelsen och verkställande direktören, arvode till styrelse och revisorer, val av styrelse samt revisorer.

Vinstdisposition

Till årsstämmans förfogande står i moderbolaget (SEK):

Balanserad vinst	1 017 376 815
Årets vinst	1 172 908 015
Summa	2 190 284 830

Styrelsen föreslår att vinsten disponeras enligt följande (SEK):

I ny räkning balanseras	2 190 284 830
Summa	2 190 284 830

Koncernens och moderbolagets ställning per den 31 december 2005 samt resultatet av verksamheten för räkenskapsåret 2005 framgår av efterföljande resultat- och balansräkningar, kassaflödesanalyser, förändring eget kapital, bokslutskommentarer och noter.

FEMÅRSÖVERSIKT

Koncernen	Helår 2005	Helår 2004	Helår 2003	Helår 2002	Helår 2001
Resultaträkningar i sammandrag, i MSEK					
Rörelsens intäkter	5 744	5 570	5 825	5 711	5 546
varav nettoomsättning	5 690	5 520	5 504	5 361	5 064
Rörelsens kostnader	- 5 078	- 5 236	- 5 652	- 6 418	- 5 320
Rörelseresultat	666	334	174	- 707	228
Resultat efter finansiella poster	566	193	- 101	- 994	- 49
Skatt på årets resultat	637	- 1	0	0	0
Resultat efter skatt	1 203	192	- 101	- 994	- 49
Resultat per aktie, SEK	301	48	- 25	- 249	- 12
Balansräkningar i sammandrag, i MSEK					
Anläggningstillgångar					
Materiella anläggningstillgångar	6 421	5 471	5 377	6 056	6 495
Immateriella tillgångar	205	249	294	338	372
Finansiella anläggningstillgångar	749	267	24	1 545	1 704
Uppskjuten skattefordran	657	—	—	—	—
Omsättningstillgångar					
Varulager	4	7	8	10	14
Kortfristiga fordringar	674	670	753	709	790
Kortfristiga placeringar	698	999	0	442	270
Kassa och bank	19	15	549	36	63
Summa tillgångar	9 427	7 678	7 005	9 136	9 708
Eget kapital	2 989	1 838	1 324	- 149	844
Minoritetsintresse	0	0	0	0	0
Avsättningar räntebärande	119	95	95	90	90
Avsättningar icke räntebärande	578	947	1 291	1 516	1 056
Räntebärande skulder	4 109	3 358	2 803	6 191	6 326
Icke räntebärande skulder	1 632	1 440	1 492	1 488	1 392
Summa eget kapital och skulder	9 427	7 678	7 005	9 136	9 708
Kassaflöde i sammandrag, i MSEK					
Kassaflöde från den löpande verksamheten	737	- 185	143	251	792
Kassaflöde från investeringsverksamheten	- 252	- 456	- 99	- 308	- 992
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	- 543	561	27	202	516
Förändring av likvida medel	- 57	- 80	71	145	316
Investeringar	1 397	810	101	342	1 291
varav kassaflödespåverkande	292	517	101	342	1 291
Marginaler					
Rörelsemarginal, %	11,6	6,0	3,0	- 12,4	4,1
Vinstmarginal, %	9,9	3,5	- 1,7	- 17,4	- 0,9
Avkastningsmått (rullande 12 månader)					
Avkastning på sysselsatt kapital, %	11,2	8,2	5,8	- 8,6	5,9
Avkastning på eget kapital, %	49,8	12,1	- 17,2	- 286,0	- 3,8
Kapitalstruktur vid periodens utgång					
Eget kapital, MSEK	2 989	1 838	1 324	- 149	844
Sysselsatt kapital, MSEK	7 217	5 291	4 223	6 132	7 260
Nettoskudsättningsgrad, ggr	0,9	1,2	1,8	- 27,6	4,8
Räntebärande nettoskuld, MSEK	2 778	2 182	2 349	4 119	4 062
Räntetäckningsgrad, ggr	5,3	2,0	0,8	- 1,4	0,9
Skudsättningsgrad, ggr	1,4	1,9	2,2	- 42,2	7,6
Soliditet, %	31,7	23,9	18,9	- 1,6	8,7
Medelantalet anställda	3 153	3 273	3 524	3 631	3 561

Uppgifter avseende 2003, 2002 och 2001 är ej omräknade till IFRS utan är presenterade enligt tidigare tillämpade redovisningsprinciper. Hänvisning till definitioner på sidan 97.

RESULTATRÄKNINGAR

Belopp i MSEK	Not	Koncernen	
		2005	2004
Nettoomsättning	1, 2	5 690	5 520
Övriga rörelseintäkter	3	54	50
Summa rörelsens intäkter		5 744	5 570
Övriga externa kostnader	2, 4, 5	- 3 067	- 3 174
Personalkostnader	6	- 1 508	- 1 568
Avskrivningar	7	- 504	- 494
Resultat från andelar i intressebolag	8	1	0
Summa rörelsens kostnader		- 5 078	- 5 236
Rörelseresultat		666	334
Ränteintäkter och liknande resultatposter	9	31	58
Räntekostnader och liknande resultatposter	10	- 131	- 199
Resultat efter finansiella poster		566	193
Skatt på årets resultat	11	637	- 1
Årets resultat	34, 35	1 203	192
Hänförs till:			
Moderbolagets aktieägare		1 203	192
Minoritetsintresse	14	0	0
Resultat per aktie (före och efter utspädning), SEK		301	48
Antal aktier vid årets utgång, tusental		4 000	4 000
Antal aktier i genomsnitt under året, tusental		4 000	4 000

Belopp i MSEK	Not	Moderbolaget	
		2005	2004
Nettoomsättning	1, 2	5 645	5 477
Övriga rörelseintäkter	3	75	52
Summa rörelsens intäkter		5 720	5 529
Övriga externa kostnader	2, 4, 5	- 3 121	- 3 207
Personalkostnader	6	- 1 479	- 1 544
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	7	- 474	- 465
Summa rörelsens kostnader		- 5 074	- 5 216
Rörelseresultat		646	313
Ränteintäkter och liknande resultatposter	9	31	58
Ränteintäkter från koncernbolag	9	2	29
Räntekostnader och liknande resultatposter	10	- 132	- 225
Räntekostnader avseende koncernbolag	10	- 5	- 6
Resultat efter finansiella poster		542	169
Skatt på årets resultat	11	631	5
Årets resultat	34, 35	1 173	174

KOMMENTARER TILL RESULTATRÄKNINGAR

Rörelsens intäkter

Rörelsens intäkter uppgick till MSEK 5 744 (5 570) vilket är en ökning med 3,1%.

Nettoomsättningen uppgick till MSEK 5 690 (5 520), vilket är en ökning med 3,1%.

Ökningen förklaras främst av den positiva resandeutvecklingen under det andra halvåret. Under året har också ett nytt trafikavtal slutits för Stångådals- och Tjustbanan, vilket ökat intäkterna med MSEK 38. Vidare har bistroförsäljningen ökat med MSEK 41.

I övriga rörelseintäkter ingår försäljning av fordon samt försäkringsersättning med MSEK 54 (50).

Rörelsens kostnader

Övriga externa kostnader uppgick till MSEK –3 067 (–3 174), vilket är en minskning med 3,4%. Bland de större förändringarna kan nämnas minskade kostnader för försäljningsprovisioner, tjänster ombord samt tillsyn och service som sammantaget uppgick till MSEK 99. Den ändrade trafiken i Bergslagen och delar av Linx tidigare trafik, liksom avslutade tvister, har minskat kostnaderna med MSEK 218 respektive MSEK 44. Stormen i januari medförde däremot ökade kostnader för bland annat ersättningstrafik med cirka MSEK 15.

SJ har en avsättning för skadeståndslivräntor i balansräkningen som är hänförlig till personskador som har inträffat och som är fastställda före bolagiseringen 2000-12-31. Under 2005 har en översyn av beräkningen av livräntorna gjorts vilken medfört att rörelsens kostnader har ökat med MSEK 24.

Med hänsyn taget till ovanstående har övriga externa kostnader ökat med MSEK 215 jämfört med föregående år. Bland annat har underhålls- och reparationskostnader på X 2000-tågen samt loken ökat med MSEK 60. Vidare har konsult- och marknadsföringskostnader ökat med MSEK 80. Under året har dessutom utbildningsinsatser av SJs personal genomförts i syfte att förbättra kundservice och kundbemötande. Satsningar har även gjorts i ett kommande kundlojalitetsprogram.

Personalkostnaderna uppgick till MSEK –1 508 (–1 568) vilket är en minskning med MSEK 60 jämfört med föregående år. Trots ökade kostnader för att egen personal har utfört tillsyn och servicetjänster samt bistroverksamhet under 2005 har effektiviseringar av verksamheten resulterat i lägre kostnader totalt.

Avskrivningarna uppgick till MSEK –504 (–494), vilket är en ökning med MSEK 10. Ökningen beror främst på upp-

rustning av X 2000-tågen samt att dubbeldäckarna successivt tagits i bruk. Avskrivningar för dubbeldäckarna uppgår under året till MSEK 20. De utrangeringar av äldre fordon som gjordes under 2004 har minskat avskrivningarna.

Rörelseresultat inklusive marginaler

Rörelseresultatet uppgick till MSEK 666 (334) vilket är en förbättring med MSEK 332. Förbättringen jämfört med samma period föregående år förklaras av ökade intäkter med MSEK 174, minskade kostnader med MSEK 157 samt ökade resultat från andelar i intressebolag med MSEK 1.

Rörelsemarginalen för året uppgick till 11,6% (6,0).

Finansiella poster

Finansnettot uppgick till MSEK –100 (–141). Förbättringen förklaras av att räntekostnaderna för leasingfinansiering, förlustavtal, räntederivatavtal samt den av Riksgäldskontoret fastställda och till affärsverket Statens järnvägar erlagda avgiften har minskat.

Under motsvarande period föregående år redovisades intäkter i samband med lösen av ett leasingavtal samt en reavinst vid försäljning av aktier uppgående till totalt MSEK 31. Under 2005 uppgår motsvarande intäkter till MSEK 2.

Resultat efter finansiella poster och före skatt

Koncernens resultat efter finansiella poster uppgick till MSEK 566 (193), vilket är en förbättring med MSEK 373. Förbättringen jämfört med samma period föregående år förklaras av ökade intäkter med MSEK 174, minskade kostnader med MSEK 157, ökade resultat från andelar i intressebolag med MSEK 1 samt en förbättring av finansnettot med MSEK 41.

Skatt på årets resultat

Under 2005 har en uppskjuten skattefordran redovisats vilket ger upphov till en skatteintäkt om MSEK 637. Denna skatteintäkt är hänförlig till främst ackumulerade förlustavdrag och har, i enlighet med gällande redovisningsregler, beaktats i redovisningen under 2005 eftersom verksamheten under 2004 och 2005 visat positiva resultat och styrelsen och ledningen bedömer att verksamheten nu uppnått en stabil framtida vinstgenereringsförmåga som möjliggör ett utnyttjande av förlustavdragen.

Moderbolaget

Moderbolaget, SJ AB, svarar för 99% av koncernens intäkter.

BALANSRÄKNING KONCERNEN

Belopp i MSEK	Not	Koncernen	
		2005	2004
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Byggnader	12	56	—
Transportmedel	12	5 715	4 165
Maskiner och inventarier	12	47	41
Pågående nyanläggningar	12	603	1 265
Varumärke	13	120	144
Övriga immateriella tillgångar	13	85	105
Andelar i intressebolag	15	14	8
Långfristiga värdepappersinnehav	16	2	2
Långfristiga fordringar	17	733	257
Uppskjuten skattefordran	11	657	—
Summa anläggningstillgångar		8 032	5 987
Omsättningstillgångar			
Varulager	18	4	7
Kundfordringar och upplupna intäkter	19	331	360
Förutbetalda kostnader	20	70	70
Fordringar hos intressebolag		2	20
Övriga fordringar		271	220
Kortfristiga placeringar	22	698	999
Kassa och bank	22	19	15
Summa omsättningstillgångar		1 395	1 691
SUMMA TILLGÅNGAR		9 427	7 678

KOMMENTARER TILL BALANSRÄKNINGAR

Balansomslutning

Koncernens balansomslutning uppgick till MSEK 9 427 (7 678) på balansdagen. För moderbolaget är motsvarande värden MSEK 9 549 (7 784). Balansomslutningens ökning förklaras huvudsakligen av nya fordon finansierade genom finansiella leasingkontrakt samt med en uppskjuten skattefordran.

Anläggningstillgångar

Koncernens anläggningstillgångar uppgick på balansdagen till MSEK 8 032 (5 987) vilket är en ökning med MSEK 2 045. Transportmedel och pågående nyanläggningar uppgick till MSEK 6 318 (5 430). Ökningen förklaras i huvudsak av de pågående investeringarna av dubbel-däckare och upprustning av X 2000-tåg, med avdrag för årets avskrivningar.

Koncernens immateriella tillgångar uppgick till MSEK 205 (249) och består av varumärke och balanserade utvecklingskostnader i ett biljettförsäljningssystem. Långfristiga fordringar uppgick till MSEK 733 (257). En större

långfristig utlåning till affärsverket Statens järnvägar förklarar ökningen. Under året aktiverades en uppskjuten skattefordran om MSEK 657 (–) vilken har beräknats på ackumulerade underskottsavdrag samt på temporära skillnader främst i samband med finansiell leasing.

Omsättningstillgångar

Koncernens omsättningstillgångar uppgick till MSEK 1 395 (1 691). Minskningen beror i huvudsak på minskade kortfristiga placeringar.

Eget kapital

Koncernens eget kapital uppgick till MSEK 2 989 (1 838) och moderbolagets till MSEK 2 790 (1 744). Koncernens soliditet uppgick till 31,7% (23,9). Ökningen i eget kapital förklaras av årets vinst inklusive den positiva skatteeffekt som redovisats enligt gällande redovisningsprinciper. Exklusive uppskjuten skattefordran uppgick soliditeten till 26,6%.

Belopp i MSEK	Not	Koncernen	
		2005	2004
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Aktiekapital		400	400
Övrigt tillskjutet kapital		4 519	4 519
Reserver, kassaflödessäkring		- 52	—
Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat		- 1 878	- 3 018
Summa eget kapital	23, 35	2 989	1 838
Eget kapital hänförligt till moderbolagets aktieägare		2 989	1 838
Minoritetsintresse		0	0
Skulder			
Långfristiga skulder			
Leasingskulder	2, 22, 25	4 028	3 351
Övriga långfristiga skulder		286	—
Avsättningar	24	325	610
Kortfristiga skulder			
Leasingskulder	25	81	7
Leverantörsskulder och upplupna kostnader	26	973	966
Förutbetalda intäkter	27	241	335
Skulder till intressebolag		1	1
Skatteskulder		0	1
Övriga kortfristiga skulder		131	137
Avsättningar	28	372	432
Summa skulder		6 438	5 840
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		9 427	7 678
Ställda säkerheter	30	278	305
Eventualförpliktelser	31	298	1 544

Långfristiga skulder

Koncernens långfristiga skulder uppgick till MSEK 4 639 (3 961) och består av avsättningar, leasingskulder och övriga räntebärande skulder. De långfristiga avsättningarna uppgick till MSEK 325 (610) och består huvudsakligen av avsättningar för förlustavtal och skadeståndslivräntor. De långfristiga leasingskulderna uppgick till MSEK 4 314 (3 351). Ökningen av leasingskulden utgörs av nya finansiella leasingåtaganden avseende dubbeldäckarna. Den genomsnittliga upplåningsräntan i den totala låneportföljen uppgick till 3,3% (3,8) på balansdagen. Den genomsnittliga räntebindningstiden i den totala låneportföljen inklusive räntederivat uppgick till 1,8 år (2,1).

Kortfristiga skulder

Koncernens kortfristiga skulder uppgick till MSEK 1 799 (1 879). Förändringen förklaras främst av minskade kortfristiga avsättningar på grund av ianspråktagen reserv för omstrukturering, återförda reserver för tvister samt

under året levererade förskotts-fakturerade fordon vilket har minskat de förutbetalda intäkterna.

Nettoskuld

Nettoskulden uppgick till MSEK 2 778 (2 182). Nettoskuld-sättningsgraden uppgick till 0,9 (1,2) och räntetäcknings-graden till 5,3 (2,0).

Belopp i MSEK	Koncernen	
	2005	2004
Långfristiga räntebärande fordringar	733	257
Kortfristiga räntebärande fordringar	0	0
Likvida medel	717	1 014
Räntebärande fordringar	1 450	1 271
Räntebärande avsättningar	119	95
Långfristiga räntebärande skulder	4 028	3 351
Kortfristiga räntebärande skulder	81	7
Räntebärande skulder	4 228	3 453
Nettoskuld	2 778	2 182

BALANSRÄKNING MODERBOLAGET

Belopp i MSEK	Not	Moderbolaget	
		2005	2004
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Immateriella tillgångar			
Varumärke	13	120	144
Summa immateriella tillgångar		120	144
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader	12	56	—
Transportmedel	12	5 713	4 163
Maskiner och inventarier	12	30	17
Pågående nyanläggningar	12	602	1 264
Summa materiella anläggningstillgångar		6 401	5 444
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernbolag	14	183	183
Andelar i intressebolag	15	11	5
Långfristiga värdepappersinnehav	16	1	1
Långfristiga fordringar	17	733	257
Uppskjuten skattefordran	11	681	—
Summa finansiella anläggningstillgångar		1 609	446
Summa anläggningstillgångar		8 130	6 034
Omsättningstillgångar			
Varulager	18	4	7
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		295	319
Fordringar hos koncernbolag		76	91
Fordringar hos intressebolag		2	20
Övriga fordringar		238	210
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	21	87	89
Summa kortfristiga fordringar		698	729
Kortfristiga placeringar			
Övriga kortfristiga placeringar	22	698	999
Summa kortfristiga placeringar		698	999
Kassa och bank	22	19	15
Summa omsättningstillgångar		1 419	1 750
SUMMA TILLGÅNGAR		9 549	7 784

Belopp i MSEK	Not	Moderbolaget	
		2005	2004
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		400	400
Reservfond/överkursfond		200	200
Fritt eget kapital			
Fond för verkligt värde		- 52	—
Balanserad vinst och förlust		1 069	970
Årets resultat		1 173	174
Summa eget kapital	23, 35	2 790	1 744
Skulder			
Avsättningar			
Långfristiga avsättningar	24	229	519
Kortfristiga avsättningar	28	327	388
Summa avsättningar		556	907
Långfristiga skulder			
Leasingskulder	2, 22, 25	4 028	3 351
Övriga långfristiga skulder		286	—
Summa långfristiga skulder		4 314	3 351
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		437	461
Skulder till koncernbolag		496	369
Skulder till intressebolag		1	1
Leasingskulder	25	81	7
Övriga skulder		121	134
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	29	753	810
Summa kortfristiga skulder		1 889	1 782
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		9 549	7 784
POSTER INOM LINJEN			
Ställda säkerheter	30	476	503
Ansvarsförbindelser	31	298	1 544

KASSAFLÖDESANALYSER

Belopp i MSEK	Not	Koncernen		Moderbolaget	
		2005	2004	2005	2004
DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN					
Resultat efter finansiella poster		566	193	542	169
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet					
Av- och nedskrivningar	7	504	494	474	465
Nedskrivningar finansiella anläggningstillgångar		—	7	—	5
Förändringar avsättningar		- 390	- 304	- 396	- 310
Realisationsvinst		- 31	- 43	- 31	- 43
Resultat från andelar i intressebolag		- 1	0	—	—
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar i rörelsekapitalet		648	345	589	286
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital					
Ökning (-) / Minskning (+) av varulager		3	1	3	1
Ökning (-) / Minskning (+) av rörelsefordringar		215	- 463	257	217
Ökning (+) / Minskning (-) av rörelseskulder		- 129	- 68	- 132	- 29
Kassaflöde från den löpande verksamheten		737	- 185	717	475
INVESTERINGSVERKSAMHETEN 17, 32					
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		- 286	- 255	- 284	- 946
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		40	35	40	35
Förvärv av aktier och andelar		- 6	- 5	- 6	- 5
Försäljning av aktier och andelar		—	26	—	26
Långfristig placering		—	- 257	—	- 257
Kassaflöde från investeringsverksamheten		- 252	- 456	- 250	- 1 147
Kassaflöde före finansieringsverksamheten		485	- 641	467	- 672
FINANSIERINGSVERKSAMHETEN					
Erhållet aktieägartillskott	23	—	300	—	300
Utlåning		- 475	—	- 475	—
Amortering av leasingkulda		- 68	- 345	- 68	- 345
Upptagna leasinglån		0	606	—	606
Koncernbidrag		—	—	19	31
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		- 543	561	- 524	592
Årets kassaflöde		- 57	- 80	- 58	- 80
Likvida medel vid årets början		469	549	469	549
Likvida medel vid årets slut	33	412	469	411	469

KOMMENTARER TILL KASSAFLÖDESANALYSER

Kommentarerna avser koncernen och är i allt väsentligt desamma för moderbolaget.

Kassaflödet från den löpande verksamheten (före förändringar av rörelsekapital)

Kassaflödet från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital uppgick till MSEK 648 (345). Ökningen förklaras av såväl minskade kostnader, genom effektiviseringar av verksamheten, som av ökade intäkter.

Kassaflödet från förändringar i rörelsekapital

Kassaflödet från förändringar i rörelsekapital har ökat till MSEK 89 (-530), vilket bland annat förklaras av minskade kortfristiga placeringar med en förfallotidpunkt över 90 dagar med MSEK 240.

Kassaflödet från investeringsverksamheten

Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgick till MSEK -252 (-456). Förvärv av anläggningstillgångar avser främst investeringar i upprustning av X 2000-tågen samt aktieägartillskott i intressebolag. Försäljning av anläggningstillgångar avser i allt väsentligt försäljning av tåg till Israel Railways Ltd.

Kassaflödet från finansieringsverksamheten

Kassaflödet från finansieringsverksamheten uppgick till MSEK -543 (561). Förändringen beror främst på en långfristig utlåning till affärsverket Statens järnvägar om MSEK 470 samt på amortering av leasingskulden med MSEK 68.

Trots utlåningen till affärsverket Statens järnvägar har koncernens likvida medel endast minskat med MSEK -57 (-80) till MSEK 412 (469) vid periodens slut, främst beroende på kassaflöden från den löpande verksamheten under året.

Nettoskuld

Nettoskulden uppgick till MSEK 2 778 (2 182). Nettoskuld-sättningsgraden uppgick till 0,9 (1,2) och räntetäckningsgraden till 5,3 (2,0).

FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL

Koncernen, belopp i MSEK	Not	Hänförligt till moderbolagets aktieägare				Summa	Minoritets-intressen	Summa eget kapital
		Aktie-kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver, kassa-flödes-säkringar	Balanserade vinstmedel inkl årets resultat			
Ingående balans, 2004-01-01		400	4 219		- 3 273	1 346	0	1 346
Aktieägartillskott			300			300	0	300
Årets resultat					192	192	0	192
Utgående balans, 2004-12-31		400	4 519	0	- 3 081	1 838	0	1 838
Ingående balans, 2005-01-01								
Effekt av ändrad redovisningsprincip, IAS 39, Finansiella instrument	35			- 99		- 99		- 99
Justerad ingående balans		400	4 519	- 99	- 3 081	1 739	0	1 739
Intäkter och kostnader som ej redovisats över resultaträkningen								
Kassaflödessäkringar				28		28		28
Uppskjuten skatt på kassaflödessäkringar				19		19		19
Summa kassaflödessäkringar				47		47		47
Årets resultat					1 203	1 203	0	1 203
Utgående balans, 2005-12-31	23, 24	400	4 519	- 52	- 1 878	2 989	0	2 989

Moderbolaget, belopp i MSEK	Not	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital			Summa eget kapital
		Aktie-kapital	Bundna reserver	Fond för verkligt värde	Balanserad vinst och förlust	Årets resultat	
Ingående balans, 2004-01-01		400	200	—	656		1 256
Aktieägartillskott					300		300
Erhållet koncernbidrag exkl uppskjuten skatt					14		14
Årets resultat						174	174
Utgående balans, 2004-12-31		400	200	—	970	174	1 744
Ingående balans, 2005-01-01							
Effekt av ändrad redovisningsprincip, finansiella instrument	35			- 99			- 99
Justerad ingående balans		400	200	- 99	970	174	1 645
Vinstdisposition					174	- 174	—
Lämnat koncernbidrag exkl uppskjuten skatt					- 75		- 75
Intäkter och kostnader som ej redovisats över resultaträkningen							
Fond för verkligt värde				28			28
Uppskjuten skatt på fond för verkligt värde				19			19
Summa fond för verkligt värde				47			47
Årets resultat						1 173	1 173
Utgående balans, 2005-12-31	23	400	200	- 52	1 069	1 173	2 790

KOMMENTARER TILL FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL

Förändring i eget kapital

Koncernens eget kapital uppgick till MSEK 2 989 (1 838), varav moderbolagets uppgick till MSEK 2 790 (1 744). Koncernens soliditet uppgick till 31,7% (23,9) och moderbolagets till 29,2% (22,4).

Koncernens förändring i eget kapital förklaras främst av årets vinst efter skatt på MSEK 1 203 (192), vilken inkluderar effekt av uppskjuten skattefordran hänförlig till ackumulerade förlustavdrag och temporära skillnader uppgående till MSEK 637 (-). Exklusive denna skattefordran 2005 uppgick soliditeten i koncernen till 26,6%. Utöver årets vinst har eget kapital förändrats med MSEK -99 i samband med tillämpningen av en ny redovisningsprincip för koncernens finansiella instrument, ränteswappar och valutaterminer. Värdeförändringen för dessa, det vill säga för ej reglerade kassaflödessäkringar uppgick till MSEK 28. Till detta ska adderas uppskjuten skatt uppgående till MSEK 19 beräknad på kassaflödessäkringarna. Tillsam-

mans med eget kapital från föregående år, MSEK 1 838, och årets sammantagna förändringar MSEK 1 151, uppgår koncernens utgående eget kapital till MSEK 2 989.

Moderbolagets förändring i eget kapital förklaras främst av årets vinst efter skatt, MSEK 1 173 (174), vilken inkluderar effekt av uppskjuten skattefordran hänförlig till ackumulerade förlustavdrag och temporära skillnader uppgående till MSEK 631. Exklusive denna skattefordran 2005 uppgick soliditeten i moderbolaget till 24,0%. Utöver årets vinst har det egna kapitalet förändrats med MSEK -99 på grund av ändrad redovisningsprincip för finansiella instrument, med MSEK 28 på grund av kassaflödessäkringar, med MSEK 19 på grund av uppskjuten skatt på kassaflödessäkringar samt med MSEK -75 avseende lämnat koncernbidrag exklusive uppskjuten skatt. Tillsammans med eget kapital från föregående år, MSEK 1 744 och årets förändringar MSEK 1 046, uppgår utgående eget kapital till MSEK 2 790.

REDOVISNINGSPRINCIPER

Beskrivning av SJs verksamhet

Koncernredovisningen för SJ för det räkenskapsår som slutar den 31 december 2005, har den 22 februari 2006 godkänts av styrelsen och verkställande direktören för publicering och kommer att föreläggas årsstämman 2006 för fastställande. Moderbolaget är ett svenskt aktiebolag med säte i Stockholm, Sverige.

SJ bedriver, direkt eller indirekt, genom dotter- och intressebolag, persontrafik och därmed förenlig verksamhet. För ytterligare information om verksamheten under 2005 hänvisas till förvaltningsberättelsen.

Uttalande om överensstämmelse med tillämpade regelverk

Koncernredovisningen är upprättad i enlighet med International Financial Reporting Standards (IFRS). Eftersom Moderbolaget är ett bolag inom EU tillämpas bara IFRS sådana de antagits av EU. Koncernredovisningen är vidare upprättad i enlighet med svensk lag genom tillämpning av Redovisningsrådets rekommendation RR 30 (Kompletterande redovisningsregler för koncerner).

Moderbolagets årsredovisning är upprättad i enlighet med svensk lag och med tillämpning av Redovisningsrådets rekommendation RR 32 (Redovisning för juridiska personer). Detta innebär att IFRS värderings- och upplysningsregler tillämpas med de avvikelser som framgår av avsnittet Moderbolagets redovisningsprinciper.

SJ följer även Stockholmsbörsens noteringsavtal med bilagor, uttalanden utgivna av Redovisningsrådets akutgrupp (URA) samt föreskrifter från Näringslivets börskommitté (NBK) i enlighet med ägarens direktiv.

Ändrade redovisningsprinciper

Koncernredovisningen för år 2005 är den första som upprättas med full tillämpning av IFRS. Ett stort antal nya och reviderade standarder har tillämpats. IFRS 1 (Första gången IFRS tillämpas) anger övergångsregler för så kallade förstagångstillämpare. Huvudregeln innebär för SJ att de standarder som gäller per den 31 december 2005 skall tillämpas retroaktivt. Från denna huvudregel finns vissa undantag. Skillnader mellan IFRS och tidigare tillämpade redovisningsprinciper anges i not 35. Där specificeras även effekterna på ingående eget kapital den 1 januari 2004 och på jämförelseuppgifterna i resultat- och balansräkningen för 2004. Vilka undantag från huvudregeln om retroaktiv tillämpning som utnyttjats framgår

under respektive rubrik i avsnitt om tillämpade redovisningsprinciper. Det viktigaste undantaget är att jämförelsevärden 2004 inte är justerade avseende finansiella instrument, IAS 39 Financial Instruments: Recognition & Measurement.

Uppställningsformen för koncernresultaträkningen och koncernbalansräkning har ändrats, bland annat har vissa jämförelseuppgifter omklassificerats.

Följande av IASB utfärdade IFRS eller tolkningar (IFRIC) tillämpas ej av SJ då de ännu ej trätt i kraft:

- IFRS 6, Exploration for and evaluation of mineral resources. Standarden är ej tillämplig på SJs verksamhet.
- IFRS 7, Financial Instruments: Disclosures. Denna standard bedöms inte ha någon väsentlig effekt på SJs verksamhet.

Grunder för redovisningen

Redovisningen är huvudsakligen baserad på historiska anskaffningsvärden utom för vissa finansiella instrument, som kortfristiga placeringar, placeringar i långfristiga värdepappersinnehav och finansiella derivatinstrument. För SJ innebär detta valutaterminer och ränteswapar vilka redovisas till verkliga värden.

Belopp och datum

Om inget annat anges avses belopp i miljoner svenska kronor (MSEK). Den period som avses är 1 januari–31 december för resultaträkningsrelaterade poster samt den 31 december för balansräkningsrelaterade poster.

Viktiga redovisningsfrågor samt uppskattningar och bedömningar

Viktiga redovisningsfrågor

Vid upprättandet av SJs koncernredovisning har styrelsen och företagsledningen, utöver gjorda uppskattningar, gjort ett antal bedömningar av viktiga redovisningsfrågor som har stor betydelse för redovisade belopp. Detta gäller följande områden:

Leasingavtal

Större delen av SJs fordonsflotta redovisas som finansiella leasingavtal. Vid bedömning av nyttjandeperioden för fordonen framkommer att den överskrider leasingavtalens längd. Bedömningen har här varit att SJ kommer att överta äganderätten och avskrivningar sker därför över nyttjandeperioden.

Avsättning för förlustavtal avseende

trafik- och tjänsteleveranser:

Vissa ingångna trafikavtal före bolagiseringen av SJ AB, vilka sträcker sig till och med 2007, har vid noggranna beräkningar bedömts vara förlustavtal.

Outnyttjade förlustavdrag

SJ har stora ackumulerade underskottsavdrag att utnyttja mot framtida skattemässiga överskott.

Osäkerhet i uppskattningar och bedömningar

För att upprätta redovisningen gör styrelsen och företagsledningen uppskattningar och bedömningar som påverkar bokslutets redovisade tillgångs- och skuldposter respektive intäkts- och kostnadsposter samt annan lämnad information. Verkligt utfall kan skilja sig från dessa bedömningar. Effekten av ändringar av uppskattningar och bedömningar redovisas i resultaträkningen den period ändringen görs om ändringen endast påverkat denna period, eller i den period ändringen görs och framtida perioder om ändringen påverkar både aktuell period och framtida perioder.

Uppskattningar och bedömningar bygger på erfarenhet samt på rimliga antaganden om den framtida marknadsutvecklingen men även på rådande omständigheter som till exempel politiska beslut. Särskilt betydande för SJs finansiella ställning är uppskattningar i beräkningen av nyttjandevärdet för investeringar i tåg, utfallet av förlustavtal avseende trafik- och tjänsteleveranser och möjligheten att utnyttja förlustavdrag mot framtida skattemässiga överskott. Bedömningar och skäl till ändrade bedömningar redovisas i not 11, 12, 24 respektive not 28.

Koncernredovisning

Koncernredovisningen omfattar moderbolaget SJ AB och samtliga dotterbolag. Företag som förvärvats under året inkluderas i koncernens resultat- och balansräkning samt kassaflödesanalys från och med förvärvstidpunkten. Avytttrade företag ingår till och med tidpunkten för avyttringen.

Dotterbolag

De dotterbolag som ingår i koncernredovisningen är de företag där SJ AB har ett bestämmande inflytande, det vill säga har rätt att utforma dotterbolagets finansiella och operativa strategier. I ej helägda dotterbolag, redovisas minoritetsintresset i koncernbalansräkningen inom eget kapital och utgörs av utomstående aktieägares andel av

dotterbolagets resultat och nettotillgångar. I resultaträkningen ingår minoritetens andel av resultatet i koncernens resultat. En uppdelning av hur mycket av respektive post som hänför sig till moderbolagets aktieägare respektive till minoriteten redovisas i anslutning till resultaträkningen och separat inom koncernens eget kapital i balansräkningen.

Förvärvsmetoden

Koncernredovisningen upprättas enligt förvärvsmetoden. Det innebär att förvärvade dotterbolags tillgångar, skulder samt eventalförpliktelser/ansvarsförbindelser redovisas till verkligt värde enligt upprättad förvärvsanalys. Överstiger anskaffningsvärdet för aktier i dotterbolag det beräknade verkliga värdet av företagets nettotillgångar, utgörs skillnaden av koncernmässig goodwill. Denna uppkomna goodwill värderas och redovisas efter förvärvstidpunkten som en tillgång till anskaffningsvärde med avdrag för eventuella ackumulerade nedskrivningar. Goodwill som uppstått i ett företagsförvärv skrivs inte av löpande, utan prövas minst årligen om nedskrivningsbehov föreligger. Om rådande omständigheter tyder på ett nedskrivningsbehov görs prövningen oftare.

Eliminering av transaktioner mellan koncernbolag

Koncerninterna fordringar och skulder, internförsäljning samt internvinster elimineras i sin helhet i koncernredovisningen.

Internprissättning

Marknadsbaserad prissättning det vill säga prissättning baserad på marknadspriser tillämpas vid leverans mellan företagen inom koncernen.

Intressebolag

Med intressebolag avses företag där koncernen direkt eller indirekt kontrollerar 20–50 procent av rösterna och har ett betydande inflytande, det vill säga kan delta i de beslut som rör företagets finansiella och operativa strategier. Konsolidering av intressebolag sker enligt kapitalandelsmetoden. Metoden innebär att andel i intressebolag redovisas till anskaffningsvärde ökat eller minskat med SJs andel av vinster eller förluster uppkomna efter förvärvet. Resultaträkningen avspeglar koncernens andel av intressebolagens resultat under perioden. Resultatandelarna har beräknats på senast tillgängliga bokslut från intressebola-

gen dock inte äldre än tre månader. Beaktanden har där-
efter gjorts för väsentliga händelser och transaktioner som
skett under perioden fram till aktuell bokslutsdag.

Intäkter

Intäkter redovisas då de kan beräknas på ett tillförlitligt
sätt, med tillräcklig grad av säkerhet och då det är sanno-
likt att de ekonomiska fördelarna kommer att tillfalla SJ.
Intäkter värderas till verkligt värde, det vill säga till försälj-
ningsvärde med hänsyn tagen till eventuella rabatter och
skatter, däribland mervärdesskatt.

Nettoomsättning

Med nettoomsättning avses trafikintäkter, bistrointäkter,
intäkter från uthyrning av fordon samt provisionsintäkter.
Trafikintäkter och bistrointäkter redovisas när tågresa
genomförts. Det innebär att sålda, ej utnyttjade, biljetter
redovisas som förutbetalda intäkter på balansdagen. Intäkt
av årskort periodiseras linjärt över giltighetstiden. Uthyr-
ningsintäkter intäktsförs linjärt över hyresperioden. Provi-
sionsintäkter, som ersättning för att SJ säljer resor åt
andra operatörer redovisas i samband med försäljning av
resan. Intäkter från försäljning av varor redovisas då
väsentliga risker och förmåner som är förknippade med att
ägandet övergår till köparen.

Övriga intäkter

Med övriga intäkter avses sådana som inte sorterar under
nettoomsättning. Dessa utgörs i allt väsentligt av nettoför-
säljningsvärdet med avdrag för bokfört värde i samband
med försäljning av materiella anläggningstillgångar samt
av försäkringsintäkter. Nettoförsäljningsvärdet redovisas i
samband med leverans av utrustningen och försäkrings-
intäkter redovisas när försäkringsbolaget har godkänt begä-
ran om försäkringsersättning alternativt vid utbetalning av
sådan.

Rapportering för segment

SJs risker och möjligheter påverkas främst av de tjänster
som produceras, vilket medför att SJs primära segment är
rörelsegrenar och det sekundära följaktligen geografiska
områden. Avgränsningen av segmentet rörelsegren sker
efter huruvida risker och möjligheter i främst tjänsterna
skiljer sig från vad som gäller för andra rörelsegrenar.

Avgränsningen för geografiskt område sker efter huruvida
den ekonomiska miljöns risker och möjligheter skiljer sig
från förutsättningar i andra ekonomiska miljöer.

SJ har en starkt integrerad verksamhet, där samma
fordon och personal används i helt olika delar av verksam-
heten, i så kallade fordons- och personalomlopp, vilket
innebär att SJs primära rörelsegren endast består av ett
segment som utgörs av Tågtrafik. För information om det
primära segmentet Tågtrafik, hänvisas till resultat- och
balansräkningar för koncernen.

SJs verksamhet bedrivs i allt väsentligt inom Sverige
vilket innebär att SJ endast har ett sekundärt segment som
utgörs av Sverige. För information om det sekundära seg-
mentet Sverige, hänvisas till resultat- och balansräkningar
för koncernen.

Avskrivningar

Avskrivningar görs linjärt enligt systematiska planer över
tillgångarnas beräknade nyttjandeperioder och påbörjas
månaden efter det att anläggningstillgången tagits i bruk.
Fastställd nyttjandeperiod prövas löpande, vilket medför
justerade avskrivningsbelopp vid en ny bedömning.

Reservdelar med större värde, så kallade högvärdes-
komponenter, och tilläggsinvesteringar skrivs av efter res-
pektive huvudenhets återstående nyttjandeperiod. Repara-
tioner av högvärdeskomponenter kostnadsförs löpande.
Tillgångarnas avskrivningsbara belopp definieras som
anskaffningsvärde med avdrag för beräknat restvärde.

Tågen som utgör större delen av SJs materiella anlägg-
ningstillgångar, delas upp i två betydande komponenter.
Avskrivningstiden för dessa ingående komponenter,
stomme och inredning är olika.

Vid avskrivning av immateriella och materiella tillgångar
tillämpas nedanstående avskrivningstider:

Balanserade utvecklingskostnader och varumärke	10 år
Lok och vagnar – stomme	20–25 år
Snabbtåg – stomme	25 år
Inredning i tåg	7–13 år
Internetinstallationer i tågen	3 år
Byggnad – verkstad	20 år
Byggnadsinventarier	7 år
Personbilar	5 år
Maskiner, servrar och inventarier	5–10 år
Persondatorer och terminaler	3 år

Med större delen av de immateriella tillgångarna avses varumärket SJ som är väl inarbetat på den svenska marknaden varför en avskrivningstid på tio år valts.

Nedskrivningar

Vid varje bokslutstillfälle prövas om nedskrivningsbehov föreligger det vill säga om indikationer finns som tyder på att en tillgång har minskat i värde. Om så är fallet, görs en beräkning av tillgångens eller den kassagenererande enhetens återvinningsvärde, det vill säga av det lägsta av nettoförsäljningsvärdet och nyttjandevärdet. Nyttjandevärdet beräknas som nuvärdet av de förväntade framtida kassaflöden vid slutet av nyttjandeperioden som en tillgång eller en kassagenererande enhet förväntas ge upphov till. I de fall återvinningsvärdet understiger det redovisade värdet görs en nedskrivning till återvinningsvärdet. Nedskrivningen redovisas i resultaträkningen.

Inkomstskatter

Redovisad skatt utgörs av aktuell samt uppskjuten skatt. Den aktuella skatten baseras på periodens resultat och beräknas på balansdagens skattesats. Skatt som betalas eller erhålls under det aktuella året klassificeras som aktuell skatt. Hit hör även justering av aktuell skatt hänförlig till tidigare perioder. Vid ändring av skattesatser redovisas förändringen över koncernens resultaträkning.

Skatter redovisas i resultaträkningen förutom då underliggande transaktion redovisas direkt mot eget kapital.

Uppskjuten skatt vilken betalas i framtiden eller reducerar framtida skatt, redovisas för differenser mellan redovisade och skattemässiga värden på tillgångar och skulder, så kallade temporära skillnader. Även kostnader som är skattemässigt avdragsgilla senare än de redovisas i resultaträkningen kan ge upphov till uppskjutna skattefordringar. Uppskjutna skattefordringar hänförliga till skattemässiga underskottsavdrag redovisas, i den mån det bedöms som sannolikt att de kommer att kunna utnyttjas i framtiden.

Resultat per aktie

Resultat per aktie beräknas som moderbolagets genomsnittliga antal aktier under perioden i förhållande till koncernens resultat efter avdrag för minoritetens andel. SJ har inga konvertibla skuldebrev, preferensaktier eller optionsprogram varför inga utspädnings effekter uppstår.

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella ackumulerade nedskrivningar.

Byggnad

Anskaffningsvärdet för byggnaden, en verkstad för underhåll av de nya dubbeldäckade fordonen, utgörs av nuvärdet av minimileasingavgifterna för leasingperioden. Åtagande för återställandekostnader ingår i anskaffningskostnaden.

Transportmedel samt maskiner och inventarier

Anskaffningsvärdet för transportmedel utgörs av inköpspriset samt utgifter som är direkt hänförliga till tillgången för att få den på plats och i sådant skick att den kan nyttjas i enlighet med syftet för anskaffningen. Sådana utgifter utgörs främst av utgifter för projektering samt utgifter för räntor under konstruktionsperioden. Tillkommande utgifter som upprustning av inredning i fordonen aktiveras. Merparten av alla transportmedel är finansiellt leasade.

Pågående nyanläggningar

Som pågående nyanläggningar redovisas levererade anläggningstillgångar, som ännu inte har börjat nyttjas. Till exempel redovisas fordon som inte trafiksatts i avvaktan på att kontroll, test eller att ombyggnad sker, som pågående nyanläggning.

Immateriella tillgångar

Enligt huvudregeln redovisas immateriella tillgångar i balansräkningen när:

- Tillgången är identifierbar.
- SJ kan säkerställa att framtida ekonomiska fördelar från tillgången kommer SJ till del.
- SJ kan på ett tillförlitligt sätt beräkna anskaffningsvärdet.

Balanserade utvecklingskostnader

Balanserade utvecklingskostnader redovisas i enlighet med anskaffningsvärdemetoden till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella ackumulerade nedskrivningar. Identifierbara utgifter för utveckling, som är hänförliga till enskilda projekt, aktiveras i den mån de bedöms komma att ge framtida ekonomiska fördelar, under förutsättning att SJ har kontroll över

tillgången. Värdet prövas årligen med avseende på eventuellt nedskrivningsbehov.

Varumärke

Varumärken redovisas i enlighet med anskaffningsvärdemetoden till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella ackumulerade nedskrivningar. Värdet prövas årligen för eventuellt nedskrivningsbehov.

Finansiella anläggningstillgångar

Långfristiga värdepappersinnehav

Långfristiga värdepappersinnehav värderas till verkligt värde. Innehavet består framförallt av aktier i noterade bolag, där SJ inte har ett betydande inflytande.

Långfristiga fordringar

Långfristiga fordringar redovisas på balansdagen till upplupet anskaffningsvärde.

Varulager

Förråd och lager värderas i bokslutet till det lägsta av anskaffningsvärdet och nettoförsäljningsvärdet. Därmed har inkuransrisk beaktats. Vid beräkning av anskaffningsvärdet tillämpas först-in-först-ut-metoden (FIFU). Nettoförsäljningsvärdet beräknas som försäljningspris med avdrag för försäljningskostnader.

Kundfordringar och upplupna intäkter

Kundfordringar redovisas, när fakturan har skickats, till upplupet anskaffningsvärde, vilket motsvarar fakturerat belopp. En individuell bedömning av osäkra fordringar görs när det inte längre är sannolikt att det fulla beloppet kommer att kunna inflyta.

Fordringar och skulder i utländsk valuta

Transaktioner i utländsk valuta värderas till den kurs som gäller på transaktionsdagen. På bokslutsdagen omvärderas fordringar och skulder i utländsk valuta till balansdagskurs. Valutakursdifferenser på finansiella fordringar och skulder redovisas som finansiella intäkter respektive kostnader för den period i vilken de uppkommer. Övriga valutadifferenser redovisas i rörelseresultatet för den period i vilken de uppkommer.

Kortfristiga placeringar

Kortfristiga placeringar utgörs av finansiella instrument med en löptid på mindre än ett år och karaktäriseras av att de lätt kan omvandlas till kassamedel till ett känt belopp samt att de är utsatta för endast en obetydlig risk av vär-

defluktuationer. Kortfristiga placeringar redovisas till upplupet anskaffningsvärde i balansräkningen.

Likvida medel enligt kassaflödesanalysen

Likvida medel består av kassa och banktillgodohavanden samt kortfristiga likvida placeringar, såsom företags- och bankcertifikat med en löptid från anskaffningstidpunkten på högst 90 dagar och som är utsatta för endast en obetydlig risk av värdefluktuationer.

Kassa och bank

Kassa och bank omfattar kassamedel samt disponibla tillgodohavanden hos banker och motsvarande institutioner.

Finansiella instrument

Finansiella instrument, det vill säga finansiella tillgångar och finansiella skulder, redovisas i balansräkningen till verkligt värde alternativt till upplupet anskaffningsvärde endast då SJ blir part i instrumentets avtalsmässiga villkor.

Värdering av finansiella instrument sker vid anskaffningstillfället till anskaffningsvärdet, motsvarande verkligt värde inklusive, för finansiella instrument som inte redovisas till verkligt värde via resultaträkningen, direkt hänförliga transaktionskostnader. All värdeförändring på derivatinstrument, som är hänförlig till den effektiva delen av kassaflödessäkring, redovisas mot eget kapital för att senare föras till resultaträkningen. Detta innebär att i princip redovisas värdeförändringen på SJs innehav av derivatinstrument initialt direkt mot eget kapital.

För finansiella instrument sker efterföljande värderingar efter anskaffningstillfället till verkligt värde eller upplupet anskaffningsvärde beroende av vilken klassificering det finansiella instrumentet tillhör. Om redovisning sker till verkligt värde redovisas värdeförändringen över resultaträkningen.

Finansiella instrument i balansräkningen:

<u>Typer</u>	<u>Värdering</u>
Långfristiga värdepappersinnehav	Verkligt värde
Långfristiga fordringar	Upplupet anskaffningsvärde
Kundfordringar och upplupna intäkter	Upplupet anskaffningsvärde
Övriga fordringar	Upplupet anskaffningsvärde
Likvida medel	Upplupet anskaffningsvärde
Kortfristiga placeringar	Upplupet anskaffningsvärde
Kassa och bank	Verkligt värde
Derivat, säkringsredovisning	Verkligt värde
Derivat, ej säkringsredovisning	Verkligt värde
Leasingskulder	Upplupet anskaffningsvärde
Leverantörsskulder och upplupna kostnader	Upplupet anskaffningsvärde
Övriga skulder	Upplupet anskaffningsvärde

Då det finns en aktiv marknad för de finansiella instrumenten motsvaras det verkliga värdet för dessa av officiella valuta- och räntenoteringar på den aktiva marknaden. Om aktiv marknad saknas bestäms verkligt värde utifrån en riskjusterad bedömning av framtida kassaflöden.

Redovisning till upplupet anskaffningsvärde innebär att det finansiella instrumentet värderas till anskaffningsvärde med avdrag för nedskrivning på grund av finansiella tillgångar som inte går att driva in. SJ prövar per balansdagen ifall det finns objektiva belägg som indikerar på att ett nedskrivningsbehov föreligger gällande en finansiell tillgång eller en grupp av finansiella tillgångar. En finansiell tillgång tas delvis eller helt bort från balansräkningen då de avtalsenliga rättigheterna till kassaflödet upphör eller då SJ överför tillgångens avtalsenliga rättigheter att erhålla kassaflödena eller i vissa fall då SJ behåller rättigheterna, men förpliktigar sig att betala kassaflöden till en eller flera mottagare. En finansiell skuld tas delvis eller helt bort från balansräkningen då avtalets förpliktelse fullgjorts, annullerats eller upphört.

Leverantörsskulder och övriga skulder

Leverantörsskulder och övriga skulder redovisas till upplupet anskaffningsvärde när en vara eller tjänst mottagits, vilket motsvarar det beräknade, ej diskonterade belopp som kommer att betalas ut för skulden. Bland övriga skulder ingår garantiåtaganden avseende restidsersättning. Vid försening kan resenären begära garantiersättning i form av ett värdebevis. Beviset motsvarar ursprungsresans värde och är giltigt i ett år. Ej utnyttjade värdebevis redovisas som kortfristig skuld.

Leasing

Leasing klassificeras antingen som finansiell eller operationell leasing. Finansiell leasing föreligger när de ekonomiska riskerna och förmånerna som är förknippade med ägandet i allt väsentligt är överfört till leasingtagaren. Väsentliga tillgångar som förvärvats genom finansiella leasingavtal upptas i redovisningen, liksom i moderbolagets redovisning, som anläggningstillgångar från och med att avtalet ingåtts och utrustningen levererats. Tillgången värderas till nuvärdet av minimileasingavgifterna vilka är de betalningar som ska erläggas till leasegivaren under leasingperioden samt det eventuella belopp som garanteras av leasetagaren eller av till denne närstående företag. Leasingperioden är den period SJ avtalat att leasa tillgången. Tillgångar enligt finansiella leasingavtal skrivs av över beräknad nyttjandeperiod. Den framtida förpliktelsen till leasegivaren

upptas som en skuld i balansräkningen. Betalning av leasingavgifterna uppdelas i finansiella kostnader och amortering av skulden.

Ett leasingavtal som inte klassificeras som finansiellt är operationellt. Operationell leasing innebär att ingen post redovisas i balansräkningen, utan leasingavgifterna kostnadsförs linjärt över leasingperioden.

Avsättningar

Avsättningar är skulder som är ovissa med avseende på belopp eller på den tidpunkt då de kommer att regleras. En avsättning tas med i SJs balansräkning då en inträffad händelse har lett till att SJ har en legal eller informell förpliktelse, som troligtvis kommer att kräva ett utflöde av resurser, som tillförlitligt kan uppskattas. Väsentliga avsättningar nuvärdesberäknas då effekten av beräkningen har betydelse. Upplösning av nuvärdeberäkningen redovisas som finansiell kostnad.

Förlustavtal

Ett förlustavtal är ett avtal avseende trafik eller andra tjänsteleveranser, där företagets oundvikliga utgifter för att uppfylla sina åtaganden överstiger de förväntade ekonomiska fördelarna. Med oundvikliga utgifter avses det lägsta av å ena sidan utgifter för att fullfölja kontraktet och å andra sidan skadestånd eller liknande ersättningar om kontraktet inte fullföljs.

Vid beräkning av avsättningens storlek för åtaganden enligt förlustkontrakten medräknas alla intäkter och kostnader som hänförs till dessa avtal under återstående avtalstid. De framtida förlusterna nuvärdesberäknas. Avsättningen prövas löpande och justeringar görs vid behov.

Skadeståndslivränta

Skadeståndslivräntor avser skadestånd till tredje man efter olycka. Beräkningen av skadeståndslivräntor görs på individnivå i enlighet med avtalen och med beaktande av bland annat förväntad livslängd och uppräknings. Avsättningen diskonteras.

Omstrukturering

Med omstrukturering avses en väsentlig omorganisation. Avsättning för omstrukturingsåtgärder görs när en detaljerad formell plan för åtgärderna finns och välgrundade förväntningar har skapats hos dem som kommer att beröras av åtgärderna.

Avsättning till pensioner

Åtaganden för ålderspension och familjepension för anställda i SJ tryggas huvudsakligen genom försäkringar i Statens Pensionsverk (SPV) respektive Alecta. Dessa åtaganden klassificeras som förmånsbestämda planer, vilka omfattar flera arbetsgivare. Under räkenskapsåren 2004 och 2005 har SJ inte haft tillgång till sådan information, som gör det möjligt att redovisa dessa planer som förmånsbestämda. Pensionsplanen enligt ITP, som tryggas genom en försäkring i Alecta, samt pensionsplaner som tryggas genom en försäkring i SPV, PA-91 och den del av pensionsplanen PA-03 som är förmånsbestämd, redovisas därför som avgiftsbestämda planer.

Eventualförpliktelser/ansvarförbindelser

I koncernen används begreppet eventualförpliktelse medan moderbolagets benämning enligt ÅRL är ansvarförbindelser.

Eventualförpliktelser/ansvarförbindelser utgörs av befintliga förpliktelser som hänför sig till inträffade händelser, vilka ej har redovisats som skuld eller avsättning. Anledningen är att det inte är troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera förpliktelsen eller att förpliktelsens storlek inte kan beräknas med tillräcklig tillförlitlighet.

Lånekostnader

Lånekostnader som är direkt hänförliga till inköp av tillgångar, vilka tar betydande tid i anspråk att färdigställa, inräknas i tillgångens anskaffningsvärde. För SJ innebär det att ränte- samt andra lånekostnader, hänförliga till förskottsbetalningar av de nya regionaltågen, aktiveras. Övriga lånekostnader belastar resultatet för den period till vilken de hänför sig.

Försäkringsavtal

Dotterbolaget SJ Försäkring AB är försäkringsgivare gentemot andra bolag inom SJ koncernen och återförsäkrar sedan delar av dessa risker hos externa försäkringsbolag. Vid upprättande av koncernredovisningen eliminerar de koncerninterna försäkringsavtalen och endast de externa försäkringskontrakten redovisas därmed i SJs koncernredovisning. Fordran på SJ Försäkring ABs återförsäkrare redovisas i den utsträckning som en ersättningsberättigande händelse inträffat och rätt till ersättning föreligger enligt försäkringsavtalet.

Införandet av IFRS 4, Insurance Contracts den 1 januari 2005 har ej påverkat SJ-koncernens redovisning.

Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalysen visar SJs in- och utbetalningar under perioden uppdelat på löpande verksamhet, investeringsverksamhet och finansieringsverksamhet. Denna analys kan bistå vid en bedömning av SJs förmåga att generera likvida medel. Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod, vilket innebär att nettot för in- och utbetalningar i den löpande verksamheten justeras för:

- Periodens förändring av varulager, kundfordringar och leverantörsskulder samt andra rörelsetillgångar och rörelseskulder.
- Icke kassaflödesspåverkande poster som avskrivningar, avsättningar och uppskjutna skatter.
- Alla övriga poster, vilkas kassaflödeseffekt hänförs till investerings- eller finansieringsverksamheten.

Upplysningar om närstående

Närstående företag till SJ definieras som statliga bolag med marknadsmässiga krav där staten har ett bestämmande inflytande. Utöver dessa definieras även moderbolag, dotterbolag, intressebolag, Banverket, affärsverket Statens järnvägar, Rikstrafiken, samt svenska staten som närstående juridiska personer.

Som närstående fysiska personer definieras styrelseledamöter, ledande befattningshavare samt nära familjemedlemmar till sådana personer.

Upplysningar ges om transaktioner med närstående, som medför att resurser, tjänster eller förpliktelser överförs mellan närstående, oavsett om ersättning utgår eller inte. Informationen innehåller en upplysning om karaktären på närståenderelationen och information om den effekt relationen har på de finansiella rapporterna.

Händelser efter balansdagen

Om det inträffar händelser som är väsentliga, men som inte ska beaktas när beloppen i resultat- och balansräkningen fastställs, lämnar SJ upplysningar om händelsens karaktär och om möjligt en uppskattning av den finansiella effekten i förvaltningsberättelse och i not. Med väsentlighet avses att ett utelämnande av uppgiften skulle kunna komma att påverka de ekonomiska beslut som fattas av användare av de finansiella rapporterna.

Väsentliga händelser som bekräftar förhållanden som förelåg på balansdagen och som inträffar efter utfärdande av bokslutskommuniké, men före årsredovisningens påskrift, leder till att beloppen i årsredovisningen justeras på styrelsens inrådan.

Avvikelser mellan koncernens och moderbolagets redovisningsprinciper

Avvikelserna mellan koncernens och moderbolagets redovisningsprinciper motiveras av de begränsningar Årsredovisningslagen (ÅRL) medför i tillämpningen av IFRS i moderbolaget samt de beskattningsregler som möjliggör en annan redovisning för juridisk person än för koncernen.

Skattelagstiftningen i Sverige ger företag möjlighet att skjuta upp skattebetalning genom avsättning till obeskattade reserver i balansräkningen via resultaträkningsposten bokslutsdispositioner. Moderbolaget kan således redovisa obeskattade reserver i balansräkningen och bokslutsdispositioner i resultaträkningen. I koncernens balansräkning behandlas dessa som temporära skillnader, det vill säga uppdelning sker mellan uppskjuten skatteskuld och eget kapital. I koncernens resultaträkning fördelas avsättning till eller upplösning av obeskattade reserver mellan uppskjuten skatt och årets resultat.

Vid redogörelsen av redovisningsprinciperna ovan kommenteras moderbolagets principer enbart där de skiljer sig från koncernen.

Intressebolag

Andelar i intressebolag redovisas i moderbolaget enligt anskaffningsvärdemetoden. Erhållna utdelningar redovisas i resultaträkningen under förutsättning att dessa härrör från vinstmedel som intjänats efter förvärvet. Avser utdelningen däremot återbetalning av kapital minskar detta anskaffningsvärdet. Värdet provas minst årligen med hänsyn till eventuellt nedskrivningsbehov.

Eget kapital

Redovisning av koncernbidrag och aktieägartillskott

Koncernbidrag hos företagen inom koncernen redovisas efter sin ekonomiska innebörd. Koncernbidrag som ges i syfte att minska skatten redovisas direkt mot det fria egna kapitalet.

Aktieägartillskott redovisas hos givaren som en ökning av andelar i koncernbolag. Hos mottagaren redovisas tillskottet direkt mot det fria egna kapitalet.

Uppdelning av fritt och bundet eget kapital

I koncernredovisningen görs i balansräkningen ingen uppdelning i fritt och bundet eget kapital vilket däremot görs i moderbolaget i enlighet med ÅRL.

Uppställningar av balans- och resultaträkningar samt terminologi

Koncernens respektive moderbolagets uppställningar av resultat- och balansräkningar inklusive terminologi skiljer sig åt, då koncernen följer uppställningen och terminologin enligt IAS 1 och moderbolaget följer uppställningen och terminologin enligt ÅRL samt kraven i RR 32.

NOTER

1 NETTOOMSÄTTNING

	Koncernen		Moderbolaget	
	2005	2004	2005	2004
Trafikintäkter	5 335	5 241	5 335	5 241
Bistrointäkter	90	51	90	51
Uthyrning av fordon	52	59	52	59
Provisioner	28	26	28	26
Premieersättning	6	8	—	—
Övrigt	179	135	140	100
Summa nettoomsättning	5 690	5 520	5 645	5 477

Trafik- och bistrointäkterna har sammantaget ökat med MSEK 133 vilket främst förklaras av den positiva resandeutvecklingen under det andra halvåret.

Dotterbolagens intäkter redovisas under Övrigt och utgörs främst av intäkter från evenemangs- och destinationsresor samt av intäkter från försäljning av tjänster i SJs försäljnings-, distributions- och avräkningssystem för personresor. I samband med införandet av IFRS har en översyn gjorts beträffande klassificeringen av koncernens intäkter. Denna översyn har inneburit att från övriga intäkter har bistrointäkter, intäkter från uthyrning av fordon, provisioner, premieersättning med mera, det vill säga allt utom försäkringersättning och realisationsvinster, omklassificerats till nettoomsättning.

2 TRANSAKTIONER MED NÄRSTÄENDE

Svenska staten äger 100% av aktierna i SJ AB.

Vid leverans av tjänster och produkter mellan koncernen och närstående företag tillämpas affärsmässiga villkor och marknadsprissättning. Av SJ ABs totala inköpskostnader och försäljningsintäkter avser 4,1% (4,0) av inköpen och 0,8% (0,6) av försäljningen, transaktioner med andra företag inom SJ-koncernen. Övriga närstående företag till SJ definieras som intressebolag, statliga bolag med marknadsmässiga krav där staten har ett bestämmande inflytande, affärsverket Statens järnvägar, Banverket samt Rikstrafiken.

För en fullständig lista över koncern- och intressebolag se not 14 respektive not 15.

I denna not har koncern- och intressebolag, samt övriga närstående¹⁾, där mellanhavandet är noll eller försumbart inte specificerats.

1) Övriga närstående

Akademiska Hus AB	Svenska Skeppshypotekskassan
Imego AB	Swedsurvey AB
Kasernen Fastighets AB	SweRoad AB
Lernia AB	Teracom AB
LKAB	Vasakronan AB
Specialfastigheter Sverige AB	Vasallen AB
Stattum Förvaltningsaktiebolag	Vattenfall AB
Sveaskog AB	Venantius AB
Svenska Exportkredit AB	Vin & Sprit AB
Svenska Rymdaktiebolaget AB	

Koncernen

Försäljning av varor och tjänster **2005** **2004**

Ägare som har det bestämmande inflytandet över SJ:

Svenska staten	9	11
Dotterbolag:		
Linkon AB	7	1
SJ Invest AB	0	1
SJ Försäkring AB	23	4
SJ Event AB	16	12

Intressebolag:

Linx AB	0	120
Merresor i Sverige AB	13	6

Övriga närstående:

Affärsverket Statens järnvägar	5	36
Banverket	28	34
Euromaint AB	11	8
Green Cargo AB	19	12
Jernhusen AB	1	3
Posten AB	1	0
Rikstrafiken	17	5
SBAB	1	2

Summa försäljning av varor och tjänster till närstående

151 **255**

Inga försäljningar har förekommit från SJ till ledande befattningshavare/styrelse.

Inköp av varor och tjänster **2005** **2004**

Dotterbolag:

Linkon AB	184	212
SJ Invest AB	11	11
SJ Försäkring AB	48	15
SJ Event AB	17	16

Intressebolag:

Linx AB	2	325
Kustpilen AB	1	0
Samtrafiken i Sverige AB	33	0
Västtåg AB	4	4
Kust till Kust AB	2	1
Förlags AB Sveriges Kommunikationer	0	5
Amadeus Sweden AB	12	26
Merresor i Sverige AB	10	5
Trafik i Mälardalen AB	2	1

Övriga närstående:

Affärsverket Statens järnvägar	37	46
Banverket	513	507
Euromaint AB	525	652
Green Cargo AB	5	7
Jernhusen AB	161	134
Posten AB	12	11
Rikstrafiken	22	20

Summa inköp av varor och tjänster från närstående

1 601 **1 998**

Inga inköp har förekommit från SJ till ledande befattningshavare/styrelse.

FORTS NOT 2

Leasingavgifter	2005	2004
Övriga närstående:		
Affärsverket Statens järnvägar	47	56
Summa leasingavgifter till närstående	47	56
Utestående fordringar och skulder	2005	2004
Fordringar på närstående:		
Dotterbolag:		
Linkon AB	47	51
SJ Försäkring AB	19	5
SJ Event AB	9	9
Vilma AB	2	2
Intressebolag:		
Linx AB	1	14
Merresor i Sverige AB	2	6
Övriga närstående:		
Affärsverket Statens järnvägar	473	7
Banverket	2	2
Euromaint AB	1	0
Green Cargo AB	1	1
Jernhusen AB	0	1
Rikstrafiken	1	1
Summa utestående fordringar på närstående	558	99
	2005	2004

Skulder till närstående	2005	2004
Dotterbolag:		
Entertrainment AB	17	0
Linkon AB	68	70
SJ Invest AB	165	65
SJ Adventure AB	13	13
SJ Försäkring AB	284	213
SJ Event AB	9	2
Sveriges Järnvägar AB	1	1
Vilma AB	16	—
Intressebolag:		
Amadeus Sweden AB	—	1
Trafik i Mälardalen AB	1	—
Övriga närstående:		
Affärsverket Statens järnvägar	2 394	2 464
Banverket	44	95
Euromaint AB	36	53
Green Cargo AB	4	1
Jernhusen AB ¹⁾	63	84
Summa utestående skulder till närstående	3 115	3 062

1) MSEK 56 (59) avser verkstad redovisad som finansiell leasing.

Inga utestående fordringar/skulder finns i SJ till ledande befattningshavare/styrelse.

3 ÖVRIGA RÖRELSEINTÄKTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2005	2004	2005	2004
Realisationsvinster anläggningstillgångar	26	27	26	27
Försäkringsersättningar	28	23	49	25
Summa övriga intäkter	54	50	75	52

Realisationsvinster i samband med försäljning av fordon till Israel Railways Ltd ingår med MSEK 24 (11).

På grund av ändrad redovisningsprincip 2005 avseende försäljning av fordon, som inte varit avsedda för stadigvarande bruk, har jämförelsevärden 2004 för övriga rörelseintäkter och övriga rörelsekostnader ändrats, innebärande att ett netto av dessa intäkter och kostnader redovisas under övriga rörelseintäkter. Kostnaderna för försäljning av dessa fordon, vilka har minskat övriga rörelseintäkter, uppgår till MSEK 51 (139).

Brutto uppgår intäkterna från försäljningen av fordonen till MSEK 75 (150).

Under året har försäkringsersättning avseende en större olycka redovisats med MSEK 15 i moderbolaget och koncernen. Föregående år redovisade SJ Försäkring AB, i form av en regress på ett externt försäkringsbolag, en minskad kostnad uppgående till MSEK 5 för samma skada.

4 ÖVRIGA EXTERNA KOSTNADER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2005	2004	2005	2004
Infrastrukturavgifter	- 219	- 236	- 219	- 236
Elkostnader för tågdrift	- 268	- 259	- 268	- 259
Underhåll och tillsyn av tåg	- 1 050	- 1 054	- 1 050	- 1 054
Övriga produktionsrelaterade kostnader	- 673	- 779	- 673	- 779
Indirekta kostnader	- 857	- 846	- 911	- 879
Summa	- 3 067	- 3 174	- 3 121	- 3 207

Kostnader för infrastrukturavgifter har minskat med MSEK 17 vilket förklaras med att trafikutbudet minskat som en följd av anpassningen till efterfrågan. Elkostnaderna har däremot ökat något på grund av prishöjningar.

Sammantaget ligger kostnaderna för underhåll och tillsyn av tåg på samma nivå som föregående år. Dock har kostnaderna för reparationer, av främst X 2000-tåg, ökat medan kostnaderna för växling av tåg och dylikt har minskat. Minskningen beror på att egen personal har utfört dessa tjänster under hela 2005 i motsats till 2004, då de under viss del av året utfördes av underleverantör.

Minskningen av övriga produktionsrelaterade kostnader kan i huvudsak förklaras av en utbudsminskning av trafiken i Bergslagen och av intressebolaget Linx tidigare trafik. I ökningen av indirekta kostnader ingår en avsättning av skadeståndslivräntor som gjorts under 2005 med MSEK 24 i samband med en översyn av metoden för beräkningen av livräntorna.

5 ARVODE OCH KOSTNADSERSÄTTNING TILL REVISORER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2005	2004	2005	2004
Ernst & Young				
Revisionsuppdrag	- 2	- 2	- 2	- 2
Andra uppdrag	- 1	- 1	- 1	- 1
Riksrevisionen				
Revisionsuppdrag	0	0	0	0
Andra uppdrag	—	—	—	—
Övriga revisionsbolag				
Revisionsuppdrag	—	- 1	—	- 1
Andra uppdrag	—	- 1	—	- 1
Summa	- 3	- 5	- 3	- 5

Med revisionsuppdrag avses granskning av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning.

Vidare ingår övriga arbetsuppgifter som det ankommer på koncernens revisor att utföra, samt rådgivning eller annat biträde som föranleds av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförandet av sådana övriga arbetsuppgifter. Andra uppdrag avser allt annat, huvudsakligen tolkning av IFRS och andra redovisningsregler samt skattekonsultation.

6 PERSONAL

I personalkostnaderna ingående löner, andra ersättningar och sociala kostnader	Koncernen		Moderbolaget	
	2005	2004	2005	2004
Löner och andra ersättningar:				
Styrelse och VD	- 5	- 4	- 3	- 3
Övriga anställda	- 947	- 1 009	- 930	- 997
Summa löner och andra ersättningar	- 952	- 1 013	- 933	- 1 000
Sociala kostnader	- 475	- 464	- 466	- 458
Övriga personalrelaterade kostnader	- 81	- 91	- 80	- 86
Summa personalkostnader	- 1 508	- 1 568	- 1 479	- 1 544
varav pensionskostnader ¹⁾	- 129	- 130	- 126	- 128

1) Årets avgifter för pensionsförsäkringar som är tecknade i Alecta uppgår till MSEK 48 (48). Alectas överskott kan fördelas till försäkringstagarna och/eller de försäkrade. Vid utgången av 2005 uppgick Alectas överskott i form av den kollektiva konsolideringsnivån till 128,5% (128,0). Den kollektiva konsolideringsnivån utgörs av marknadsvärdet på Alectas tillgångar i procent av försäkringsåtagandena beräknade enligt Alectas försäkringstekniska beräkningsantaganden, vilka inte överensstämmer med IAS 19. Årets avgifter till SPV uppgår till MSEK 47 (54).

Åtaganden för ålderspension och familjepension för anställda i SJ tryggas huvudsakligen genom försäkringar i SPV respektive Alecta vilka skall klassificeras som förmånsbestämda planer. För räkenskapsåret 2005 har inte SJ haft tillgång till sådan information som gör det möjligt att redovisa planerna som förmånsbestämda, varför de redovisas som avgiftsbestämda.

Medelantalet anställda	Koncernen		Moderbolaget	
	2005	2004	2005	2004
Totalt	3 153	3 273	3 106	3 235
varav män	2 050	2 126	2 021	2 106
varav kvinnor	1 103	1 147	1 085	1 129

Fördelning ledande befattningshavare per balansdagen	Koncernen		Moderbolaget	
	2005	2004	2005	2004
Kvinnor:				
Styrelseledamöter	3	4	3	3
Andra personer i företagets ledning inklusive VD	2	—	2	—
Män:				
Styrelseledamöter	30	27	6	5
Andra personer i företagets ledning inklusive VD	12	13	7	8
Totalt	47	44	18	16

FORTS NOT 6

Upplysning om sjukfrånvaro, %	Koncernen		Moderbolaget	
	2005	2004	2005	2004
Total sjukfrånvaro som en andel av ordinarie arbetstid	9	9	9	9
Andel av den totala sjukfrånvaron som avser sammanhängande sjukfrånvaro på 60 dagar eller mer	54	54	54	54
Sjukfrånvaro fördelad efter kön:				
Sjukfrånvaro för kvinnor	13	12	13	12
Sjukfrånvaro för män	7	7	7	7
Sjukfrånvaro fördelad efter ålderskategori:				
Sjukfrånvaro anställda 29 år och yngre	5	5	5	5
Sjukfrånvaro anställda 30–49 år	8	8	8	8
Sjukfrånvaro anställda 50 år och äldre	11	11	11	11

SEK där inget annat anges

Ersättningar till styrelsen och ledande befattningshavare i moderbolaget		Grundlön/ styrelsearvode	Förmåner	Summa	Pensions- kostnad	Uppsägningstid från arbetsgivaren + antal månaders avgångsvederlag	Summa
Ordförande	Ulf Adelson	273 000	—	273 000	—	—	273 000
Ledamot	Björn Mikkelsen	147 000	—	147 000	—	—	147 000
Ledamot	Monica Caneman	147 000	—	147 000	—	—	147 000
Ledamot	Ingela Tuvegran	105 000	—	105 000	—	—	105 000
Ledamot ¹⁾	Eivor Andersson	70 000	—	70 000	—	—	70 000
Ledamot ¹⁾	Lars-Olof Gustavsson	70 000	—	70 000	—	—	70 000
Verkställande direktör	Jan Forsberg	2 808 084	123 408	2 931 492	1 433 208	12+12	4 364 700
Direktör Affärsutveckling	Jan Olson	1 278 900	85 923	1 364 823	516 191	12+6	1 881 014
Ekonomidirektör	Per-Olov Dejfors	855 678	75 768	931 446	424 056	12+12	1 355 502
Direktör Trafiksäkerhet	Lars Svensson	928 005	14 667	942 672	359 267	12+12	1 301 939
Direktör Verksamhetsutveckling	Anders Ericsson	1 384 553	84 063	1 468 616	685 824	12+6	2 154 440
Kommunikationsdirektör	Ewa Lagerqvist	896 200	—	896 200	262 859	12+6	1 159 059
Försäljningsdirektör och Direktör Tågtrafik ²⁾	Björn Nilsson	1 019 652	1 950	1 021 602	341 402	12+6	1 363 004
Försäljningsdirektör ³⁾	Nina Hornewall	239 617	9 750	249 367	—	12+6	249 367
Fordonsdirektör	Magnus Jonasson	1 136 042	75 263	1 211 305	466 349	12+6	1 677 654
Försäljningsdirektör ³⁾	Thomas Kjellgren	487 986	—	487 986	232 620	6+0	720 606
Direktör Tågtrafik ⁴⁾	Mats Wilhelmsson	1 707 214	30 118	1 737 332	80 623	12+6	1 817 955
Summa		13 553 931	500 910	14 054 841	4 802 399		18 857 240

1) Ledamot under del av 2005.

2) Anställd som Försäljningsdirektör respektive Direktör Tågtrafik under del av 2005.

3) Anställd som Försäljningsdirektör under del av 2005.

4) Anställd som Direktör Tågtrafik under del av 2005.

Till styrelsens ordförande och ledamöter utgår arvode enligt beslut på bolagsstämman 2005.

Ersättning till verkställande direktören och andra ledande befattningshavare utgörs av grundlön, vissa skattepliktiga förmåner samt pension.

Med andra ledande befattningshavare avses de elva personer som inklusive verkställande direktören under någon tidsperiod under 2005 utgjort koncernledningen. Verkställande direktören och andra ledande befattningshavare har ej rätt till någon rörlig ersättning eller ersättning i form av finansiella instrument. Förmåner, som redovisas i tabellen ovan, avser främst tjänstebil inklusive drivmedel, kostförmån samt sjukvård.

Pensioner

Verkställande direktören, Jan Forsberg, har pensionsförmån enligt ITP-planen med rätt att gå i pension vid 62 års ålder. Utöver detta har han en direktpremie på 25 000 kr per månad.

För övriga ledande befattningshavare utgår pension enligt ITP-planen förutom för två personer som utöver ITP-plan har en separat pensionslösning uppgående till 25 000 respektive 10 000 kronor per månad. Dessa pensioner är ej redovisade som förmånsbestämda på grund av att beloppet inte anses vara väsentligt.

Uppsägningar och avgångsvederlag

Vid uppsägning från bolagets sida gäller de uppsägningstider samt avgångsvederlag som anges i tabellen ovan. Vid ny anställ-

FORTS NOT 6

ning eller inkomst från annan förvärvsverksamhet skall uppsägningsslönen och avgångsvederlaget reduceras med belopp motsvarande ny inkomst eller annan förmån under den aktuella perioden. Vid uppsägning från arbetstagarens sida är uppsägningstiden 3–6 månader, då utgår ej avgångsvederlag.

Ekonomidirektören Per-Olov Dejfors har under 2005 träffat en överenskommelse med bolaget som ger honom rätt att lämna sin befattning vid en ålder av 63 år med en ersättning motsvarande 70% av lönen fram till ordinarie pension vid 65 års ålder.

Beslutsformer

Styrelsen skall på ordinarie årsstämma presentera förslag till principer för ersättning och andra anställningsvillkor för bolagsledningen för godkännande av stämman.

Ersättningsutskottets uppgift är att bereda styrelsens förslag till principer för lön och övriga ersättningar. Ersättningsutskottet består av styrelsens ordförande Ulf Adelson, styrelseledamöterna Björn Mikkelsen och Lars-Olof Gustavsson.

Till ledning för ersättningsutskottets arbete ligger regeringens riktlinjer rörande anställningsvillkor för personer i företagsledande ställning samt för incitamentsprogram för anställda i statliga företag (2003-10-09). Löner och övriga förmåner till personer i företagsledande och därmed jämförlig ställning i statliga företag skall vara konkurrenskraftiga, men inte löneledande i förhållande till jämförbara företag. Pensionsvillkoren ska ha som utgångspunkt en pensionsålder i intervallet 62–65 år. En lägre pensionsålder än 65 år skall motsvaras av en lägre pensionsnivå. Bolaget följer även regeringens förordande av avgiftsbestämda pensionslösningar i största möjliga utsträckning.

7 AV- OCH NEDSKRIVNINGAR AV MATERIELLA OCH IMMATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

	Koncernen		Moderbolaget	
	2005	2004	2005	2004
Avskrivningar	- 504	- 491	- 474	- 462
Nedskrivningar	0	- 3	0	- 3
Summa	- 504	- 494	- 474	- 465

Avskrivningarna avser huvudsakligen avskrivningar på fordon. Från och med 2002 har en uppdelning av fordonen gjorts i komponenterna stomme och inredning. Detta har möjliggjort skilda avskrivningstider för de olika komponenterna.

Inga nedskrivningar har gjorts under 2005.

Se not 12 avseende materiella anläggningstillgångar samt not 13 avseende immateriella tillgångar.

8 RESULTAT FRÅN ANDELAR I INTRESSEBOLAG

Koncernens andel av intressebolagens resultat efter skatt.

	Koncernen	
	2005	2004
Resultatandelar	1	0
Summa	1	0

Större delen av denna resultatandel är hänförlig till Amadeus Sweden AB.

9 RÄNTEINTÄKTER OCH LIKNANDE RESULTATPOSTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2005	2004	2005	2005
Ränteintäkter, kortfristiga fordringar	15	24	15	24
Ränteintäkter, långfristiga fordringar	14	2	14	2
Realisationsvinst försäljning av aktier	2	14	2	14
Övriga ränteintäkter	—	18	—	18
Summa	31	58	31	58
Ränteintäkter från koncernbolag	—	—	2	29

10 RÄNTEKOSTNADER OCH LIKNANDE RESULTATPOSTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2005	2004	2005	2004
Räntekostnader avseende leasing	- 79	- 75	- 79	- 75
Riskavspeglande avgift ¹⁾	- 9	- 14	- 9	- 14
Netto räntesäkringsinstrument	- 45	- 54	- 45	- 54
Kursdifferenser	2	- 2	2	- 2
Nedskrivning av aktier	—	- 7	—	- 5
Aktiverad ränta ²⁾	30	33	30	6
Övriga finansiella kostnader ³⁾	- 30	- 80	- 31	- 81
Summa	- 131	- 199	- 132	- 225
Räntekostnader från koncernbolag	—	—	- 5	- 6

1) Riskavspeglande avgift på leasingkontrakt fastställd av Riksgäldskontoret och erlagd till affärsverket Statens järnvägar.

2) Aktiverad ränta på de nya dubbeldäckarna.

3) Avser ränta på förlustavtal, skadeståndslivräntor och övriga finansiella kostnader.

De valutakursdifferenser som påverkat rörelseresultatet är försumbara.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2005	2004	2005	2004
Aktuell skatt	0	- 1	—	—
Uppskjuten skatteintäkt	637	—	662	5
Uppskjuten skattekostnad	—	—	- 31	—
Summa	637	- 1	631	5

I uppskjuten skatteintäkt ingår skatteeffekt av underskottsavdrag och avdragsgilla temporära skillnader som ej redovisats som tillgång tidigare år med ett totalt belopp om MSEK 795. Av detta belopp har betald skatt reducerats med MSEK 112 avseende temporära skillnader som under 2005 blivit avdragsgilla vid beskattningen samt utnyttjande av förlustavdrag motsvarande en skatteenytta om MSEK 46.

Moderbolaget har under året lämnat koncernbidrag om MSEK -131 (20), vilket inkluderar en uppskjuten skattekostnad om 28%, eller MSEK -30 (5), som beräknats på det koncernbidrag om MSEK -131 som moderbolaget lämnat. I företag som mottagit koncernbidrag redovisas en uppskjuten skatteintäkt om MSEK 30 (-5).

Följande uppskjutna skatteskulder och skattefordringar har identifierats:

	Koncernen		Moderbolaget	
	2005	2004	2005	2004
Uppskjutna skattefordringar avseende:				
Underskottsavdrag	587	633	587	598
Temporära skillnader finansiell leasing	73	176	73	176
Temporära skillnader finansiella instrument	19	—	19	—
Temporära skillnader omstruktureringsreserv	2	8	2	8
Temporära skillnader kundfordringar	1	2	1	2
Uppskjutna skattefordringar	682	819	682	784

De totala ackumulerade underskottsavdragen uppgår till MSEK 2 097 (2 260) i koncernen och MSEK 2 097 (2 136) i moderbola-

get. Förlustavdragen är eviga vilket innebär att ingen förfalltidpunkt finns.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2005	2004	2005	2004
Uppskjutna skatteskulder avseende:				
Temporära skillnader förbättring på annans fastighet	- 1	—	- 1	—
Obeskattade reserver	- 24	- 24	—	—
Uppskjutna skatteskulder	- 25	- 24	- 1	—
Ej redovisade uppskjutna skattefordringar netto	—	- 795	—	- 784

REDOVISAD UPPSKJUTEN SKATTEFORDRAN, NETTO

varav:

Uppskjuten skattefordran redovisad direkt mot eget kapital avseende:

	Koncernen	Moderbolaget
	2005	2004
Temporära skillnader finansiella instrument	19	—
	19	19

Vid varje bokslutstillfälle omprövas redovisningen av uppskjutna skatter. I denna omprövning medverkar företagsledningen och styrelsen genom bedömningar av sannolikheten att de uppskjutna skattefordringarna kan realiseras genom framtida beskattningsbara inkomster. Under 2005 har en uppskjuten skattefordran, enligt gällande redovisningsregler aktiverats i redovisningen efter-

som verksamheten under 2004 och 2005 har visat positiva resultat samt att styrelse och ledning bedömer att verksamheten uppnått en stabil framtida vinstgenereringsförmåga som möjliggör ett utnyttjande av förlustavdragen och avdragsgilla temporära skillnader.

FORTS NOT 11

Skillnaden mellan nominell skattesats och effektiv skattesats uppkommer på följande sätt:

Koncernen

Avstämning av redovisad skatt och effektiv skattesats	2005		2004	
	Skatt	Skattesats, %	Skatt	Skattesats, %
Resultat före skatt	566	—	193	—
Skatt enligt gällande skattesats	- 158	28	- 54	10
Ej avdragsgilla kostnader	- 1	0	- 3	1
Ej skattepliktiga intäkter	—	—	4	- 1
Tidigare ej redovisade underskottsavdrag	633	- 112	—	—
Tidigare ej redovisade avdragsgilla temporära skillnader	163	- 29	78	- 14
Underskott där uppskjuten skattefordran ej redovisas	—	—	- 26	5
Redovisad skatt i resultaträkningen	637	- 113	- 1	1

Moderbolaget

Avstämning av redovisad skatt och effektiv skattesats	2005		2004	
	Skatt	Skattesats, %	Skatt	Skattesats, %
Resultat före skatt	542	—	169	—
Skatt enligt gällande skattesats	- 152	28	- 47	9
Ej avdragsgilla kostnader	- 1	0	- 4	1
Ej skattepliktiga intäkter	—	—	4	- 1
Tidigare ej redovisade underskottsavdrag	598	- 110	—	—
Tidigare ej redovisade avdragsgilla temporära skillnader	186	- 34	78	- 14
Underskott där uppskjuten skattefordran ej redovisas	—	—	- 26	4
Redovisad skatt i resultaträkningen	631	- 116	5	- 1

Avseende finansiellt leasade tillgångar är amorteringar skattemässigt avdragsgilla, ej av- och nedskrivningar.

12 MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Koncernen	Leasad byggnad	Egna transport-medel	Egna investeringar i leasade transport-medel	Leasade transport-medel	Summa transport-medel	Byggnads-inventarier	Övriga maskiner och inventarier	Summa	Summa
								maskiner och inventarier	materiella anläggnings-tillgångar
Redovisat värde vid årets början	—	778	517	6 011	7 306	1	91	92	7 398
Investeringar	—	- 3	188	981	1 166	5	2	7	1 173
Försäljningar/utrangeringar	—	- 27	- 3	- 102	- 132	—	- 4	- 4	- 136
Omklassificeringar	59	2	57	745	804	14	2	16	879
Akkumulerat anskaffningsvärde vid årets slut	59	750	759	7 635	9 144	20	91	111	9 314
Akkumulerade avskrivningar vid årets början	—	- 204	- 164	- 1 195	- 1 563	—	- 51	- 51	- 1 614
Årets avskrivningar	- 3	- 64	- 69	- 308	- 441	- 2	- 15	- 17	- 461
Försäljningar/utrangeringar	—	21	3	101	125	—	4	4	129
Omklassificeringar	—	—	—	28	28	—	—	—	28
Akkumulerade avskrivningar vid årets slut	- 3	- 247	- 230	- 1 374	- 1 851	- 2	- 62	- 64	- 1 918
Akkumulerade nedskrivningar vid årets början	—	- 28	—	- 1 550	- 1 578	—	—	—	- 1 578
Akkumulerade nedskrivningar vid årets slut	—	- 28	—	- 1 550	- 1 578	—	—	—	- 1 578
Redovisat värde vid årets slut	56	475	529	4 711	5 715	18	29	47	5 818
Föregående års av- och nedskrivningar	—	- 78	- 55	- 298	- 431	—	- 19	- 19	- 450

	Leasad byggnad	Egna transport-medel	Egna investeringar i leasade transport-medel	Leasade transport-medel	Summa transport-medel	Byggnads-inventarier	Övriga maskiner och inventarier	Summa maskiner och inventarier	Summa materiella anläggningstillgångar
Moderbolaget									
Redovisat värde vid årets början	—	774	517	6 011	7 302	1	51	52	7 354
Investeringar	—	- 3	188	981	1 166	5	2	7	1 173
Försäljningar/utrangeringar	—	- 25	- 3	- 102	- 130	—	- 1	- 1	- 131
Omklassificeringar	59	1	57	745	803	14	1	15	877
Ackumulerat anskaffningsvärde vid årets slut	59	747	759	7 635	9 141	20	53	73	9 273
Ackumulerade avskrivningar vid årets början	—	- 202	- 164	- 1 195	- 1 561	—	- 35	- 35	- 1 596
Årets avskrivningar	- 3	- 62	- 69	- 307	- 438	- 2	- 7	- 9	- 450
Försäljningar/utrangeringar	—	18	2	101	121	—	1	1	122
Omklassificeringar	—	—	—	28	28	—	—	—	28
Ackumulerade avskrivningar vid årets slut	- 3	- 246	- 231	- 1 373	- 1 850	- 2	- 41	- 43	- 1 896
Ackumulerade nedskrivningar vid årets början	—	- 28	—	- 1 550	- 1 578	—	—	—	- 1 578
Ackumulerade nedskrivningar vid årets slut	—	- 28	—	- 1 550	- 1 578	—	—	—	- 1 578
Redovisat värde vid årets slut	56	473	528	4 712	5 713	18	12	30	5 799
Föregående års av- och nedskrivningar	—	- 77	- 55	- 298	- 430	—	- 11	- 11	- 441

Koncernen har förpliktelser gentemot bolagets leasegivare vad gäller underhåll och upprustning. Ett upprustningsbehov har identifierats uppgående till cirka MSEK 278 (349). För inköp av fordon finns ett åtagande avseende nya tåg, dubbeldäckarna, uppgående till MSEK 298 (1 478). Den totala investeringsramen uppgår till MSEK 2 700, varav MSEK 2 634 förväntas att nyttjas. Vid leverans av fordonen sker omklassificering från pågående nyanläggningar till materiella anläggningstillgångar – leasade transportmedel. Vid delleverans beräknas det genomsnittliga anskaffningsvärdet per enhet. Beräkningen sker genom en proportionell fördelning av förväntad totalutgift inklusive finansieringskostnader på antalet beställda enheter. Värdet av antalet levererade enheter multiplicerat med den genomsnittliga anskaffningskostnaden, inklusive ränta, omförs från pågående anläggning till leasade transportmedel.

Av det totala anskaffningsvärdet uppgår fullt avskrivna anläggningstillgångar till MSEK 303 i koncernen och MSEK 302 i moderbolaget. Det redovisade värdet för de anläggningstillgångar som sålts eller utrangerats uppgår till MSEK 7 i koncernen och MSEK 9 i moderbolaget. Merparten av SJs fordon är leasade med löptider fram till 2021, varav större delen med förfallotidpunkt 2011–2014.

I dessa avtal används fordonet som säkerhet för leasingkulden. Kategorin egna transportmedel utgörs av ägda fordon, i huvudsak vagnar av äldre modell, exempelvis 60-tals sittvagnar, sovvagnar, liggvagnar samt sju Öresundståg. Egna investeringar i leasade transportmedel utgörs främst av upprustningar av X 2000-tåg och viss ombyggnation av tåg, huvudsakligen elsäkerhetsombyggnader.

Låneuppläggningskostnaderna ingår inte i tillgångarnas anskaffningsvärden utan redovisas som förutbetalad kostnad. Den aktiverade räntan utgör 2% av de totala materiella anläggningstillgångarna. I beloppet för 2005 ingår ackumulerade aktiverade ränteutgifter om MSEK 155 (124) varav MSEK 31 (27) har aktiverats under 2005.

Moderbolaget har erhållit en försäkringsersättning i samband med olycka för skadat tåg uppgående till MSEK 15 (5). Leasad byggnad består av en verkstad för underhåll av dubbeldäckare vars hyresavtal löper fram till och med 2024-12-31. SJs resultat 2005 har inte medfört några förändringar i uppskattningar och bedömningar i beräkningen av nyttjandevärdet för investeringar i tåg.

FORTS NOT 12

Pågående nyanläggningar

Koncernen	Egna transport-medel	Maskiner och inventarier	Summa egna pågående nyanläggningar	Leasade transport-medel	Leasad byggnad	Summa leasade pågående nyanläggningar	Totalt pågående nyanläggningar
Redovisat värde vid årets början	24	19	43	1 162	59	1 221	1 264
Investeringar	65	- 2	63	155	—	155	218
Omklassificeringar	- 2	- 16	- 18	- 802	- 59	- 861	- 879
Redovisat värde vid årets slut	87	1	88	515	—	515	603

Moderbolaget	Egna transport-medel	Maskiner och inventarier	Summa egna pågående nyanläggningar	Leasade transport-medel	Leasad byggnad	Summa leasade pågående nyanläggningar	Totalt pågående nyanläggningar
Redovisat värde vid årets början	24	18	42	1 162	59	1 221	1 263
Investeringar	64	- 3	61	155	—	155	216
Omklassificeringar	- 1	- 15	- 16	- 802	- 59	- 861	- 877
Redovisat värde vid årets slut	87	0	87	515	—	515	602

Under året har pågående nyanläggningar i koncernen uppgående till MSEK 879 (25) och i moderbolaget uppgående till

MSEK 877 (17) färdigställt, främst beroende på att de nya dubbeldäckarna tagits i bruk.

Förskott	Koncernen		Moderbolaget	
	2005	2004	2005	2004
Redovisat värde vid årets början	—	699	—	—
Årets förskott avseende fordon	—	157	—	—
Omklassificeringar	—	- 856	—	—
Redovisat värde vid årets slut	—	—	—	—

Under 2005 har inga förskott utbetalats då finansiering av dubbeldäckare som förskotten avsåg sker genom en leasingtransaktion.

13 IMMATERIELLA TILLGÅNGAR

Koncernen	Varumärke	Övriga immateriella tillgångar	Summa immateriella tillgångar
Redovisat värde vid årets början	240	185	425
Akkumulerat anskaffningsvärde vid årets slut	240	185	425
Akkumulerade avskrivningar vid årets början	- 96	- 80	- 176
Årets avskrivningar	- 24	- 19	- 43
Akkumulerade avskrivningar vid årets slut	- 120	- 99	- 219
Akkumulerade nedskrivningar vid årets början	—	- 1	- 1
Årets nedskrivningar	—	0	0
Akkumulerade nedskrivningar vid årets slut	—	- 1	- 1
Redovisat värde vid årets slut	120	85	205
Föregående års avskrivningar	- 24	- 20	- 44

I samband med övertagandet av persontrafikverksamheten i affärsverket Statens järnvägar övertogs ett värde för varumärket SJ. Eftersom varumärket SJ är väl inarbetat på den svenska marknaden har en avskrivningstid på tio år valts, varav fem återstår. Övriga immateriella tillgångar avser balanserade utvecklingskostnader investerade i ett biljettförsäljningssystem. Den återstående avskrivningstiden för denna investering är fem år av en total avskrivningstid på tio år.

Årets kostnader för forskning och utveckling av biljettförsäljningssystemet som redovisats i resultaträkningen, uppgår till MSEK 2. Dessa utgörs främst av kostnader kring förstudier för framtida utveckling. En prövning genomförs årligen om nedskrivningsbehov av de immateriella tillgångarna föreligger.

FORTS NOT 13

Moderbolaget	Varumärke	Övriga immateriella tillgångar	Summa immateriella tillgångar
Redovisat värde vid årets början	240	—	240
Ackumulerat anskaffningsvärde vid årets slut	240	—	240
Ackumulerade avskrivningar vid årets början	- 96	—	- 96
Årets avskrivningar	- 24	—	- 24
Ackumulerade avskrivningar vid årets slut	- 120	—	- 120
Redovisat värde vid årets slut	120	—	120
Föregående års avskrivningar	- 24	—	- 24

14 ANDELAR I KONCERNBOLAG

Moderbolaget	2005	2004
Redovisat värde vid årets början	183	184
Investeringar	0	2
Försäljningar ¹⁾	—	- 3
Redovisat värde vid årets slut	183	183

1) Avser försäljning av 90% av aktierna i PS ParkSmart AB.

Specifikation över aktier och andelar i koncernbolag	Org nr	Säte	Antal andelar	Andel ¹⁾ i %	Redovisat värde
SJ Event AB	556577-3008	Stockholm	1 000	100	0
Linkon AB	556577-2984	Stockholm	501 000	100	50
SJ Försäkring AB	516401-8458	Stockholm	10 000	100	34
SJ Invest AB	556022-1755	Stockholm	700 000	100	87
Vilma AB	556083-2098	Stockholm	5 000	100	1
SJ AdVenture AB	556064-8692	Stockholm	5 000	100	10
Entertrainment AB	556034-4235	Malmö	1 605	100	0
Sveriges Järnvägar AB	556196-5418	Stockholm	1 000	100	1
SJ International AB	556596-9630	Stockholm	1 000	100	0
Ratatosk Väst kustbanan AB	556609-3950	Falkenberg	510	51	0
Stockholmståg AB	556604-8343	Stockholm	700	70	0
Stockholmståg KB ²⁾	969704-4239	Gävle	680	68	0
Summa					183

1) Kapitalandelen överensstämmer med rösträttsandelen.

2) SJ AB är komplementär i Stockholmståg KB.

15 ANDELAR I INTRESSEBOLAG

	Koncernen		Moderbolaget	
	2005	2004	2005	2004
Akkumulerade anskaffningsvärden vid årets början	9	8	10	8
Inköp	6	2	6	2
Försäljning	—	—	—	—
Akkumulerade anskaffningsvärden vid årets slut	15	10	16	10
Akkumulerade resultatandelar vid årets början	3	3	—	—
Årets resultatandel i intressebolags resultat	1	0	—	—
Akkumulerade resultatandelar vid årets slut	4	3	—	—
Akkumulerade nedskrivningar vid årets början	-5	—	-5	—
Årets nedskrivningar	—	-5	—	-5
Akkumulerade nedskrivningar vid årets slut	-5	-5	-5	-5
Redovisat värde vid årets slut	14	8	11	5

Specifikation av moderbolagets och koncernens innehav av andelar i intressebolag:

	Org. nr	Säte	Antal andelar	Andel ¹⁾ i %	Redovisat värde i koncernen	Redovisat värde i moderbolaget	Moderbolagets andel av intressebolagets:			
							tillgångar	skulder	avsättningar	intäkter
Amadeus Sweden AB	556277-9461	Stockholm	13 050	22	4	1	18	9	1	0
Förlags AB Sveriges Kommunikationer	556005-5955	Stockholm	150	50	1	1	3	0	0	4
Kustpilen AB	556412-4609	Karlskrona	1 875	25	0	0	0	0	—	1
Kust till Kust AB	556481-7822	Karlskrona	60	25	0	0	0	1	—	1
Linx AB ²⁾	556577-2992	Göteborg	5 000	50	0	0	0	—	—	—
Merresor i Sverige AB	556584-2134	Stockholm	500	50	8	8	8	7	—	13
Samtrafiken i Sverige AB ³⁾	556467-7598	Stockholm	542	41	1	1	5	3	1	13
Trafik i Mälardalen AB	556083-1959	Stockholm	400	50	0	0	2	1	0	1
Västståg AB	556613-6577	Skövde	950	48	0	0	2	1	—	2
Summa ägda andelar i intressebolag					14	11	38	22	2	35

1) Kapitalandelen överensstämmer med rösträttsandelen.

2) I likvidation.

3) Samtrafiken i Sverige AB har brutet räkenskapsår 1/7–30/6.

Intressebolagen har inga ansvarsförbindelser. Ingen redovisning har gjorts direkt mot eget kapital i intressebolagen.

16 LÅNGFRISTIGA VÄRDEPAPPERSINNEHAV¹⁾

	Koncernen		Moderbolaget	
	2005	2004	2005	2004
Redovisat verkligt värde vid periodens början	2	13	1	10
Investeringar	—	1	—	1
Försäljningar ²⁾	—	-10	—	-10
Nedskrivningar	—	-2	—	—
Redovisat verkligt värde vid periodens slut	2	2	1	1

1) Innehav i onoterade aktier som ej avser koncern- eller intressebolag.

2) Avser försäljning av aktier i BiljettDirekt Ticnet AB.

17 LÅNGFRISTIGA FORDRINGAR

Koncernen	2005		2004	
	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
Depositioner	733	733	257	257
Summa	733	733	257	257

Moderbolaget	2005		2004	
	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
Depositioner	733	733	257	257
Summa	733	733	257	257

De långfristiga fordringarna, MSEK 733 (257) avser en deposition i samband med en leasingtransaktion med Nordea uppgående till MSEK 258 (252), med en löptid på 9,5 år.

Därutöver finns en fordran på en utlåning till affärsverket Statens järnvägar om MSEK 470 samt ytterligare en deposition uppgående till MSEK 5 (5).

18 VARULAGER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2005	2004	2005	2004
Uniformslager med mera	4	7	4	7
Summa	4	7	4	7

Bolagets lager utgörs till huvuddelen av ett konsignationslager som avser uniformer. Därutöver finns ett lager avseende biljett-ämnen.

Inte i några fall överskrider anskaffningsvärdet nettoförsäljningsvärdet i väsentlig omfattning, varför lagret värderats till anskaffningskostnaden. Under 2005 har bolaget haft ett varuuttag på MSEK 15.

Avdrag för inkurans uppgår till MSEK 1 under året.

19 KUNDFORDRINGAR OCH UPPLUPNA INTÄKTER

	Koncernen	
	2005	2004
Kundfordringar	305	326
Upplupen spårhyra	0	17
Upplupna ränteintäkter	6	3
Övriga upplupna intäkter	20	14
Summa	331	360

Reglering av upplupen spårhyra från 2001–2003 har skett under 2005.

20 FÖRUTBETALDA KOSTNADER

	Koncernen	
	2005	2004
Förutbetalda fordonshyror	23	24
Övriga förutbetalda kostnader	47	46
Summa	70	70

21 FÖRUTBETALDA KOSTNADER OCH UPPLUPNA INTÄKTER

	Moderbolaget	
	2005	2004
Förutbetalda fordonshyror	22	24
Övriga förutbetalda kostnader	41	36
Upplupen spårhyra	0	17
Upplupna ränteintäkter	6	3
Övriga upplupna intäkter	18	9
Summa	87	89

Reglering av upplupen spårhyra från 2001–2003 har skett under 2005.

Hantering av finansiella risker

Finansierings- och likviditetsrisk

Med finansierings- och likviditetsrisk avses risken att kostnaden blir högre och finansieringsmöjligheterna begränsade när lån ska omsättas eller att betalningsförpliktelser inte kan uppfyllas som en följd av otillräcklig likviditet samt svårigheter att erhålla finansiering. SJs finansieringskällor utgörs i huvudsak av kassaflöde från den löpande verksamheten och upplåning.

Räntebärande upplåning består av långfristiga finansiella leasingkontrakt med affärsverket Statens järnvägar och Nordea Finans Sverige AB till rörlig ränta. Dessutom finns ett hyresavtal med Jernhusen avseende en underhållsverkstad, som på grund av den långa bindningstiden redovisas som ett finansiellt leasingkontrakt med fast ränta. Finansierings- och likviditetsrisker hanteras inom ramen för fastställd finanspolicy.

Ränterisk

Den räntebärande upplåningen medför att koncernen exponeras för ränterisk. Ränterisk kan delas in i kassaflödesrisk och värderisk. Kassaflödesrisk avser risken att förändringar i marknadsräntan påverkar SJs resultat och kassaflöden negativt. Värderisk avser att räntebärande instruments marknadsvärde påverkas negativt till följd av att marknadsräntan förändras. Hur snabbt en varaktig förändring i räntenivåerna får genomslag på SJs finansnetto beror på upplåningens räntebindningstid. SJs upplåning består huvudsakligen av långfristiga finansiella leasingavtal med rörlig ränta. För att uppnå önskad räntebindningstid används derivatinstrument såsom ränteswapavtal som ändrar den rörliga räntan till fast ränta. Finanspolicyen föreskriver att den genomsnittliga räntebindningstiden i skuldportföljen ska vara två till fyra år. Styrelsen har temporärt beviljat SJ rätten att frångå detta intervall fram till dess att leasingfinansieringen avseende de nya regionaltågen är slutförd.

Valutarisk

Valutarisk avser en risk för att valutakursförändringar negativt påverkar SJs resultat- och balansräkning. Valutariskexponering uppstår vid betalningsflöden och vid finansiering i utländsk valuta (transaktionsexponering). För SJ består transaktionsexponeringen av betalningar i utländsk valuta till följd av investeringar i fordon samt vid köp av tjänster. SJ har tecknat valutaterminskontrakt för att minimera valutarisken för de nya regionaltågen.

Kredit- och motpartsrisk

Kredit- och motpartsrisk avser en risk att motparten i en transaktion inte kan fullgöra sitt åtagande och därmed vållar SJ en förlust. SJ exponeras för detta, dels när överskottslikviditet placeras i finansiella tillgångar och dels vid handel med derivatinstrument. För att begränsa motpartsrisken accepteras endast motparter med hög kreditvärdighet enligt fastställd finanspolicy.

Vid handel med derivatinstrument har avtal enligt International Swaps and Derivatives Association (ISDA) tecknats för att begränsa motpartsrisken. Per den 31 december 2005 uppgick den totala motpartsexponeringen i derivatinstrument (beräknat som nettofordran per motpart) till MSEK 1 481 (1 332). Vid denna beräkning har marknadsvärdet på derivatinstrumenten använts som mått på exponeringen. Den kommersiella kreditrisken omfattar kundernas betalningsförmåga.

SJs kundfordringar utgörs av ett stort antal små utestående belopp hos privatpersoner samt av fordringar hos företag inom skilda branscher. De faktiska kundförlusterna i relation till SJs nettoomsättning understeg 0,1% år 2005.

I syfte att minska risken för kundförluster inhämtas erforderliga kreditupplysningar från externa källor i samband med försäljning på kredit, i enlighet med SJs kreditpolicy.

SJs finanspolicy föreskriver hur överskottslikviditet får placeras. Motpartens kreditvärdighet skall vara hög, för bolag minst motsvarande K-1 rating. Begränsningar finns avseende belopp per motpart och löptid. Stat, kommun, landsting och statligt ägda bolag är acceptabla motparter. Vad gäller staten och därigenom affärsverket Statens järnvägar finns inga limiter på vare sig löptider eller storlek på placeringar.

Finansiella derivatinstrument

SJ använder derivatinstrument för att hantera ränte- och valutaexponering i verksamheten. Finanspolicyen föreskriver att kontrakterade framtida flöden ska valutakurssäkras. Den pågående nyanvändningen av dubbeldäckare är kontrakterade i EUR.

Betalningsflödena i projektet har enligt gällande policy valutakurssäkrats till SEK med hjälp av valutaderivat, i form av valutaterminer.

Definitioner

Valutatermin

En valutatermin är avtal om att köpa eller sälja en valuta vid ett bestämt tillfälle till en bestämd kurs.

Ränteswap

Avtal om byte av räntebetalningar från fast till rörlig räntesats och vice versa. Om räntebetalningarna sker i olika valutor är avtalet en kombinerad valuta- och ränteswap.

Räntebärande och icke räntebärande finansiella tillgångar och skulder

Bland de finansiella tillgångarna utgörs de räntebärande tillgångarna främst av kortfristiga placeringar uppgående till MSEK 698 (999), samt av kassa och bank om MSEK 19 (15). Kortfristiga placeringar utgörs främst av av bank- och företagscertifikat med en löptid understigande ett år. Det verkliga värdet för dessa uppgår till MSEK 698.

Koncernens långsiktiga värdepappersinnehav avser aktier i övriga företag (se not 16), uppgående till MSEK 2 (2).

Den räntebärande upplåningen avser finansiell leasing för järnvägsfordon om MSEK 4 053 med rörlig ränta. Ränterisken i denna har delvis säkrats till fast ränta genom swapavtal, där rörlig ränta byts mot fast ränta.

Eftersom delar av leasingkulden har säkrats till fast ränta med räntesäkringsinstrument är koncernens exponering för en momentan ränteförändring begränsad. Under år 2006 beräknas en höjning av marknadsräntan på en procentenhet påverka koncernens resultat med MSEK 21. Detta förklaras av att av den totala leasingkulden på MSEK 4 053 är MSEK 1 925 räntesäkrat och MSEK 2 128 är rörligt och påverkas av en ränteförändring.

SJ hyr en verkstad för underhåll av järnvägsfordon. Då hyresavtalet har en fast hyra och en återstående löptid på 19 år kategoriseras hyresavtalet som ett finansiellt leasingkontrakt med fast ränta, trots att inget ränteswapavtal ingåtts. Leasingkulden värderas till MSEK 56 per 2005-12-31, varvid den totala redovisade

leasingsskulden uppgår till MSEK 4 109 och koncernens skulder med fast ränta uppgår till MSEK 1 981 enligt nedan.

Låneförfallstruktur leasingsskulder inklusive ränteswappar 2005-12-31	Koncernen		Summa
	Fast ränta	Rörlig ränta	
2006	3	78	81
2007	3	80	83
2008	3	82	85
2009	3	83	86
2010	3	555	558
2011 och senare	1 966	1 250	3 216
Summa	1 981	2 128	4 109

Räntebindning och upplåning

I enlighet med SJs finanspolicy används räntederivat för att hantera ränterisken i skuldportföljen. Per 2005-12-31 var den totala långfristiga utestående räntebärande skuldernas genomsnittsränta 2,1% (2,4) exklusive, respektive 3,3% (3,8) inklusive räntederivat. Den effektiva räntan på utestående räntebärande skulder inklusive räntederivat uppgick till 3,3% (3,9). Därutöver tillkommer en riskavspeglande avgift som fastställs av Riksgäldskontoret på 0,5% för leasinglån tagna innan bolagiseringen 2000-12-31. Avgiften erläggs till affärsverket Statens järnvägar.

Den genomsnittliga räntebindningstiden i den totala låneportföljen inklusive räntederivat uppgick till 1,8 år (2,1). Koncernens totalt beviljade lånelöften har en genomsnittlig löptid av 7,0 år (7,6) på balansdagen.

Ränteswapparna är till för att täcka av de långfristiga leasinglånen som förfaller efter år 2010. Av total leasingsskuld om MSEK 4 109 täcks MSEK 1 925 med ränteswappar. För de swappar som ligger innan låneförfall kommer nya swappar att tas för att matcha låneförfallen.

För att säkerställa att koncernen har tillgänglig likviditet vid önskad tidpunkt föreskriver finanspolicy att koncernen alltid ska ha tillgång till minst MSEK 500 i likvida medel eller genom bekräftade kreditlöften. Per 2005-12-31 uppgick SJs likviditet till MSEK 717 fördelat på en kassa på MSEK 19 (15) samt kortfristiga placeringar om MSEK 698 (999).

SJ har en kreditram hos Riksgäldskontoret på MSEK 2 000 (2 000) varav MSEK 200 (200) är reserverade av SJ för att garantera SJ Försäkring ABs försäkringstekniska avsättningar. Per 2005-12-31 uppgick dessa avsättningar till MSEK 172 (163). Lånelöftet hos Riksgäldskontoret löper fram till 2007-12-31, och innebär att SJ måste inhämta godkännande från Riksgäldskontoret om SJ i samband med finansiering pantsätter med annan part än Riksgäldskontoret.

SJ har under 2005 lånat ut MSEK 470 till affärsverket Statens järnvägar med förfall 2010-01-03. Dessa medel kan lyftas tillbaka till SJ inom en månad vid likviditetsbehov. Slutligen har SJ en utnyttjad kredit på MSEK 100 (100) hos Nordea Bank AB.

Finansiella derivatinstrument

Ränteswapsavtal har tecknats av SJ för att täcka av ränterisken för ingångna leasingavtal, enligt gällande finanspolicy.

Den pågående nyanskaffningen av dubbeldäckare är kontrakterade i EUR.

Betalningsflödena i projektet har enligt gällande policy valutakursräkrats till SEK med hjälp av valutaderivat, i form av valuta-terminer.

Derivatinstrument Nominella värden	Koncernen		Moderbolaget	
	2005	2004	2005	2004
Räntederivat				
Ränteswapsavtal	1 925	1 925	1 925	1 925
Valutaderivat				
Valutaterminskontrakt, EUR	612	1 491	612	1 491
Summa	2 537	3 416	2 537	3 416

Finansiella derivatinstrument 2005-12-31	Koncernen		Moderbolaget	
	Nominellt värde	Verkligt värde	Nominellt värde	Verkligt värde
Räntederivat				
Ränteswapsavtal	1 925	- 69	1 925	- 69
Valutaderivat				
Valutaterminskontrakt, EUR	612	4	612	4
Summa	2 537	- 65	2 537	- 65

Förfallostruktur derivatinstrument	Räntederivat	Valutaderivat
	Ränteswapsavtal	Valutaterminskontrakt
2006	452	610
2007	722	2
2008	—	—
2009	—	—
2010	751	—
2011 och senare	—	—
Summa	1 925	612

I SJs balansräkning tas finansiella tillgångar och skulder upp till upplupet anskaffningsvärde eller verkligt värde. Vid fastställande av verkligt värde används officiella valuta- och räntenoteringar. Totalt uppskjuten skuld i derivatinstrument som innehas i säkringssyfte uppgick vid utgången av 2005 till MSEK -65 att jämföra med MSEK -94 vid ingången av året. Den värdeförändring som positivt har påverkat eget kapital direkt, är därmed MSEK 28 och den värdeförändring som har redovisats över resultaträkningen uppgår till MSEK 3.

Enligt gällande principer redovisas derivat, det vill säga ränteswapsavtal respektive valutaterminsavtal i balansräkningen.

Då derivat ej klassificerar sig för säkringsredovisning redovisas värdeförändringen över resultaträkningen. För de derivat som säkringsredovisas redovisas värdeförändringen direkt mot eget kapital. SJ tillämpar likviditetsredovisning för alla gjorda transaktioner.

23 EGET KAPITAL**KONCERNEN****Aktiekapital**

Enligt bolagsordningen för SJ AB ska aktiekapitalet uppgå till lägst MSEK 400 och till högst MSEK 1 600. Samtliga aktier är fullt betalda. Inga aktier innehas av bolaget självt eller av dess dotterbolag. I SJ AB finns inga A-aktier, B-aktier eller preferensaktier.

Antalet aktier uppgår till 4 000 000 och kvotvärdet är 100 kronor per aktie.

Övrigt tillskjutet kapital

Tillskjutet kapital utgörs av kapitaltillskott som SJ mottagit från ägaren under åren 2001, 2003 och 2004.

Reserver, kassaflödessäkringar

I samband med införandet av IAS 39 redovisas koncernens alla derivat i balansräkningen. För dessa derivat, ränteswappar och valutaterminer tillämpas säkringsredovisning, vilket innebär att värdeförändringen har förts direkt mot eget kapital i balansräkningen. Per 2005-01-01 uppgick derivaten till MSEK -99.

Kassaflödessäkringar

Derivatens värdeförändring, det vill säga vinster och förluster hänförliga till ej reglerade kassaflödessäkringar, redovisas mot reserver under eget kapital för att senare föras till resultaträkningen som säkrad transaktion.

Uppskjuten skatt på kassaflödessäkringar

Uppskjuten skatt på kassaflödessäkringar redovisas mot reserver under eget kapital.

Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat

I balanserade vinstmedel ingår bland annat årets resultat samt den del av obeskattade reserver som utgör eget kapital, liksom det ej utdelade resultatet i intressebolag.

MODERBOLAGET**Aktiekapital**

Enligt bolagsordningen för SJ AB ska aktiekapitalet uppgå till lägst MSEK 400 och till högst MSEK 1 600. Samtliga aktier är fullt betalda. Inga aktier innehas av bolaget självt eller av dess dotterbolag. I SJ AB finns inga A-aktier, B-aktier eller preferensaktier.

Antalet aktier uppgår till 4 000 000 och kvotvärdet är 100 kronor per aktie.

Bundna och fria reserver

Eget kapital fördelas enligt svensk lag mellan icke utdelningsbara (bundna) respektive utdelningsbara (fria) medel.

Det utdelningsbara beloppet är beroende både av en beloppsspärr och av en försiktighetsregel. Beloppsspärren medför att ingen utdelning sker om det inte finns full täckning för det bundna egna kapitalet omedelbart efter utdelningen. Försiktighetsregeln innebär dessutom att utdelning endast får ske då det är försvarligt med beaktande av de risker som verksamhetens art och omfattning ställer på moderbolagets och koncernens eget kapital.

Det bundna kapitalet består av aktiekapital MSEK 400 (400) och reservfond MSEK 200 (200). Den ingående överkursfonden har under året överförts till reservfond.

Övriga avsättningar	Koncernen		Moderbolaget	
	2005	2004	2005	2004
Förlustavtal ¹⁾	120	342	120	342
Skadeståndslivräntor ²⁾	114	90	103	90
Fordon ³⁾	4	62	4	62
Omstrukturering ⁴⁾	2	12	2	12
Försäkringsavtal ⁵⁾	85	91	—	—
Övrigt ⁶⁾	—	13	—	13
Summa	325	610	229	519

1) Förlustavtal

Avsättning vid årets början	342	581	342	581
Kortfristig del av avsättning	- 222	- 239	- 222	- 239
Avsättning vid årets slut	120	342	120	342

2) Skadeståndslivräntor

Avsättning vid årets början	90	90	90	90
Omvärdering under året	24	—	24	—
Beräknad ränta*	5	5	5	5
Kortfristig del av avsättning	- 5	- 5	- 5	- 5
Omklassificering	—	—	- 11	—
Avsättning vid årets slut	114	90	103	90

* Räntekostnad vid nuvärdesberäkning för skadeståndslivräntor.

3) Fordon

Avsättning vid årets början	62	56	62	56
Årets reservering	—	17	—	17
Kortfristig del av avsättning	- 58	- 11	- 58	- 11
Avsättning vid årets slut	4	62	4	62

4) Omstrukturering

Avsättning vid årets början	12	21	12	21
Årets reservering	—	9	—	9
Kortfristig del av avsättning	- 10	- 18	- 10	- 18
Avsättning vid årets slut	2	12	2	12

5) Försäkringsavtal

Avsättning vid årets början	91	104	—	—
Årets avsättning	11	10	—	—
Kortfristig del av avsättning	- 17	- 23	—	—
Avsättning vid årets slut	85	91	—	—

6) Övrigt

Avsättning vid årets början	13	65	13	65
Årets avsättning	—	12	—	12
Kortfristig del av avsättning	- 13	- 65	- 13	- 65
Avsättning vid årets slut	—	13	—	13

Förlustavtal

Vissa av SJ bundna ingångna avtal avseende trafik och andra tjänsteleveranser har konstaterats vara förlustavtal. Då dessa avtal medför att framtida förluster kommer att belasta bolaget har en noggrann beräkning av avsättning till förlustavtal gjorts. Avsättningen sträcker sig som längst till och med juni 2007.

Uppskattningar och bedömningar bygger på erfarenhet samt på rimliga antaganden. Utfallet av förlustavtal avseende trafik- och tjänsteleveranser 2005 medför inte att förändringar i några antaganden har gjorts.

Skadeståndslivräntor

Skadeståndslivräntor avser skadeersättning som utgår till ett drygt 60-tal personer som skadats huvudsakligen före bolagiseringen av SJ. Skadeståndslivräntorna är livsvariga men vid 65 års ålder sker nästan uteslutande en nedsättning av livräntan med hälften, eller om individen vid skadetillfället är mycket ung sker en nedsättning med upp till två tredjedelar. En årlig uppräknings sker av de värdesäkrade livräntorna. Under 2005 har ledningen gjort nya bedömningar i samband med beräkningen av avsättningen på grund av förändrade antaganden kring förväntad livslängd, val av diskonteringsränta samt det index varmed de värdesäkrade livräntorna räknats upp med. Den valda diskonteringsräntan är den 10-åriga räntan kallad SWAP 10 Y. Den årliga uppräknings sker i enlighet med skadeståndslagen med genomsnittligt prisbasbelopp för cirka hälften av skadeståndslivräntorna samt med fem procent för de övriga. Efter 2009 antas den årliga uppräknings ske med genomsnittligt prisbasbelopp för alla livräntor. Dessa nya antaganden har medfört att avsättningen för skadeståndslivräntor har omvärderats med MSEK 24. MSEK 11 har överförts från moderbolaget till dotterbolaget SJ Försäkring AB.

Omstrukturering

Avser ersättning till personer som i samband med tidigare omstruktureringsprogram är arbetsbefriade fram till ordinarie pension. Avsättningen kommer inte att vara helt slutreglerad förrän under 2009.

Försäkringsavtal

Vid bolagiseringen av SJ avsattes en engångspremie till SJ Försäkring AB, för att täcka åtagandet för inträffade personskador, som ej var slutreglerade vid bolagiseringstidpunkten, så kallade Run-off skador. Run-off skadorna är i allt väsentligt livsvariga.

Bland försäkringsavtalen ingår också ett åtagande till Swebus, att löpande betala ersättningar motsvarande pensionsförpliktelser, som Swebus har gentemot sina anställda. Avsättningen är beräknad på försäkringstekniska grunder, det vill säga avsättningen utgör det fastställda nuvärdet av förväntade utbetalningar per den 31 december 2005. Utbetalningar kommer att göras fram till och med 2010.

Inga förväntade eller möjliga gottgörelser från tredje part för något av de åtaganden som redovisats som avsättning finns. Ej heller finns eventalförpliktelser som hör från samma omständighet som någon av avsättningarna.

25 LEASINGSKULDER

Finansiell leasing**SJ som leasetagare**

SJ hyr fordon av affärsverket Statens järnvägar som har de finansiella leasingavtal som ingicks innan bolagiseringen 2000-12-31 avseende dessa fordon. Dessa leasingavtalen har kvarvarande löptid upp till åtta år och speglas i SJs balansräkning. Per 2005-12-31 uppgick de till MSEK 2 394 (2 394). För leasingkulderna tillkommer en riskavspelande avgift som Riksgäldskontoret fastställer, och som erläggs till affärsverket Statens järnvägar. För år 2005 fastställdes den till 0,5% (0,5). SJs finansiella leasingavtal enligt ovan refinansieras vid vissa förutbestämda tidpunkter. Vid dessa tillfällen har SJ möjlighet att amortera hela eller delar av lån. Samtliga leasingförpliktelser kvarstår dock vid amortering av lån.

SJ har också möjligheten att låna ut pengar till affärsverket Statens järnvägar motsvarande hela eller delar av lån. SJ får samma villkor vid utlåning som företaget betalar för motsvarande leasingfinansiering. Utlånade belopp kan regleras inom en månad vid likviditetsbehov. Under 2005 lånade SJ ut MSEK 470 till affärsverket Statens järnvägar. För motsvarande del av leasingkulder utgår ingen riskavspelande avgift, varvid riskavspelande avgift fastställd av Riksgäldskontoret belastar MSEK 1 924 (2 394) av SJs leasingkulder ingångna före bolagiseringen.

SJ har ett hyresavtal för en verkstad för underhåll av dubbeldeckare som löper fram till och med 2024-12-31. Hyresavtalet klassificeras som ett finansiellt leasingavtal.

Vidareuthyrning av finansiellt leasade fordon har skett uppgående till MSEK 41 för 2005. Kontrakterade avtal beträffande vidareuthyrning av finansiellt leasade fordon på balansdagen uppgår endast till mindre belopp och korta löptider.

SJ tecknade i september 2004 ett finansiellt leasingavtal med Nordea Finans Sverige AB (Nordea Finans), avseende 43 stycken dubbeldäckare. Under 2005 har 30 stycken dubbeldäckare levererats och finansierats genom finansiell leasing om MSEK 1 368 hos Nordea Finans. Resterande 13 fordon kommer att levereras under 2006. Dessa fordon kommer att vara interimfinansierade tills dess att leasingfinansieringen låses i december 2006. Efter leverans av samtliga tåg kommer den finansiella leasingen att uppgå till maximalt MSEK 2 200.

Det finansiella leasingavtalet med Nordea Finans skiljer sig på flera punkter från SJs tidigare leasingavtal:

- 1) Relativt kortfristig leasingfinansiering (8,5 år) i förhållande till fordonens nyttjandeperiod.
- 2) SJ har möjlighet att lösa hela eller delar av lånet 2 gånger per år.
- 3) SJ kommer under kontraktstiden att amortera ned till 40% av fordonens anskaffningsvärde.
- 4) SJ deponerade vid kontraktstillfället MSEK 250, som säkerhet för lånet. Det deponerade beloppet löper med ränta under leasingperioden.

Skulder som förfaller till betalning

	Koncernen		Moderbolaget	
	2005	2004	2005	2004
Under 2005	—	7	—	7
Under 2006	81	7	81	7
Under 2007	83	17	83	17
Under 2008	85	6	85	6
Under 2009	86	6	86	6
Under 2010	558	476	558	476
Under 2011 eller senare	3 216	2 839	3 216	2 839
Summa	4 109	3 358	4 109	3 358
Avgår kortfristig del	- 81	- 7	- 81	- 7
Summa långfristig del	4 028	3 351	4 028	3 351

För verkstaden för underhåll av fordon redovisas årligen en amortering av den finansiella leasingkulden om MSEK 3.

Leasingavtal som ingicks före bolagiseringen av SJ förfaller till betalning under åren 2010–2013.

Leasingkontrakts förfallostruktur	Framtida minimileasingavgifter	Nuvärde av framtida minimileasingavgifter
Inom 1 år	172	172
Summa kortfristiga leasingkulder	172	172
Inom mer än 1 men mindre än 5 år	1 149	1 063
Senare än 5 år	3 373	2 874
Summa långfristiga leasingkulder	4 522	3 937
Totalt leasingkulder	4 694	4 109

I minimileasingavgifter ingår ränta och kontraktensliga amorteringar av befintliga leasingkulder.

Operationell leasing**SJ som leasetagare**

Framtida betalningsåtaganden i nominella värden	Fordon	Koncernen	
		Lokaler	Summa
2006	194	76	270
2007	65	50	115
2008	—	31	31
2009	—	9	9
2010	—	2	2
2011 och senare	—	2	2
Summa	259	170	429

Koncernens operationella leasing avser främst fordons- och lokalhyror. Kontraktstiden varierar mellan 1 och 6 år.

Hyresavtalen är tecknade på sedvanliga marknadsmässiga villkor. Erlagda hyror under 2005 uppgår till MSEK 325.

26 LEVERANTÖRSSKULDER OCH UPPLUPNA KOSTNADER

	Koncernen	
	2005	2004
Leverantörsskulder	445	485
Personalrelaterade kostnader	127	125
Levererade ej fakturerade fordon, dubbeldäckare	29	—
Levererade ej fakturerade fordon, Öresundståg	—	93
El- och infrastrukturavgifter	77	73
Marknadsvärde derivatinstrument	89	—
Upplupna räntekostnader	36	28
Övriga upplupna kostnader	170	162
Summa	973	966

I samband med införandet av IAS 39, Finansiella instrument per 2005-01-01 redovisas derivat i balansräkningen. Den totala skulden för derivatinstrument uppgår till MSEK 89 varav MSEK 17 avser effekten av förlängning av valutaterminer.

Under året har levererade Öresundståg blivit delreglerade med MSEK 93. Slutreglering avseende garantidelen för Öresundstågen har ännu inte skett vilket framgår av not 28 Kortfristiga avsättningar.

Levererade ej fakturerade fordon avser projektkostnader för leverans och färdigställande av dubbeldäckarna.

27 FÖRUTBETALDA INTÄKTER

	Koncernen	
	2005	2004
Förutbetalda årskort och färdbiljetter	209	218
Förskottsfakturerade intäkter – ej levererade fordon	—	93
Övriga förutbetalda intäkter	32	24
Summa	241	335

Under året har fordon levererats till Israel Railways Ltd vilket medfört att förskottsfakturerade intäkter har minskat med MSEK 93.

28 KORTFRISTIGA AVSÄTTNINGAR

	Koncernen		Moderbolaget	
	2005	2004	2005	2004
Förlustavtal ¹⁾	222	239	222	239
Skadeståndslivräntor ²⁾	5	5	5	5
Fordon ³⁾	63	11	63	11
Omstrukturering ⁴⁾	11	63	11	63
Försäkringsavtal ⁵⁾	45	44	—	—
Övrigt ⁶⁾	26	70	26	70
Summa	372	432	327	388

1) Förlustavtal

Avsättning vid årets början	239	267	239	267
Kortfristig del av långfristig avsättning	222	239	222	239
Omvärdering under året	—	- 57	—	- 57
lanspråktaget	- 258	- 269	- 258	- 269
Beräknad ränta*	19	59	19	59
Avsättning vid årets slut	222	239	222	239

* Räntekostnad vid nuvärdesberäkning av avsättning för förlustavtal.

2) Skadeståndslivräntor

Avsättning vid årets början	5	5	5	5
Kortfristig del av långfristig avsättning	5	5	5	5
Årets utbetalningar	- 5	- 5	- 5	- 5
Avsättning vid årets slut	5	5	5	5

3) Fordon

Avsättning vid årets början	11	35	11	35
Kortfristig del av långfristig avsättning	58	11	58	11
Årets reservering	5	—	5	—
lanspråktaget under året	- 11	- 35	- 11	- 35
Avsättning vid årets slut	63	11	63	11

4) Omstrukturering

Avsättning vid årets början	63	54	63	54
Kortfristig del av långfristig avsättning	10	18	10	18
Årets reservering	24	57	24	57
Återförda ej nyttjade belopp	- 18	—	- 18	—
lanspråktaget under året	- 69	- 66	- 69	- 66
Avsättning vid årets slut	11	63	11	63

5) Försäkringsavtal

Avsättning vid årets början	44	25	—	—
Kortfristig del av långfristig avsättning	17	23	—	—
Årets reservering	13	16	—	—
lanspråktaget under året	- 29	- 20	—	—
Avsättning vid årets slut	45	44	—	—

6) Övrigt

Avsättning vid årets början	70	24	70	24
Kortfristig del av långfristig avsättning	13	65	13	65
Årets avsättning	14	7	14	7
Återförda ej nyttjade belopp	- 43	—	- 43	—
lanspråktaget under året	- 27	- 27	- 27	- 27
Avsättning vid årets slut	26	70	26	70

FORTS NOT 28

Förlustavtal

Under 2005 har avsättningen till förlustavtal ianspråktagits med MSEK 239 (267). En omvärdering under 2004 med MSEK 57 främst beroende på avtalsförändringar förklarar bland annat det större ianspråktagandet under 2004. Den vid nuvärdeberäkningen uppkomna räntekostnaden uppgick under 2005 till MSEK 19 (59). Minskningen förklaras med att modellen för nuvärdeberäkning ändrades under 2004 vilket medförde ökade räntekostnader detta år. Räntan, 6% baserar sig på antaganden om långsiktig låneränta plus riskpremie. Tidseffekten har påverkat nuvärdeberäkningen med endast MSEK -7 då avsättningen förväntas vara reglerad redan innan 2007 års utgång.

Skadeståndslivräntor

Årets utbetalning till de skadelidande uppgick till MSEK 5 (5). Den totalt nuvärdeberäknade avsättningen uppgick per 2005-12-31 till MSEK 108. Tidseffekten påverkar nuvärdeberäkningen med MSEK 90 då utbetalningar till livräntetagare förväntas fortgå i ytterligare drygt 50 år.

Fordon

Avsättningen för fordon omfattar främst kostnader för fordon som trafikerar Öresundstrafiken och som ännu ej fakturerats av leverantören.

Vid garantitidens slut, cirka ett år efter komplett leverans så kallad "final take over" (FTO) görs en slutreglering uppgående till 5% av kontraktets pris. Slutreglering förväntas ske i juni 2006 med MSEK 41. Viss osäkerhet råder dock kring exakt tidpunkt.

Omstrukturering

Avsättningen för omstruktureringar som beslutades och aviserades under 2004 vilka berörde cirka 130 personer samt avsättningen för den omstrukturering som genomfördes under 2003 har under 2005 ianspråktagits med MSEK 69. Detta innebär att enbart ett mindre belopp uppgående till MSEK 13 kvarstår av den totala reserven för omstrukturering varav MSEK 10 kommer att regleras under 2006.

Under 2005 har en mindre omstrukturering genomförts vilken har berört cirka 25 personer. Avsättningen för denna omstrukturering uppgår till MSEK 1 per 2005-12-31 efter återföring av ej nyttjade belopp. Även denna reserv kommer att regleras under 2006.

Övrigt

Övriga avsättningar avser huvudsakligen en reserv för avveckling av intressebolaget Linx samt en reserv för kostnader i samband med SJs övertagande av cateringverksamheten från underleverantör.

29 UPPLUPNA KOSTNADER OCH FÖRUTBETALDA INTÄKTER

	Moderbolaget	
	2005	2004
Personalrelaterade kostnader	123	123
Levererade ej fakturerade fordon, dubbeldäckare	29	—
Levererade ej fakturerade fordon, Öresundståg	—	93
El- och infrastrukturavgifter	77	73
Upplupna räntekostnader	36	28
Övriga upplupna kostnader	160	159
Förutbetalda årskort och färdbiljetter	209	218
Förskottsfakturerade intäkter – ej levererade fordon	—	93
Marknadsvärde derivatinstrument	89	—
Övriga förutbetalda intäkter	30	23
Summa	753	810

I samband med införandet av IAS 39, Finansiella instrument per 2005-01-01 redovisas derivat i balansräkningen. Den totala skulden för derivatinstrument uppgår till MSEK 89 varav MSEK 17 avser effekten av förlängning av valutaterminer.

Under året har de levererade Öresundstågen blivit delreglerade med MSEK 93. Slutreglering avseende garantidelen för Öresundstågen har ännu inte skett vilket framgår av not 28 Kortfristiga avsättningar. Levererade ej fakturerade fordon avser projekt-kostnader för leverans och färdigställande av dubbeldäckarna.

Utöver detta har leverans av fordon till Israel skett vilket medfört att förskottsfakturerade intäkter har minskat med MSEK 93.

30 STÄLLDA SÄKERHETER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2005	2004	2005	2004
Företagsinteckningar	2	2	0	0
Bankgarantier	14	51	14	51
Garanti till förmån för SJ Försäkring AB ¹⁾	—	—	200	200
Spärrade medel för deposition	262	252	262	252
Summa	278	305	476	503

1) Garanti för SJ Försäkring ABs försäkringstekniska avsättningar.

31 EVENTUALFÖRPLIKTELSE/ANSVARSFÖRBINDELSER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2005	2004	2005	2004
Övriga eventalförpliktelser/ansvarsförbindelser	298	1 544	298	1 544
Summa	298	1 544	298	1 544

För inköp av fordon finns ett totalt åtagande avseende de nya dubbeldäckarna uppgående till MSEK 2 634 varav MSEK 1 180 har betalats under 2005, MSEK 1 114 under 2004 samt MSEK 42 under 2003 och tidigare. Leasingkulder har totalt förtidsbetalats till affärsverket Statens järnvägar med MSEK 3 747 varav MSEK 300 år 2004 och MSEK 3 447 år 2003. Denna förtida lösen innebär endast en förtida betalning av återstående leasingavgifter. I övrigt kvarstår samtliga leasingavtal i ograverat skick.

32 FÖRVÄRV OCH FÖRSÄLJNINGAR AV ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR – KASSAFLÖDESANALYS

Under året förvärvades materiella anläggningstillgångar i koncernen uppgående till MSEK 1 391 och i moderbolaget till MSEK 1 389 varav MSEK 1 105 finansierades genom finansiella leasingavtal. De leasingfinansierade investeringarna avser dubbeldäckade tåg och har inte påverkat kassaflödet. Övriga materiella investeringar vilka har påverkat kassaflödet avser främst upprustning av inredning i X 2000-tåg.

Förvärvet i finansiella anläggningstillgångar avser ett aktieägar-tillskott i Merresor i Sverige AB. 2004 års långfristiga placering avser huvudsakligen en deposition i Nordea till senast den 2015-06-30 när leasingavtalet upphör.

Investeringar	Investeringar				Kassaflödesanalys			
	Koncernen		Moderbolaget		Koncernen		Moderbolaget	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004
Materiella investeringar								
Förskottsbetalning dubbeldäckare –								
Pågående nyanläggning	—	157	—	—	—	157	—	—
Leasat av moderbolaget	—	—	—	856	—	—	—	856
Investering i nya tåg via lease	1 105	234	1 105	234	—	—	—	—
Verkstad genom leasingavtal	—	59	—	59	—	—	—	—
Övriga materiella investeringar	286	98	284	90	286	98	284	90
Summa materiella investeringar	1 391	548	1 389	1 239	286	255	284	946
Finansiella investeringar								
Förvärv av aktier och andelar	6	5	6	5	6	5	6	5
Långfristig placering	—	257	—	257	—	257	—	257
Summa finansiella investeringar	6	262	6	262	6	262	6	262
Summa investeringar	1 397	810	1 395	1 501	292	517	290	1 208
Försäljningar – kassaflöde								
	Koncernen		Moderbolaget					
	2005	2004	2005	2004				
Försäljning materiella anläggningstillgångar								
Försäljning fordon	40	35	40	35				
Summa försäljningar materiella anläggningstillgångar	40	35	40	35				
Försäljning finansiella anläggningstillgångar								
Försäljning av aktier i BiljettDirekt Ticnet AB	—	22	—	22				
Försäljning av aktier i PS ParkSmart AB	—	3	—	3				
Försäljning av aktier i vilande dotterbolag	—	1	—	1				
Summa försäljningar finansiella anläggningstillgångar	—	26	—	26				
Summa försäljningar	40	61	40	61				

Försäljningsintäkterna består främst av intäkter från försäljning av fordon till Israel Railways Ltd.

33 LIKVIDA MEDEL – KASSAFLÖDESANALYS

	Koncernen		Moderbolaget	
	2005	2004	2005	2004
Kassa och bank	19	15	19	15
Kortfristiga placeringar	393	454	392	454
Summa likvida medel	412	469	411	469

Likvida medel omfattar kassa och banktillgodohavanden samt kortfristiga placeringar. Med kortfristiga placeringar avses placeringar med en löptid på maximalt 90 dagar från anskaffningstillfället.

Från och med 2005 klassificeras likvida medel i kassaflödesanalysen som kassa och bank omfattande banktillgodohavanden samt kortfristiga placeringar med en löptid på högst 90 dagar. Detta har medfört en omklassificering av jämförelseåret 2004 då kortfristiga placeringar med en löptid på upp till 360 dagar tidigare ingick i likvida medel.

Under perioden uppgick betald ränta i koncernen respektive moderbolaget till MSEK 99 (246) respektive MSEK 93 (240) och erhållen ränta till MSEK 29 (53) respektive MSEK 27 (24). Ingen aktuell skatt har betalats. Koncernens utnyttjade krediter uppgick vid årets slut till MSEK 1 900 (1 900).

En utlåning om MSEK 470 till affärsveket Statens järnvägar har minskat koncernens och moderbolagets likvida medel. Denna minskning uppvägs dock av de kassaflöden som genererats i den löpande verksamheten under året. Lånet till affärsverket Statens järnvägar kan på uppmaning återbetalas med en månads varsel. Inga förbehåll finns avseende de likvida medlen.

Enligt de riktlinjer som framgår av SJs finanspolicy ska vid varje tillfälle tillgång till en likviditetsreserv uppgående till MSEK 500 inom loppet av fem bankdagar kunna säkerställas. Med likviditetsreserv avses i detta sammanhang kassa och banktillgodohavanden, marknadsnoterade placeringar med en löptid på maximalt 360 dagar som kan omsättas inom fem bankdagar samt utnyttjade, bekräftade krediter med en återstående löptid överstigande ett år.

34 HÄNDELSER EFTER BALANSDAGEN

Väsentliga händelser som bekräftar förhållanden som förelåg på balansdagen och som inträffar efter utfärdande av bokslutskommuniké men före årsredovisningens påskrift leder till att beloppen

i årsredovisningen justeras. Inga väsentliga händelser finns att rapportera.

35 EFFEKTER AV ÖVERGÅNGEN TILL IFRS

IFRS (International Financial Reporting Standards) reglerna vilka tillämpas på koncernredovisningen från och med den 1 januari 2005 har även påverkat jämförelseåret 2004.

Reglerna för hur införandet och omräkningen har skett återfinns i IFRS 1 (First-Time Adoption of IFRS – Förstagångstillämpning av internationella redovisningsstandarder).

De väsentliga effekterna av övergången till IFRS för SJ avser avsättningar samt redovisningen av finansiella instrument.

Standarden som behandlar avsättningar, IAS 37 (Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets – Avsättningar, Eventualförpliktelser och Eventuelltillgångar) samt de standarder som behandlar finansiella instrument, IAS 32 (Financial Instruments: Disclosure and Presentation – Finansiella instrument: Upplysningar och klassificering) och IAS 39 (Financial Instruments: Recognition and Measurement – Finansiella instrument: Redovisning och värdering), tillämpas i rapporteringen från och med 2005.

I enlighet med övergångsreglerna har jämförelsetalen avseende finansiella instrument inte omräknats.

Nedan beskrivs de väsentligaste förändringarna i redovisningsprinciperna för SJ samt ges en presentation av effekterna på redovisat resultat för 2004 samt eget kapital per den 31 december 2003 och 2004.

IFRS 1

Enligt IFRS 1 som behandlar de regler som finns vid en övergång till IFRS från och med 1 januari 2005 ska redovisningen upprättas enligt de IFRS standarder som gäller den 31 december 2005. Huvudregeln innebär en fullständig retroaktiv tillämpning av alla standarder. Från denna huvudregel finns frivilliga undantag som innebär att tillämpningen blir framåtriktad. De frivilliga undantag som är tillämpliga och som SJ använder sig av redovisas nedan.

IFRS 3 (Business Combinations – Företagsförvärv)

SJ har utnyttjat det frivilliga undantaget om koncernredovisning i enlighet med IFRS 1, vilket betyder att SJ därmed avstår från retroaktiv tillämpning av IFRS 3 vid redovisningen av samtliga tidigare företagsförvärv. Detta innebär att redovisningen per 2003-12-31 gäller. Eftersom ingen goodwill finns i koncernen innebär tillämpningen av IFRS 3 ingen förändring i resultatet för 2004.

Sammanställning av effekter av övergången till IFRS, MSEK	2004
Resultat enligt tidigare redovisningsprinciper	190
Effekt av övergång till IFRS	
Avsättningar för skador	2
Resultat enligt IFRS¹⁾	192

1) IAS 39 tillämpas från och med 2005 och har därför inte påverkat resultatet för 2004.

	Aktiekapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver, kassaflödes-säkringar	Balanserade vinst-medel inklusive årets resultat	Summa eget kapital
Eget kapital 2003-12-31 enligt tidigare redovisningsprinciper	400	4 219	—	- 3 295	1 324
Effekter av anpassning till IFRS: Övriga avsättningar ¹⁾				22	22
Eget kapital 2004-01-01 enligt IFRS	400	4 219	—	- 3 273	1 346
Eget kapital 2004-12-31 enligt tidigare redovisningsprinciper	400	4 219	—	- 2 805	1 814
Effekter av anpassning till IFRS: Övriga avsättningar ¹⁾				24	24
Eget kapital 31 december 2004 IFRS	400	4 219	—	- 2 781	1 838
Finansiella instrument effekt 1 januari 2005 ²⁾			- 99	—	- 99
Eget kapital 1 januari 2005	400	4 219	- 99	- 2 781	1 739

1) SJ har i SJ Försäkring AB enligt reglerna för försäkringsbolag redovisat en aktuariellt beräknad avsättning för inträffade men ej kända eller rapporterade skador. Avsättningen har beloppsmässigt motsvarat en ansvarspremie för egen räkning. Ansvarsförsäkringen omfattar person- och sakskada. Detta medför att det totala skadeutfallet för försäkringsåret inte är känt vid utgången av försäkringsåret (skadeåret). Denna avsättning för inträffade men ej kända eller rapporterade skador i SJs egen verksamhet uppfyller inte kravet för avsättning enligt IAS 37.

2) Den 1 januari 2005 infördes IAS 39 vilket har medfört att koncernens alla finansiella tillgångar och skulder har klassificerats och värderats i förutbestämda kategorier. Detta betyder att samtliga finansiella instrument, inklusive derivat, redovisas i balansräkningen. De derivat som för närvarande används är dels så kallade ränteswappar, dels valutaterminer. Värderingsnormen är verkligt värde i koncernredovisningen samt att instrumentens löpande värdeförändringar resultatförs. När företaget tillämpar säkringsredovisning får emellertid värdeförändringar föras direkt mot eget kapital i balansräkningen. Kriterierna för att få tillämpa säkringsredovisning är omfattande och kräver bland annat dokumentation och effektivitetsmätning-metoder.

Från och med 2005 klassificeras, värderas och dokumenteras finansiella instrument enligt den gruppering som framgår av sidorna 66–67 i SJs redovisningsprinciper. I enlighet med denna gruppering tas finansiella instrument upp till verkligt värde alternativt till upplupet anskaffningsvärde. All värdeförändring vid värdering till verkligt värde redovisas enligt huvudregeln över resultaträkningen. Innehas derivatinstrumenten i säkringssyfte har i enlighet med vissa förutsättningar värdeförändringen redovisats mot eget kapital för att senare föras till resultaträkningen som säkrad transaktion.

Redovisningsprinciper för finansiella instrument återfinns i avsnittet redovisningsprinciper.

Enligt IAS 39 skall marknadsvärdet av utestående derivatinstrument, oavsett om de är fristående eller inbäddade derivat, redovisas i balansräkningen och de löpande värdeförändringarna redovisas över resultatet eller eget kapital. Inbäddade derivat, det vill säga avtalsvillkor vilka innebär att avtalens värde förändras som derivat, ska identifieras och redovisas separat från ursprungskontraktet om dessa derivat inte är direkt knutna till den egna eller motpartens normala affärsverksamhet. Exempel på sådana inbäddade

derivat kan vara ej relevanta valuta- eller indexjusteringar. Under 2004 gjordes en genomgång gjorts av samtliga affärsavtal för att kartlägga förekomsten av inbäddade derivat som förberedelse inför övergången till IAS 39. Genomgången resulterade i att de prisjusteringar som förekom i analyserade kontrakt inte kunde anses vara inbäddade derivat i form av finansiella instrument i enlighet med IAS 39. Vidare upprättades under 2004 säkringsstrategier och metoder så att säkringsredovisning kan tillämpas för finansiella derivat och underliggande instrument.

Effekterna på eget kapital 2005-01-01 av tillämpningen av IAS 39 är följande:

Derivat

Valutaterminer för säkringsredovisning	- 13
Ränteswappar för säkring av ränta i upplåning	- 80
Övriga derivat	- 6
Effekt före skatt	- 99
Skatteeffekt ¹⁾	—
Effekt på eget kapital 1 januari 2005	- 99

1) På grund av osäkerhet i koncernens framtida resultat vid tidpunkten för upprättandet av årsredovisningen 2004 redovisades inte uppskjutna skattefordringar i balansräkningen. Se not 11 för beräkning av uppskjuten skattefordran på finansiella instrument per 2005-12-31.

Effekt på resultat före skatt, tillgångar och skulder samt kassaflöde

Koncernens resultat 2004 före skatt enligt IFRS har ökat jämfört med tidigare redovisningsprinciper med MSEK 2 hänförligt till avsättningar för skador.

IAS 32 och IAS 39 har tillämpats från år 2005 utan omräkning av jämförelsetalen. Då koncernens derivat i allt väsentligt innehas i säkringssyfte bedöms att en tillämpning av IAS 39 under 2004 skulle ha inneburit begränsade resultateffekter.

Koncernens tillgångar 2004-12-31 är oförändrade jämfört med tidigare redovisningsprinciper vid införandet av IFRS. Med beaktande av införandet av IAS 39 den 1 januari 2005 då finansiella derivatinstrument redovisas i balansräkningen ökar koncernens skulder med netto MSEK 75 per 2004-12-31. Detta belopp innefattar att koncernens skulder har minskat med MSEK 24 på grund av en avsättning för skador som inte är förenlig med IFRS.

Koncernens kassaflöde har ej påverkats av införandet av IFRS.

VINSTDISPOSITION

Till årsstämman förfogande står i moderbolaget (SEK):

Balanserad vinst	1 017 376 815
Årets vinst	1 172 908 015
Summa	2 190 284 830

Styrelsen föreslår att vinsten disponeras enligt följande (SEK):

I ny räkning balanseras	2 190 284 830
Summa	2 190 284 830

Styrelsen och verkställande direktören försäkrar att, utifrån vår bästa kunskap, övertygelse och kännedom, årsredovisningen är upprättad i överensstämmelse med gällande redovisningsregler, lämnade uppgifter stämmer med de faktiska förhållandena och ingenting av väsentlig betydelse, som skulle kunna påverka den bild av bolaget som skapats av årsredovisningen, är utelämnat.

Stockholm den 22 februari 2006

Ulf Adelsohn
Styrelsens ordförande

Björn Mikkelsen

Monica Caneman

Ingela Tuvegran

Eivor Andersson

Lars-Olof Gustavsson

Nils-Gunnar Nyholm

Thomas Winäs

Erik Johannesson

Jan Forsberg
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats den 23 februari 2006

Ernst & Young AB

Anders Wiger
Auktoriserad revisor

Filip Cassel
Auktoriserad revisor
Av Riksrevisionen förordnad revisor

REVISIONSBERÄTTELSE

Till årsstämman i SJ AB
Organisationsnummer 556196-1599

Vi har granskat årsredovisningen sidorna 37–92, koncernredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning i SJ AB för räkenskapsåret 2005. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för räkenskapshandlingarna och förvaltningen och för att årsredovisningslagen tillämpas vid upprättandet av årsredovisningen samt för att internationella redovisningsstandarder IFRS sådana de antagits av EU och årsredovisningslagen tillämpas vid upprättandet av koncernredovisningen. Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen, koncernredovisningen och förvaltningen på grundval av vår revision.

Revisionen har utförts i enlighet med god revisionssed i Sverige. Det innebär att vi planerat och genomfört revisionen för att med hög men inte absolut säkerhet försäkra oss om att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter. En revision innefattar att granska ett urval av underlagen för belopp och annan information i räkenskapshandlingarna. I en revision ingår också att pröva redovisningsprinciperna och styrelsens och verkställande direktörens tillämpning av dem samt att bedöma de betydelsefulla uppskattningar som styrelsen och verkställande direktören gjort när de upprättat årsredovisningen och koncernredovisningen samt att utvärdera den samlade informationen i årsredovisningen och koncernredovisningen. Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningsskyldig mot bolaget. Vi har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen. Vi anser att vår revision ger oss rimlig grund för våra uttalanden nedan.

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en rättvisande bild av bolagets resultat och ställning i enlighet med god redovisningssed i Sverige. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med internationella redovisningsstandarder IFRS sådana de antagits av EU och årsredovisningslagen och ger en rättvisande bild av koncernens resultat och ställning. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och för koncernen, disponerar vinsten i moderbolaget enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Stockholm den 23 februari 2006

Ernst & Young AB

Anders Wiger
Auktoriserad revisor

Filip Cassel
Auktoriserad revisor
Av Riksrevisionen förordnad revisor

STYRELSE



Ulf Adelsohn



Björn Mikkelsen



Monica Caneman



Ingela Tuvegran



Eivor Andersson



Lars-Olof Gustavsson



Nils-Gunnar Nyholm



Thomas Winäs



Erik Johannesson

Ulf Adelsohn

Född 1941.
Jur kand.
Konsult.
Styrelseordförande SJ AB sedan 2002.
Övriga uppdrag: Styrelseordförande i SHR Sveriges Hotell- och Restaurangföretagare, SEB/Trygghetsstiftelsens fullmäktige, Almi Stockholm, Xanté AB och Nordic Airport Properties, styrelseledamot Svenskt Näringsliv och Stiftelsen Acta Oto-Laryngologica samt strategic advisor i Xzakt AB, Genworth Financial AB och senior advisor i Stockholms Handelskammare.

Björn Mikkelsen

Född 1962.
Civilekonom, jur kand.
Kansliråd i Näringsdepartementet.
Styrelseledamot i SJ AB sedan 2002.
Övriga uppdrag: Styrelseledamot i Green Cargo AB.

Lars-Olof Gustavsson

Född 1943.
Civilekonom.
Ordförande och styrelseledamot i diverse bolag.
Övriga uppdrag: Styrelseledamot i SJ AB sedan 2005.
Styrelseordförande i Broström AB, Four Seasons Venture Capital Management AB, Four Seasons Venture II AS och Memstore AB, styrelseledamot Siem Industrikapital AB och Siem Capital AB.

Monica Caneman

Född 1954.
Civilekonom.
Styrelseledamot i diverse bolag.
Styrelseledamot i SJ AB sedan 2002.
Övriga uppdrag: Styrelseledamot i Investment AB Öresund, Poolia AB, Xponcard Group AB, Schibsted ASA, EDB Business Partner ASA, Lindorff Group AB, EDT AS, Point Scandinavia AS, Orexo AB, Nya livförsäkrings AB, SEB TryggLiv, Intervverbum AB, Akademikliniken AB, Svenska Dagbladet AB och Citymail AB.

Nils-Gunnar Nyholm

Född 1944.
Controller i SJ AB.
Styrelseledamot i SJ AB sedan 2001.
Arbetsagarrepresentant för SACO/TJ.
Övriga uppdrag: Ordförande i TJ-föreningen vid SJ AB och styrelseledamot i TJ förbundsstyrelse.

Ingela Tuvegran

Född 1951.
Fil kand.
Sjukhusdirektör Södra Älvsborgs sjukhus.
Styrelseledamot i SJ AB sedan 2003.
Övriga uppdrag: Ordförande i högskolan i Skövde.

Thomas Winäs

Född 1952.
Lokförare i SJ AB.
Styrelseledamot i SJ AB sedan 2003.
Arbetsagarrepresentant för ST.
Övriga uppdrag: Ordförande ST-spårtrafik SJ AB, ledamot i ST-Spårtrafiks avdelningsstyrelse.

Eivor Andersson

Född 1961.
Marknadsekonom.
VD MyTravel Sweden AB.
Styrelseledamot i SJ AB sedan 2005.

Erik Johannesson

Född 1957.
Lokförare i SJ AB.
Styrelseledamot i SJ AB sedan okt 2005.
Arbetsagarrepresentant för SEKO.
Övriga uppdrag: Ordförande i SEKO SJ Företagsråd, ledamot SEKO Göteborg klubb SJ Resor.

LEDNINGSGRUPP



Jan Forsberg



Jan Olson



Per-Olov Dejfors



Lars Svensson



Anders Ericsson



Ewa Lagerqvist



Björn Nilsson



Nina Hornewall



Magnus Jonasson

Jan Forsberg

Verkställande direktör.
Anställningsår 2002.
Styrelseledamot i Samtrafiken i Sverige AB och Widerö AS.

Jan Olson

Direktör Affärsutveckling.
Anställningsår 2003.
Styrelseledamot i Merresor i Sverige AB, Xpomera AB, Svenska Rese- och Turistindustrins Service AB och ParkSmart AB.

Per-Olov Dejfors

Ekonomidirektör.
Anställningsår 2002.
Styrelseledamot i Eurofima.

Björn Nilsson

Direktör Tågtrafik.
Anställningsår 1979¹⁾.

Lars Svensson

Direktör Trafiksäkerhet.
Anställningsår 1999¹⁾.

Nina Hornewall

Försäljningsdirektör.
Anställningsår 2005.

Anders Ericsson

Direktör Verksamhetsutveckling.
Anställningsår 2003.

Magnus Jonasson

Fordonsdirektör.
Anställningsår 2003.

Ewa Lagerqvist

Kommunikationsdirektör.
Anställningsår 2004.

1) Avser även anställning inom affärsverket Statens järnvägar.

STATISTIK

PERSONTRAFIK (MILJONER)	2005	2004	2003	2002	2001
Antal resor exklusive entreprenadtrafik	34,9	34,7	35,2	34,8	31,4
SJ biljetter	26,0	25,4	25,9	26,4	25,4
Länstrafikavtal	8,9	9,3	9,3	8,4	6,0
Personkilometer exklusive entreprenadtrafik	5 673	5 544	5 733	5 792	5 575
SJ biljetter	5 200	5 100	5 290	5 380	5 272
Länstrafikavtal	473	444	443	412	303
Tågkilometer	57,0	63,3	68,4	67,1	63,5
Egentrafik och länstrafikavtal	41,7	46,8	52,3	52,2	49,0
Entreprenadtrafik	15,3	16,5	16,1	14,9	14,5

RULLANDE MATERIEL	2005	2004	2003	2002	2001
Ellok	98	113	115	112	120
Motorvagnar (av SJ disponerade fordon)	244	196	238	243	206
Snabbtågssätt	43	43	43	43	43
Elmotorvagnssätt	192	148	164	156	119
Dieselmotorvagnssätt	6	5	13	20	20
Dieselmotorvagnar	3	0	18	24	24
Personvagnar	454	454	529	595	629
Sittvagnar, inklusive restaurangvagnar	343	343	420	482	518
Sov- och liggvagnar	111	111	109	113	111
Post- och resegodsvagnar	2	2	2	7	7
Utställnings-, konferens- och specialvagnar	7	14	26	32	37

MILJÖFAKTA

Nyckeltal	2005	2004	2003	2002	2001
Elanvändning (kWh/personkm eltåg)	0,10	0,13	0,12	0,11	0,11
Dieselförbrukning (kWh/personkm dieseltåg)	0,27	0,12	0,33	0,25	0,24
Utsläpp av CO ₂ från eltåg (g/personkm eltåg)	0,0089	0,0092	0,0081	0,0081	0,0075
Utsläpp av CO ₂ från dieseltåg (g/personkm dieseltåg)	49	43	55	42	41
Emissioner tågtrafik					
CO ₂ eltåg (ton)	40	50	52	51	45
NO _x eltåg (ton)	0,15	0,19	0,20	0,20	0,17
CO ₂ dieseltåg (ton)	2 768	5 353	10 033	13 657	13 827
NO _x dieseltåg (ton)	43	84	157	214	216
Emissioner övriga trafiktjänster					
Tågbus (ton CO ₂)	1 775	1 315	1 302	1 355	1 180
Tågtaxi (ton CO ₂)	118	98	122	169	239
Tågbil (ton CO ₂)	34	35	36	34	i.u. ¹⁾
Ersättningstrafik – buss och taxi (ton CO ₂)	3 700³⁾	2 275 ²⁾	1 050	1 359	1 194
Emissioner övrigt					
Tjänsteresor (ton CO ₂)	50	46	60 ²⁾	39	i.u.

1) Uppgifter saknas på grund av leverantörsbyte.

2) Ökningen beror till stor del på förbättrat dataunderlag.

3) Ökningen beror till stor del på stormen Gudrun i januari 2005.

i.u. = Ingen uppgift.

DEFINITIONER

NYCKELTALSDEFINITIONER

Avkastning på eget kapital Periodens resultat (rullande 12 månader) enligt resultaträkningen i procent av genomsnittligt eget kapital för 12 månadersperioden.

Avkastning på sysselsatt kapital Resultat efter finansiella poster (rullande 12 månader) plus finansiella kostnader i procent av genomsnittligt sysselsatt kapital för 12 månadersperioden.

Balansomslutning Totala tillgångar.

Likvida medel Begreppet likvida medel används endast i kassaflödesanalysen och är summan av kassa- och banktillgodohavanden samt kortfristiga placeringar med en löptid på högst 90 dagar vid anskaffningstidpunkten.

Nettoomsättning Rörelsens totala intäkter inom ordinarie verksamhet.

Nettoskuld Nettot av: räntebärande avsättningar och skulder minus räntebärande tillgångar inklusive likvida medel.

Nettoskudsättningsgrad Nettot av: räntebärande avsättningar och skulder minus räntebärande tillgångar inklusive likvida medel, dividerat med eget kapital.

Resultat per aktie Periodens resultat dividerat med genomsnittligt antal aktier.

Räntetäckningsgrad Resultat efter finansiella poster plus finansiella kostnader dividerat med finansiella kostnader.

Rörelsemarginal Rörelseresultat i procent av årets intäkter.

Skudsättningsgrad Räntebärande skulder dividerat med eget kapital.

Soliditet Eget kapital, inklusive minoritetens andel, i procent av balansomslutningen.

Sysselsatt kapital Balansomslutningen minskad med icke räntebärande skulder inklusive uppskjutna skatteskulder.

Vinstmarginal Resultat efter finansiella poster i procent av årets intäkter.

BRANSCHDEFINITIONER

Antal resor Summan av enkelresor med SJ, med eller utan byten.

Belägningsgrad Relationen mellan personkilometer och platskilometer i procent.

Egentrafik Trafik som SJ bedriver på kommersiella grunder eller avtalad trafik som helt eller delvis finansieras av biljettintäkter. Exempel på kommersiell trafik är X 2000 mellan Stockholm och Göteborg och exempel på avtalad trafik är den med Rikstrafiken avtalade trafiken mellan Kalmar och Göteborg.

Entreprenadtrafik Trafik som SJ bedriver på uppdrag av trafikhuvudman. Exempel på entreprenadtrafik är Alingsås- pendeln, som SJ bedriver på uppdrag av Västtrafik.

Personkilometer Antalet resor multiplicerat med reslängden.

Platskilometer Offererade platskilometer utbudna till försäljning, det vill säga antalet tillgängliga platser multiplicerat med den sträcka de körs.

Punktighet Ankomstpunktighet till slutstation i rätt tid + 5 minuter. Avser alla tåg som körs av SJ.

Restidsgaranti Garantiersättning i form av ett värdebevis som är giltigt ett år. Vid restid mindre än 1 timme ges ersättning om tåget är försenat mer än 20 minuter. Vid restid mellan 1–2 timmar ges ersättning om tåget är försenat mer än 40 minuter. Vid restid mer än 2 timmar ges ersättning om tåget är försenat mer än 60 minuter.

Trafikhuvudman (THM) Ansvarig för den lokala och regionala linjetrafiken för persontrafiken inom ett län.

Trafikintäkter Intäkter av egentrafik och entreprenadtrafik.

Tågkilometer Summan av alla tågs körsträckor.

Varje dag reser över 70 000 personer med SJ och de har 1 400 avgångar att välja bland. 3 100 medarbetare arbetar för att tågresan ska bli så bekväm som möjligt. SJs eltåg är märkta med Bra Miljöval – de uppfyller världens tuffaste miljökrav.

