



2014

ÅRSREDOVISNING OCH
HÅLLBARHETSREDOVISNING

Kort om SJ

SJ är ett reseföretag som ägs till 100 procent av svenska staten. Vi är omkring 5 000 medarbetare som bidrar till att erbjuda ett effektivt och klimatsmart resande. SJ AB har dagligen 440 avgångar och trafikerar 160 stationer mellan Narvik och Köpenhamn. Till detta kommer ett stort antal avgångar i koncernens trafikdrivande dotterbolag. **Målet är att SJ ska vara en hållbar och marknadsledande tågoperatör i Sverige.**

Måluppfyllelse 2014

96,7

TRAFIKSÄKERHET SJ AB (index)

MÅL 2014: 97

81%

PUNKTLIGHET FJÄRRÅG (SJ AB)
(Rätt tid + fem minuter)

MÅL 2014: 88%

UTFALL 2013: 78%



89%

PUNKTLIGHET REGIONALTÅG (SJ AB)

(Rätt tid + fem minuter)

MÅL 2014: 90%

UTFALL 2013: 89%

Innehåll

KAPITEL 00

OM SJ

- 01 Kort om SJ
- 02 Väsentliga händelser 2014
- 04 Vd har ordet

KAPITEL 01

MARKNAD OCH OMVÄRLD

- 08 Allt ljus på tåget
- 11 Tät dialog med intressenterna

KAPITEL 02

STRATEGI FÖR ETT HÅLLBART SJ

- 16 Sj's väg framåt

KAPITEL 03

ERBJUDANDE OCH KUNDER

- 20 Kunden i centrum
- 22 Kundens åsikter tar SJ längre
- 24 Res grönnare med SJ
- 26 SJ knyter ihop Sverige
- 28 Upphandlad trafik
– en huvudaffär för SJ

KAPITEL 04

ANSVARSFULL STYRNING

- 32 Sj's styrkort
- 34 Medarbetare
- 38 Partnerskap & resurser
- 40 Samhälle
- 44 Kund
- 46 Process & produkt
- 48 Finans
- 49 Ordförande har ordet

KAPITEL 05

FINANSIELLT

- 51 Förvaltningsberättelse
- 56 Bolagsstyrningsrapport
- 62 SJ ABs styrelse
- 64 SJ ABs ledning
- 66 Flerårsöversikt
- 67 Finansiella rapporter
- 105 Revisionsberättelse
- 106 Redovisningsprinciper – hållbarhet
- 107 Granskningsrapport – hållbarhet
- 108 GRI-index
- 112 Definitioner och mätmetoder

Den legala årsredovisningen, inklusive förvaltningsberättelsen, som är reviderad omfattar sidorna 51–55 samt 66–104.

Hållbarhetsredovisningen omfattar sidorna 4–5, 11–17, 24–25, 30–49 samt 106–111.

Hållbarhetsredovisningen är översiktligt granskad, se bestyrkanderapport på sidan 107.

Väsentliga händelser

2014



Kv1

SJ investerar i framtidens tåg SJ beslöt under 2013 att investera cirka 3,5 miljarder kronor i en genomgripande renovering av X 2000-tågen. I januari 2014 skrevs ett avtal med ABB, som kommer att genomföra den tekniska delen av upprustningen till en summa av 1,4 miljarder kronor.

SJ varslade 400 anställda Inom ramen för det förbättringsprogram som ska minska SJs kostnader med 1 miljard kronor varslades i januari sammanlagt 400 anställda inom administration och försäljning. Under första kvartalet avvecklades 18 av SJs resebutiker, inklusive den i Köpenhamn. Under andra kvartalet stängdes kundtjänsten i Tranås och verksamheten koncentrerades till Ånge.

Nya samarbeten ger 610 försäljningsställen Partnersamarbetet med Reitan, ägare till Pressbyrån och 7-Eleven, samt resebyråerna Resia och BIG Travel gav totalt 610 försäljningsställen från och med 1 april 2014.

SJ delägare i X2AB SJ gick in som delägare i det branschgemensamma projektet X2AB, i syfte att medverka till att skapa enkla och effektiva biljett- och betalningslösningar för resenärerna.

Kv2

Förändringar i SJs styrelse I samband med SJs årsstämma den 28 april 2014 valdes två nya ledamöter in i SJs styrelse: Ulrika Dellby, partner Fagerberg & Dellby och Mikael Stöhr, vd för Coor Service Management. Samtidigt avgick Eivor Andersson, styrelseledamot i SJ sedan 2005.

Beslut om nya ekonomiska mål Under SJs årsstämma fattades beslut om nya ekonomiska mål. Bolaget ska på sikt ha en nettoskuldssättningsgrad på 0,5–1,0. Avkastning på operativt kapital ska uppgå till minst 7 procent i genomsnitt och utdelningen ska långsiktigt uppgå till mellan 30 och 50 procent av årets resultat efter skatt.

Nationella transportplanen klar Efter flera års kapacitetsutredning blev transportplanen klar i april. Den omfattar 522 miljarder kronor för perioden 2014–2025. Pengarna ska bland annat användas för att höja järnvägens tillförlitlighet genom förstärkt drift, underhåll och återinvesteringar. 155 miljarder kronor går till väg och 86 miljarder kronor till järnväg. 281 miljarder kronor satsas på att utveckla transportsystemet.

Bättre trafikinformation till resenärerna För att göra informationen om SJs tågresor både enklare och bättre, utvecklade SJ en förbättrad tjänst för att söka trafikinformation. All information om ett tåg eller en station har samlats på ett och samma ställe, sj.se/trafikinfo, och fungerar lika bra i dator som i mobil eller på surfplatta.

Förändring inom försäljning av utrikesresor Från den 1 augusti 2014 säljer inte SJ InterRail-kort eller färd- och platsbiljetter till utländska tåg i SJs manuella kanaler. InterRail-korten kan dock köpas via sj.se. Platsbiljetter till utländska tåg samt InterRailkort kan även köpas hos auktoriserade försäljningsställen och ombud i Sverige och utomlands.

Kv3

Översyn av befintliga avtal SJ har sagt upp flertalet av befintliga avtal avseende fordonsunderhåll. Syftet med omförhandlingen av avtalen är bland annat att skapa en tydlig ansvarsfördelning och öka kvaliteten. SJ har även slutit ett sourcingavtal med Volvo IT och konsoliderar därmed de tjänster som CGI, Fujitsu och Evry tidigare tillhandahöll. Det nya avtalet gäller från årsskiftet 2015 och fullt övertagande sker under första kvartalet.

Nattågstrafiken Stockholm-Malmö förlängs Nattågstrafiken mellan Stockholm och Malmö planerades att läggas ner i mars 2014. Efter diskussioner med Region Skåne, Malmö kommun, Sydsvenska Handelskammaren samt de lokala turist- och näringslivsorganisationerna, beslutade SJ att ge nattlinjen en provotid till slutet på oktober 2014. Viss resenärsökning har noterats under sommaren. Provotiden för natttågen på sträckan Malmö–Stockholm har därför förlängts fram till december 2015.

SJ och SL sluter avtal om gemensamt ansvar SJ och SL har under ett försöksår samverkat för att gemensamt ta hand om resenärerna vid stora trafikstörningar. Försöket permanentas genom ett avtal som innebär att SJs kunder får åka med SLs tåg och vice versa. SJ har sedan tidigare tecknat liknande samverkansavtal med flera regionala kollektivtrafikmyndigheter, bland andra Östgötatrafiken och Upplands Lokaltrafik.

Tågplan 2015 Den 26 september 2014 presenterade Trafikverket tågplanen 2015 för person- och godstågstdatabeller samt kommande underhållsarbeten. Den nya tidtabellen börjar gälla den 14 december 2014. SJs ansökan om snabbare resor bekräftades och de flesta av SJs snabbtåg Stockholm–Göteborg får cirka 10 minuter kortare restid. Fem non stop-tåg går på mindre än tre timmar och ett flertal på cirka tre timmar. När snabbtåg introduceras på sträckan Stockholm–Oslo förkortas restiden med en till en och en halv timme. I ett fåtal fall minskar SJs utbud som en direkt konsekvens av att det är fler aktörer och större trängsel på järnvägsspåren.

Kv4

SJ vann upphandlingen om Västtågen

I oktober vann SJ upphandlingen om att få köra pendeltågen i Göteborgsområdet och regionaltågen i Västra Sverige på uppdrag av Västtrafik, Hallandstrafiken och Länstrafiken i Jönköpings län. SJ har varit operatör för Västtågen sedan maj 2012. Det nya avtalet löper från och med december 2015 till och med december 2024 och hela affären är värd cirka fem miljarder kronor.

Prisjusteringar gav resultat Under hösten justerade SJ biljettpriserna på snabbtågen, vilket innebar att lägsta priset i 1 klass sänktes från 395 till 295 kronor. Dessutom sänktes priset på återbetalningsbara biljetter i både 1 och 2 klass med upp till 15 procent. Prisjusteringarna i kombination med en rad säljkampanjer gjorde bl a att tillströmningen av resenärer till SJs snabbtåg mellan Göteborg och Stockholm ökade med cirka 10 procent under kvartalet.

SJ begärde haveriutredning I november inträffade ett tillbud i Strömtorp där ett av Tågkompaniets tåg leddes in på ett spår där ett SJ Snabbtåg befann sig. Tack vare lokförarnas uppmärksamhet kunde en kollision undvikas. På SJs och Tågkompaniets begäran genomför Statens Haverikommission en oberoende undersökning enligt lagen om undersökning av olyckor.

SJ har minskat ägandet i Linkon Efter en bred och konkurrensutsatt försäljningsprocess tecknade SJ AB avtal om att sälja 75 procent av sitt aktieinnehav i dotterbolaget Linkon AB till det internationella biljett-, betal- och distributionstjänstebolaget SilverRail, som därmed blev majoritetsägare. SJ AB behåller 25 procent av aktierna i bolaget. Linkon och SilverRail kompletterar varandra väl. Båda företagen fokuserar på att utveckla teknik och metoder för försäljning av tågbiljetter. SilverRail har en stark portfölj av tjänster som kommer att gynna hela tågbranschen. Därmed bidrar det förändrade ägandet även långsiktigt till att stärka tågets position i konkurrens mot flyget och bilen.

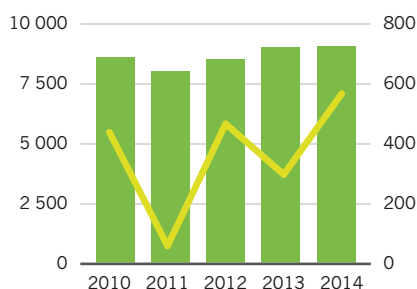
KONCERNENS OMSÄTTNING

9 065

MSEK, en ökning med 0,5 procent jämfört med föregående år (9 023).

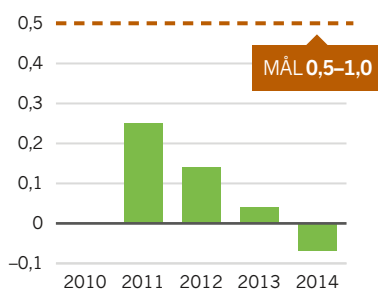


NETTOOMSÄTTNING OCH RÖRELSERESULTAT, MSEK



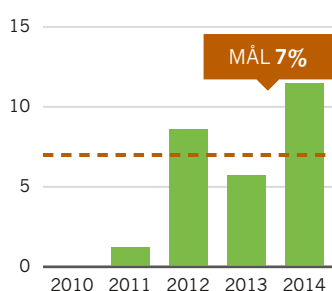
■ Nettoomsättning ■ Rörelseresultat
Koncernens underliggande resultat ökade.

NETTOSKULDSÄTTNINGSGRAD, ggr



En nettoskuldsättningsgrad på -0,07 innebär att målet uppnåddes.

AVKASTNING PÅ OPERATIVT KAPITAL, %



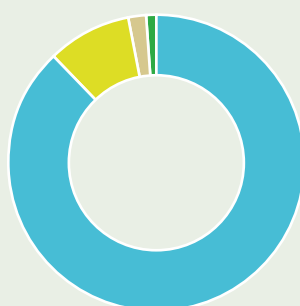
2014 års utfall om 11,5 procent nådde upp till ägarens krav.

UNDER ÅRET INVESTERADES

828

MSEK i immateriella och materiella anläggningstillgångar.

KOLDIOXIDUTSLÄPP SJ-KONCERNEN



- Ersättningstrafik **88 %**
- Köldmedieläckage **9 %**
- Tjänsteresor* **2 %**
- Eldrift **1 %**

SJ köper 100 procent förnybar el från vatten- och vindkraft för att driva tågen. Det ger mycket låga utsläpp av klimtpåverkande koldioxid. Den minsta andelen utsläpp är från själva tågdriften, medan den största delen kommer från ersättningstrafik som sätts in vid trafikstörningar. Ökad punktlighet hänger därför nära ihop med miljöarbetet.

* Avser endast SJ AB.

NÖJD KUNDINDEX 2014*

SJ AB

63%

Förbättrad mätmetod från halvårsskiftet, vilken ej är jämförbar med tidigare mål och utfall.

STOCKHOLMSTÅG

72%

SJ GÖTALANDSTÅG

94%

SJ Götalandståg följer upp kundnöjdhet med index "Nöjd med resan". Siffran avser pendel- och regiontåg.

* Mätmetoden mellan bolagen skiljer sig åt.



1 000 000 medlemmar i kundlojalitetsprogrammet SJ Prio

NYCKELTAL, MSEK	2014	2013	2012	2011	2010
Nettoomsättning	9 065	9 023	8 504	8 038	8 627
Rörelseresultat	568	298	467	60	439
Rörelsemarginal (%)	6,2	3,3	5,4	0,7	5,0
Periodens resultat	460	220	471	36	294
Avkastning på operativt kapital (%)	11,5	5,7	8,6	1,2	–
Nettoskuldsättningsgrad (ggr)	-0,07	0,04	0,14	0,25	–
Investeringar i materiella och immateriella anläggningstillgångar	828	448	1 116	869	858
Medelantal anställda	4 541	4 953	4 299	4 041	4 262

För definitioner se sidorna 112–113.

Vd har ordet

Intresset för järnvägen har aldrig varit så stort.

Konkurrensen både vässar samtliga aktörer och påskyndar utvecklingen av hela tågbranschen. SJ har en stark position på marknaden och vi rustar för att människor ska fortsätta att välja just oss. Vi satsar rejält på att förnya tågen och arbetar målmedvetet för att höja kvaliteten i hela leveransen före, under och efter resan. Alla förändringar som görs är för att förbättra för kunden. Vi har en tydlig vision om att SJ ska vara ett företag att lita på och längta till.

SJ styr och leder verksamheten utifrån perspektiven socialt, miljömässigt och ekonomiskt.

Vi ägs av staten – SJ är svenska folkets tågoperatör. I det ingår att vara ett föredöme inom hållbart företagande. Omvärldens förväntningar, med ägarens krav i spetsen, och inte minst våra egna ambitioner, har resulterat i att hållbarhet är införlivat i SJs strategi och affärsmodell.

Att vi tar ansvar och är den stabila och pålitliga partnern som våra kunder och andra intressenter vill ha, stärker vår konkurrenskraft. Ett exempel är vår framgång under året med upphandlad trafik, som är en viktig del i SJs långsiktiga strategi. I oktober fick vi fortsatt förtroende när vi vann en av marknadens största upphandlingar – att köra pendeltågen i Göteborgsområdet och regionaltrafiken i västra Sverige. Det är en affär värd cirka 5 miljarder kronor, fram till 2024.

Omfattande förbättringsarbete och offensiva investeringar

Kostnaderna har ökat inom SJ under en följd av år, vilket har påverkat lönsamheten och därmed SJs förmåga

att vidareutvecklas. Därför är det mycket glädjande att se effekterna av det kraftfulla förbättringsarbete som initierades 2013. Under året stärkte vi inte bara vårt ekonomiska resultat utan vi ökade också våra marknadsandelar och fick nöjdare kunder. Förbättringsarbetet löper över åren 2014–2016 och innehåller förbättringar i allt från styrning, organisation och arbetssätt till förbättrad punktlighet, en ny prisstrategi och en rad andra kundförbättrande åtgärder. Några exempel från året är förbättrade mobila tjänster och förenklade betalningar via mobil, ny trafikinformationstjänst på webb, i mobil och på surfplatta, kundvårdar på stationer, ny kundtjänst på nätet samt ny interiör i SJs resebutiker och lounge. Offensiva investeringar möjliggörs av att vi samtidigt trimmar kostnaderna. En viktig del av förbättringsarbetet är att sänka verksamhetens kostnadsbas över treårsperioden med 1 miljard kronor. Vid ingången av 2013 motsvarade det en femtedel av kostnaderna och redan i år, helt enligt plan, har vi uppnått cirka 300 miljoner kronor av dessa.

Det treåriga förbättringsarbetet för att göra SJ till ett mer konkurrenskraftigt företag handlar lika mycket om att gasa som att bromsa. Ett exempel är att vi inlett en process för att omförhandla majoriteten av våra underhållsavtal. Med de nya avtalsmodellerna tar vi nu ett helhetsgrepp om den framtida underhållsproduktionen. Men lika mycket som vi fokuserar på att effektivisera verksamheten och sänka kostnaderna gasar vi också genom att öka vår investeringstakt. Under 2014

”

Under året stärkte vi inte bara vårt ekonomiska resultat utan vi ökade också våra marknadsandelar och fick nöjdare kunder.

investerade vi 828 miljoner kronor, vilket är dubbelt så mycket som året innan. Vad gäller investeringarna vill jag särskilt lyfta fram beslutet om att lägga 3,5 miljarder kronor på en upprustning av snabbtågen som, när de levereras fram till 2019, kommer att vara toppmoderna och erbjuda en överlägsen komfort. Dessutom utvecklar vi mer kundanpassade it-lösningar som bland annat ger oss möjlighet att sända personlig information i realtid till våra kunder. En stor satsning är också att vi sänker våra priser och därigenom gör resande med SJ mer tillgängligt och attraktivt.

Kundernas köpbeteenden ändras i snabb takt, från manuell service till självservice via till exempel webben. Som en effekt av att vår manuella försäljning minskat stängde vi en av två kundtjänster och 18 av 23 resebutiker, samtidigt som vi utvecklade våra digitala kanaler. Dessa åtgärder tillsammans med en omorganisation och neddragning inom administrationen medförde att vi idag har 357 färre tjänster, vilket naturligtvis är en stor bidragande orsak till att våra kostnader sänkts. Många av de som lämnade företaget hade arbetat flera år på SJ och därmed varit med och lagt grunden till det starka företag vi är idag. För det tackar jag var och en av dem.



Gemensamt sätt att möta kunden

Det första vi började arbeta med när jag kom till SJ för två år sedan var att förändra kulturen i företaget. Vi införde så kallade dialogmöten med medarbetare över hela landet, skapade ledarprinciper och tog fram en ny värdegrund. Kulturen är det kitt som håller företagets olika beståndsdelar samman. Kulturen är också hur vi som individer och grupp uppträder utåt och i förhållande till varandra. För oss är det självklart att SJ ska vara kundens förstahandsval. Samtidigt förutsätter en sådan position att vi förstår vad kunden vill ha och att vi bemöter kunden på rätt sätt. Hur vi uppträder i mötet med kunden styrs till stor del av våra värderingar. Därför har vi under 2014 tagit fram värdeorden Pålitligt, Enkelt, Mänskligt och Härligt, som ska genomsyra verksamheten och mötet med kunder och andra intressenter.

Ökat intresse och ökade krav

Den nya konkurrensen för det goda med sig att utbudet ökar och fler kunder kommer att välja tåget framför andra transportslag. Utmaningen för SJ är att behålla befintliga kunder och

samtidigt attrahera nya kunder från bil, buss och flyg.

Järnvägsbranschens gemensamma utmaning är att skapa ett mer robust system som gör att vi kan leverera det som förväntas av oss. För att nå en ökad punktlighet krävs kundfokus i allt vi gör och en respekt inför det faktum att en försening på järnvägen i slutändan alltid drabbar kunden. Branschens mål är att nå 95 procents punktlighet i trafiken år 2020. Det är en hög målsättning, men vi på SJ kommer aldrig att slå oss till ro förrän vi når dit.

SJ är just nu mitt uppe i en stor förändringsprocess. Omställningar av det här slaget är krävande. Vi är på rätt väg, och vi följer vår plan. Varje dag anstränger sig tusentals medarbetare för att vi ska nå våra mål och leverera en hållbar resa till våra kunder.

Stockholm den 24 mars 2015

CRISTER FRITZSON

Verkställande direktör, SJ

Marknad och omvärld

KAPITEL

01 Innehåll

Allt ljus på tåget

Tät dialog med
intressenterna





Resandet med tåg i Sverige har nästan fördubblats de senaste 20 åren, och tillväxten fortsätter.

SJ har alltid levt med konkurrens från bil, buss och flyg. Med dagens avreglerade marknad har SJ betydande konkurrens även på spåren. En utmaning för SJs affär är den ökade subventioneringen av regional tågtrafik, ett annat är spårkapaciteten i storstadsområdena.

En viktig del i SJs arbete är att ha en fortlöpande dialog med intressenter som påverkar företagets möjligheter att utvecklas, och att vara lyhörda inför omvärldens åsikter och förväntningar på företaget.



Allt ljus på tåget

Järnvägen i Sverige står inför ett spännande år. Ny konkurrens på spåren stärker branschens attraktionskraft samtidigt som politikernas löften om höghastighetsbanor och mer resurser till underhåll bidrar till att diskussionen om och intresset för tåget ökar i samhället.

SJ VERKAR PÅ EN AVREGLERAD MARKNAD med stadigt ökande konkurrens. Nya internationella tågoperatörer startar verksamhet i Sverige och kör både samhällsfinansierad kollektivtrafik och kommersiell fjärrtrafik. De regionala kollektivtrafikhuvudmännen utökar den regionala trafiken med tätare utbud, förlängda linjer, med mer skattesubventioner och lägre priser.

Intresset för hållbarhet gynnar tågresandet

Marknaden för persontransporter domineras fortfarande av bilen. Det stora allmänna intresset för hållbarhetsfrågor gynnar dock tåget jämfört med mer miljöbelastande alternativ. Järnvägen hör definitivt framtiden till. Fler kommer välja att resa med tåg och SJ kommer att ta marknadsandelar från bil, buss och flyg. När konkurrensen även ökar på spåren får resenärerna fler valmöjligheter, vilket stärker branschens attraktionskraft. SJs bidrag för att öka tågresandet är bland annat ett utvecklat produktutbud. Politikernas ökade fokus för järnvägen är positivt, inte minst när det handlar om investeringar i infrastruktur. Valet 2014 innebar ett tilltagande fokus på järnvägsfrågor med bland annat parlamentariskt breda löften om nya höghastighetsbanor och ökade satsningar på underhåll.

Flyget på offensiven

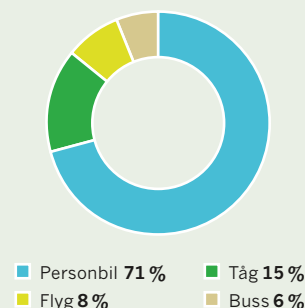
Den snabba tillväxten för inrikesflyget, som drevs av ett ökat utbud och prispress, tog efter en stabilisering under 2013 åter fart under 2014. Medan järnvägen dras med kvalitets- och kapacitetsproblem upplevs flyget som ett konkurrenskraftigt alternativ. Det samlade nationella flygutbudet fortsätter att öka och flygbranschen vidtar åtgärder för att stärka sina positioner. Personbilstrafiken har i stort sett stått still sedan 2007, men ökat något under det senaste året. Expressbussarnas marknadsandel ligger relativt konstant över åren. Linjenät och konkurrenssituation för långväga busstrafik är relativt stabila. Satsningar görs på tjänster som ökad komfort och gratis internet.

Nya aktörer driver tillväxt

Resandet med tåg i Sverige har nästan fördubblats de senaste 20 åren. Ökningen har fram tills nu främst drivits av kortare restider, större miljöfokus från kunderna och generellt billigare biljettpriser på tågtrafik jämfört med både konsumentprisindex och andra transportslag. Enligt Trafikverkets beräkningar förväntas resandet med kommersiell tågtrafik öka med i genomsnitt 2 procent per år fram till 2030. Merparten av ökningen kommer att ske på linjerna Stockholm–Göteborg, Stockholm–Malmö och



MARKNADSANDELAR FÖR OLIKA TRANSPORTMEDEL 2013



Källa: Trafikverket; Marknadsanalys av godstransporterna och persontrafiken för år 2013.

Göteborg–Malmö, bland annat som en följd av ökat utbud på dessa linjer.

På andra marknader och sträckor förväntas tågresandet att öka i framtiden som en följd av en växande befolkning och ekonomisk tillväxt.

Den samhällsfinansierade trafiken ökar

Trots att den regionala kollektivtrafiken domineras av busstrafik har den regionala tågtrafiken ökat betydligt mer än buss de senaste åren och denna trend väntas fortsätta. Kostnaderna för kollektivtrafiken ökar kraftigt och idag finansieras den till cirka hälften med kommunal- och landstingsskatt. Sveriges kommuner och landsting (SKL) konstaterar dessutom i sina öppna jämförelser att skattesubventionerna för kollektivtrafiken ökar dubbelt så snabbt som övriga kostnader i landets kommun-, landstings- och regionbudgetar.

Den nya kollektivtrafiklagens syfte är att stimulera kommersiella aktörer att investera, öka utbudet och sänka kostnaderna för att bidra till ökade möjligheter för den dagliga arbetspendlingen.

Sedan kollektivtrafiklagen infördes 2012 ges de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) möjlighet att etablera trafik över länsgränserna. Utgångspunkten är att trafik ska

bedrivas på kommersiella villkor, men om trafiken på en sträcka inte når önskad omfattning kan RKM besluta om så kallad allmän trafikplikt, vilket innebär att trafiken får upphandlas.

Den del av reformen som tillåter RKM att etablera trafik över länsgränserna har dock gett motsatt effekt i vissa områden. Samhällsköpt upphandlad, skattesubventionerad trafik ökar i omfattning; på sträckor såsom Göteborg–Malmö, Stockholm–Uppsala och Uppsala–Tierp–Gävle.

Med utgångspunkt i kollektivtrafiklagen har de sex landstingen i Mälardalen genom ett gemensamt ägt bolag, MÅLAB, för avsikt att bedriva länsöverskridande kollektivtrafik i regionen. Stockholms läns landstingsfullmäktige har för alla länens räkning beslutat om allmän trafikplikt i Mälardalen fram till 2029.

För SJ förändras förutsättningarna på marknaden där å ena sidan nya aktörer, på lika villkor, konkurrerar om den kommersiella trafiken, och å andra sidan kollektivtrafikmyndigheter konkurrerar med skattesubventionerad trafik, vilket begränsar och på sikt omöjliggör kommersiell regionaltrafik.

Allt tyder på att den nya situationen får långtgående konsekvenser för fjärrtågtrafiken som i dag får en betydande del av sitt trafikunderlag från regionala delmarknader. Det passagerarunderlag

som krävs för en långsiktigt ekonomiskt hållbar fjärrtrafik riskerar att bli otillräckligt när trafiken ställs i konkurrens med den samhälls- och skattefinansierade kollektivtrafiken. SJ och andra kommersiella tågoperatörer och kollektivtrafikmyndigheterna måste gemensamt finna en väg att kombinera utbudet av de två trafiksystemen – det kommersiella och det samhällsfinansierade – för att tågresenärerna fortsättningsvis ska erbjudas så många tågavgångar och så brett erbjudande av tågprodukter som möjligt. Med en felaktig balans kommer en kommersiell fjärrtågslinje Umeå–Sundsvall–Gävle–Uppsala–Stockholm att vara omöjlig.

SJ och andra kommersiella aktörer önskar i detta läge att kollektivtrafiklagens regler måste tydliggöras och har därför bland annat överklagat beslutet om allmän trafikplikt i Mälardalen till förvaltningsdomstolen i Stockholm och därefter till Kammarrätten.

Vid sidan av den regionala pendeltrafik, som bedrivs kommersiellt och icke-subventionerat, så deltar SJ i landets kollektivtrafikupphandlingar. De tre regionerna Stockholm, Västra Götaland och Skåne står för mer än 70 procent av landets producerade tågkilometrar inom den kollektiva pendeltrafiken och närmare 84 procent av antalet resor. Marknaden för

upphandlad tågtrafik uppgår till drygt 5 miljarder kronor, varav SJ svarar för en omsättning på omkring 3 miljarder kronor via dotterbolagen Stockholmståg, SJ Götalandståg och SJ Norrlandståg.

Stockholmståg och SJ Götalands-tåg bedriver trafik under beställarens varumärke (Storstockholms Lokaltrafik respektive Västtrafik/Västtågen). Omkring hälften av den upphandlade trafiken, där avtalen normalt är mellan fem och femton år långa, kommer att upphandlas på nytt de närmaste åren.

Kapaciteten slår i taket på flera sträckor

Storstadsregionerna räknar med att växa med en halv miljon invånare till 2020 och Sverige med en hel miljon till 2030. Kapacitetsutvecklingen på banorna i storstadstriangeln måste mötas och anpassas till förväntad befolkningsökning, annars riskerar landets långväga affärspendling att hamna hos andra trafikslag. På Västra stambanan är kapacitetstaket nått på sträckorna Flemingsberg–Järna och Göteborg–Älvsjö. SJ betonar särskilt vikten av fyra spår på Grödingebanan, som binder ihop Stockholm och Södertälje på Södertörn. I annat fall flyttas en av järnvägens många flaskhalsar från Stockholm till Flemingsberg–Järna i och med att Citybanan öppnas.

Kapacitetsläget är också akut på Södra stambanan och Ostkustbanan.

Det är positivt att Södra stambanan förstärks med 4-spår mellan Malmö–Lund. Det är emellertid bekymmersamt att det inte planeras för 4-spår hela vägen till Hässleholm. SJ ser gärna att pågående ombyggnader för regionaltrafiken i södra Sverige bör åtföljas av ökad spårkapacitet, för att säkerställa att både regional- och snabbtågstrafik ges kapacitet i systemet. Därför behövs tidigareläggningar och forceringar av planerade kapacitetsinvesteringar.

Några planer för dubbelspår på Ostkustbanan, Gävle–Sundsvall finns inte heller med i liggande infrastrukturplan. SJ bedömer att det blir svårt att ta hem vinsterna av de investeringar som är gjorda i Ådalsbanan och Botniabanan utan dubbelspår. Ostkustbanan var en flaskhals redan innan Ådalsbanan och Botniabanan började trafikeras hela vägen till Umeå.

Avreglering med förhinder

Sverige är tillsammans med Storbritannien de mest avreglerade länderna i Europa. EU-kommissionen har höga ambitioner för järnvägen i Europa. Men många av EUs stora medlemsländer håller emot utvecklingen för att skydda sina monopol.

Europas järnväg står inför stora utmaningar med låg tillväxt och fortsatt låg lönsamhet samt ett stort beroende av offentlig finansiering. Det är en fragmenterad järnvägsmarknad med en uppsjö av nationella standarder. Det är av stor vikt för Europas järnväg att få ökad transparens och effektivitet, ökad standardisering, förenklad och enhetligare administration, minskad byråkrati, investering i flaskhalsar och ökad kapacitet. EUs vitböcker för transportområdet sätter riktlinjer för en öppen och väl fungerande europeisk järnvägsmarknad. Hög hastighetsnät och godskorridorer är tänkt att skapa stråk för sömlösa resor och transporter. Målet till 2050 är att utsläppen av växthusgaser från transportsektorn minskat med 60 procent. Vitboken 2011 definierar ett gemen-

samt europeiskt järnvägsområde och tar sikte på 2030 och 2050 med en övergripande syn på utvecklingen i transportsektorn och vad som måste ske för att nå visionerna.

Lång resa till öppen marknad

Tillsammans med bland annat Storbritannien har Sverige under många år arbetat för att få en mer marknadsanpassad lösning inom järnvägssektorn. Detta har också varit utgångspunkten för EU-kommissionens arbete, där man ser Sverige som ett föregångsland. Järnvägssektorn i Europa består till stora delar av statligt ägda transportmonopol med nationella regleringar, och vägen till en öppen och gemensam inre järnvägsmarknad är långt ifrån rak. Val av tekniska lösningar, arbetskraftsregler, förarbevis, utbildning, språk, fordonsgodkännanden, tekniska specifikationer, signalsystemet ERTMS, omreglering, organisation och konkurrensmodeller är exempel på områden där det skiljer mellan länderna.

Anpassningar och avreglering på EU-nivå sker genom de fyra så kallade järnvägspaketerna. Fjärde järnvägspaketet behandlades i EU-parlamentet under våren 2014 och i Ministerrådet under hösten. Det tar upp separering av infrastruktur och trafik samt marknadsöppning av nationell persontrafik i hela EU från 2019. Det tar även upp ett krav på upphandling genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande när det allmänna anlitar någon för att utföra den offentligt finansierade kollektivtrafiken, samt ökade befogenheter för ERA (European Railway Association) med bland annat ett centraliserat EU-godkännande av fordon och ökad harmonisering av tekniska regler. Det fjärde järnvägspaketet kommer att drivas vidare under 2015 under det Lettiska och Luxemburgska ordförandeskapet med fokus på marknadsöppning. För SJs del kan de nya förslagen på sikt få en inverkan inom främst distribution och biljettförsäljning samt tillgång till transportdata.



LÄS MER PÅ SJ.SE





Tät dialog med intressenterna

SJ spelar en stor roll för många. Såväl individer, organisationer som företag ställer med rätta höga krav på oss. Anspråken handlar givetvis om mycket mer än en smidig resa. SJ förväntas ta ansvar för verksamhetens sammanlagda påverkan på människor och miljö.

FÖR ATT KUNNA LEVA UPP TILL kundernas och andra viktiga intressenters förväntningar, är det avgörande att SJ känner till deras prioriteringar. SJs interaktion med intressenterna tillför värdefulla insikter, och bidrar till utvecklingen av företaget – såväl kunderbjudandet som verksamheten.

Dialog för att utvecklas

SJ för dialog och genomför en rad undersökningar med intressenter internt och externt. Det övergripande målet är att förstå, väga samman och agera på de förväntningar som finns på oss. Här ingår att ta vara på möjligheter och hantera risker.

Valet av intressenterna som SJ för en nära dialog med baseras på hur de påverkas av och/eller påverkar företaget, både positivt och negativt. Dialogerna har olika syften, beroende på vem eller vilka vi vänder oss till. Utöver kunderbjudandet kan det handla om regleringar, branschgemensamma frågor eller SJ som arbetsgivare. Vi vill öka kännedomen om och förståelsen för SJ, utveckla erbjudandet samt stärka relationerna till koncernens intressenter.

Väsentlighetsanalys för prioriterade hållbarhetsområden

Det är genom de olika dialogerna SJ identifierar och prioriterar bland aspekter och frågor som intressenterna upplever som viktiga för SJ. Hur SJ hanterar dessa frågor inverkar också på intressenternas ställningstaganden och beslut.

SJs senaste väsentlighetsanalys sammanfattas i matrisen på denna sida. Analysen gjordes internt, och bygger på vår kunskap om intressenternas förväntningar på SJ. I analysen ingår också ISO 26000-standarderna och dess riktlinjer för socialt ansvar, samt egna riskanalyser. Här framgår att SJs absolut viktigaste hållbarhetsfrågor är kundnöjdhet, punktlighet, säkerhet, digital närvaro och trafikinformation.

BETYDELSE FÖR EXTERNA INTRESSENTER	MYCKET VIKTIG	■ Miljöprestanda ■ Samhällsengagemang	■ Kundnöjdhet ■ Punktlighet ■ Säkerhet ■ Digital närvaro ■ Trafikinformation
	VIKTIG	■ Ledningssystem ■ Tillgänglighet	■ Lönsamhet ■ Socialt ansvar ■ God arbetsmiljö ■ Kompetensutveckling och mångfald ■ Transparens och bolagsstyrning
		VIKTIG	MYCKET VIKTIG

BETYDELSE FÖR FÖRETAGET

Vår intressentdialog

KUNDER/RESENÄRER

Att resa med SJ möjliggör boende, arbete och studier på olika orter. Relationen med kunderna är avgörande för SJs framgång och tillväxt. Läs mer om SJ och kunderna på sidorna 18–29.

Kontaktytor och dialog: Kommunikation genom SJs försäljningsorganisation, kundtjänst, ombordpersonal och sociala medier.

Uppföljning: Nöjd kundindex inklusive bland annat Serviceindex (månadsvis).

FÖRENINGAR/ORGANISATIONER

SJ samarbetar med föreningar och organisationer för att utveckla järnvägen och skapa framtidens resande. Läs mer om partners och samverkan på sidan 39.

Kontaktytor och dialog: Informationsutbyten, utbildning och samarbeten – exempelvis för landsbygd, pendlare och personer med funktionsnedsättningar.

Uppföljning: Nöjd kundindex (månadsvis).

TRAFIKVERKET

SJ och Trafikverket samverkar för att Sveriges järnvägar ska användas på ett optimalt sätt. Branschprojektet Tillsammans för tåg i tid (TTT) fokuserar på ökad punktlighet. Läs mer om partners och samverkan på sidan 39.

Kontaktytor och dialog: Strategiska, taktiska och operativa möten. SJ har kontakt med Trafikverket på alla nivåer.

Uppföljning: Punktlighetsstatistik (veckovis).

LEVERANTÖRER/ PARTNERS

Trafiksäkerheten, liksom kvaliteten på SJs tjänster, är till stor del beroende av våra samarbetspartners. Läs mer om leverantörer och partners på sidan 38.

Kontaktytor och dialog: Dialoger, offerter och förhandlingar samt uppföljning av utförda tjänster.

Uppföljning: Leverantörs- och partnerskapsbedömningar (årsvis) samt revisioner.

MEDIER

SJ vill vara och uppfattas som transparent och öppen, och en proaktiv kraft i samhällsdebatten. Här spelar relationen till media en betydande roll.

Kontaktytor och dialog: Intervjuer, pressträffar och sociala medier.

Uppföljning: Mediebevakning och -analys (löpande).

LAGSTIFTARE

Beslut om regelverk, infrastruktur, skatter och avgifter påverkar järnvägens och SJs konkurrenskraft. SJ deltar ofta som remissinstans när politiska beslut och myndighetsbeslut bereds.

Kontaktytor och dialog: Regelbundna möten med regionala och lokala företrädare samt andra beslutsfattare.

Uppföljning: Marknadsanalys (löpande).

REGIONALA KOLLEKTIV- TRAFIKMYNDIGHETER

SJs trafik bidrar till de regionala trafikförsörjningsprogrammen. SJ utför trafik på uppdrag av regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM).

Kontaktytor och dialog: Personliga kontakter och branschforum.

Uppföljning: Avtalsuppföljning, möten och dialog (löpande).

ÄGARE

SJs ägare, svenska staten, formulerar mål för SJs verksamhet. Målet att skapa värde omfattar långsiktighet, effektivitet, lönsamhet och utvecklingsförmåga genom hållbart företagande.

Kontaktytor och dialog: Löpande dialog med ägarenheten på Näringsdepartementet, styrelsemöten, årsstämmor.

Uppföljning: Delårsrapportering, års- och hållbarhetsredovisning, bolagsstyrningsrapport, presentationer, övrig inrapportering (löpande).

MEDARBETARE

SJ är sina medarbetare – medarbetarnas engagemang och prestation är avgörande för en solid leverans och nöjda kunder. SJ strävar efter att erbjuda en trygg och stimulerande arbetsplats. Läs mer om SJ och medarbetarna på sidorna 34–37.

Kontaktytor och dialog: Medarbetarundersökning, utvecklingssamtal, arbetsplatsträffar och andra interna kanaler. Dialog med medarbetarnas fackliga företrädare.

Uppföljning: Ledarskapsindex (årsvis), Prestationsindex (årsvis), sjukfrånvaro (månadsvis).



Kunder

SJ är i full färd med att bygga ett helt nytt sj.se och vi gör det med kundernas hjälp. Än så länge finns den nya webbplatsen i betaversion; den är publikt tillgänglig men fortfarande under utveckling.

Nya sj.se tar form med kundernas hjälp

KUNDERNA HAR INVOLVERATS på flera sätt i olika skeden av utvecklingen. Just nu ser den som besöker beta.sj.se en "Tyck till"-knapp, där det är möjligt att lämna feedback om hela webbplatsen eller valda delar. Allt besökaren behöver göra för att uttrycka sin åsikt är att klicka på en smiley. Det går också att lämna förslag, ge beröm, rapportera buggar och ställa frågor. Glädjande nog är mer än hälften av synpunkterna förslag och på andra plats kommer beröm.

Synpunkterna får direkt återverkan på utvecklingen av sj.se – planer kan ändras under arbetets gång utifrån kundernas upplevelse av det som lanseras.

I takt med att beta.sj.se växer kommer besökarna att hänvisas till den



nya sajten. I slutet av 2015 räknar vi med att många funktioner ska vara på plats. Men det slutar inte där – även när den nya webbplatsen är lanserad kommer den att förbättras, hela tiden i dialog med kunderna.

Medarbetare

I våras träffades ett hundratal SJ-kollegor i Katrineholm för ett av årets sex så kallade dialogmöten. Dialogmötena finns till för att i mindre grupper diskutera viktiga frågor och öka förståelsen för SJs utmaningar och utveckling.

Medarbetare för dialog om SJs framtid

JUST DET HÄR MÖTET ägde rum ett par dagar efter stängningen av 18 resebutiker. Engagemanget var stort och samtalen intensiva. Hör vad två av deltagarna har att säga om dialogmötet.

– Först upplevde jag att det kanske var lite tidigt att träffas så nära in på att resebutikerna stängt men stämningen i rummet var positiv, trots allt det tunga och jag upplever företaget som mer lyhört nu. Jag tycker att det är bra att deltagarna representerar olika delar av SJ. I dialogen blir det tydligt att vi arbetar för samma sak, säger Christina, resesäljare.

– Det är bra att dialogmötena turnerar runt i landet så att alla medarbetare känner närheten till sin ort vid något tillfälle. Jag tycker också att vi lever som vi lär i och med att vi alla reser till och från möten. Den här typen av möten suddar ut "vi och dem". Idag har jag också lärt mig nya saker, som



att en tredjedel av SJs vinst går till staten och att hela två tredjedelar återinvesteras i bolaget. Det gör det ännu tydligare varför det är viktigt att vi håller nere våra kostnader och går med vinst, säger Klas, TiM-koordinator.

Läs mer om SJs dialogmöten på sidorna 36–37.

Strategi för ett hållbart SJ

KAPITEL

02 Innehåll

Affärsidé, mål
och strategi





Tågtrafiken i Sverige har en betydelsefull uppgift för näringsliv och samhälle. Hållbarhet är en naturlig och integrerad del i SJs affärsmodell. Med utgångspunkt i företagets vision, affärsidé, mål och värderingar säkerställs ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbart företagande. SJs ägare och styrelse har beslutat om sex långsiktiga mål; tre finansiella och tre icke-finansiella. SJs affärsidé innebär att vi ska erbjuda marknadens mest kundnära och hållbara resande i egen regi och i samarbete med andra. Det innebär att vi ska vara bäst på att tillgodose kundernas behov och att socialt, miljömässigt och ekonomiskt ansvar ska gå hand i hand genom hela SJs verksamhet.



Affärsidé, mål och strategi

SJs väg framåt. Strategiska mål och inriktning till 2030.

SJs STRATEGISKA MÅL presenteras i vår strategiska plan. I den definieras vad vi ska göra för att vara en hållbar tågoperatör som tar socialt ansvar, miljöansvar och ekonomiskt ansvar. SJs strategi innebär en större förändring av koncernen, rörande såväl den trafik vi bedriver under eget varumärke, som den regionaltrafik som upphandlas av länen runt om i landet. Strategin genomförs och drivs i tre horisonter. Fokus i den första är att sätta en kostnadsbas för att möjliggöra lönsamheten. I den andra horisonten att säkerställa långsiktig lönsamhet och i den tredje, strategisk tillväxt. I alla tre horisonter är fokus på kund och kärnverksamhet styrande.

Punktligheten SJs viktigaste kundfokus

SJ ska vara kundens förstahandsval. För att uppnå detta behöver vi arbeta med det som kunderna värdesätter mest – att man som resenär kommer fram till destinationen i tid. En hög prioritet vid sidan av säkerheten, är därför punktligheten. SJs och branschens gemensamma mål till år 2020 är att 95 procent av tågen ska anlända i tid. För att räknas som punktligt får ett tåg vara högst 5 minuter försenat. Arbetet med punktligheten är också SJs viktigaste hållbarhetsfråga. SJ tar ansvar för och arbetar målmedvetet med att minska förseningarna, i såväl de delar vi kan påverka direkt som indirekt. Tillsammans med Trafikverket och övriga järnvägsoperatörer driver och deltar vi aktivt i branschöverskridande projekt för att lyfta punktlighetsnivån totalt sett. Andra högt prioriterade områden är att förbättra informationen till kunden och hur SJ möter kunden ombord och i säljkanalerna. De förbättringar som har gjorts under 2014, och som fort-

sätter under de kommande åren, ska bidra till en förbättrad reseupplevelse, både före, under och efter resan.

SJ har en viktig uppgift

Tågtrafiken är betydelsefull för näringsliv och samhälle – omkring 435 000 personer reser med oss dagligen. SJ AB har omkring 440 avgångar varje dag och trafikerar 160 stationer mellan Narvik och Köpenhamn. Till detta kommer ett stort antal avgångar i de trafikdrivande dotterbolagen. SJ bidrar till samhällsutvecklingen – inte minst till de svenska klimatmålen – genom att erbjuda det mest miljöeffektiva resesättet. SJ köper 100 procent förnybar el till tågdriften, vilket medför mycket låga utsläpp. Koldioxidutsläppen från en persons resa med X 2000 mellan Göteborg och Stockholm är ett gram. Den som väljer att resa med en genomsnittlig ny bil kommer sju meter med samma utsläpp. Samtidigt står järnvägen inför många utmaningar. Till de tuffaste hör en nedgången infrastruktur efter många år av eftersatt underhåll. För att fler ska välja tåget framför bil, buss eller flyg krävs inte bara underhåll och upprustning, utan också utökad kapacitet. SJ samverkar med Trafikverket och andra tågoperatörer för att skapa ett mer stabilt järnvägsystem i branschinitiativet Tillsammans för tåg i tid (TTT). Läs mer om TTT på sidorna 39 och 47.

Lönsamhet skapar utrymme för förbättringar

För att SJ ska leva upp till kundernas förväntningar och ägarens krav på avkastning ska företaget drivas med en långsiktigt hållbar lönsamhet. Det är endast genom att nå både de finansiella och de icke-finansiella målen som utrymme skapas för



investeringar som i sin tur gör resandet till en bättre upplevelse för våra kunder. En viktig del i arbetet med att uppnå en hållbar lönsamhet är att förenkla och standardisera SJs erbjudanden. SJ lägger därför stor kraft på att bli mer effektiva och modern teknologi kommer att ersätta en del av dagens manuella arbete som därmed frigör tid och kraft.

SJ rustar nu för framtiden och det innebär en större förändring av bolaget. Förbättrings- och effektiviseringsarbetet som initierades under slutet av 2013 ska inte bara sänka företagets kostnader

med en miljard kronor på tre år utan även höja effektiviteten. De åtgärder som vidtagits under 2014 har påverkat resultatutvecklingen i en positiv riktning.

SJ ska öka sin attraktionskraft för att även i fortsättningen vara kundens förstahandsval och den ledande operatören på marknaden. Den mest strategiska investeringen görs i snabbtågen X 2000 och är en av koncernens största satsningar i modern tid. För 3,5 miljarder kronor får SJ i princip 36 helt nya tågsätt som successivt sätts i trafik under de närmaste åren. Vi satsar även på fortlöpande uppgraderingar av övriga tåg, vilket ska leda till mer tillförlitlighet och bättre förutsättningar för ökad punktlighet. För att vässa konkurrenskraften ytterligare läggs stora resurser på att utveckla mer kundanpassade it-lösningar, i syfte att förenkla resandet för kunden. I den omfattande förändringsprocess som SJ nu genomgår stärks också ledarskapet och medarbetarna utbildas – även det investeringar för framtiden. Allt för att stärka företagets kultur av ständiga förbättringar.

Samhället är vår ägare

Hållbart företagande är en naturlig och integrerad del i SJs affärsmodell.

Med utgångspunkt i företagets vision, affärsidé och värderingar säkerställs ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbart företagande genom mätning och uppföljning av sex styrområden, läs mer under avsnitt Ansvarsfull styrning på sidorna 30–48. SJs ägare och styrelse har satt upp sex långsiktiga mål; tre finansiella och tre icke-finansiella. De tre långsiktiga hållbarhetsmålen handlar om punktlighet på 95 procent (till 2020), andel genomförda leverantörs- och partnerskapsbedömningar samt SJ Volontär, en möjlighet för medarbetarna att ägna sig åt ideellt arbete på arbetstid. I samband med SJs årsstämma den 28 april 2014 fattades även beslut om nya finansiella mål, läs mer om detta under styrområde Finans på sidan 48. Utöver dessa har SJ ett antal strategiska nyckeltal som bidrar till en hållbar verksamhetsstyrning. Såväl finansiella som icke-finansiella mål följs upp års-, kvartals- eller månadsvis. Genom att vi kontinuerligt stämmer av våra prestationer ökar möjligheten att parera negativa avvikelser innan de hinner få några större konsekvenser, samtidigt som vi säkerställer att vi styr i önskad riktning.

Vision

Ett SJ att lita på och längta till.

Affärsidé

SJ ska erbjuda marknaden mest kundnära och hållbara resande i egen regi och i samarbete med andra. Det innebär att vi ska vara bäst på att tillgodose kundernas behov och att socialt, miljömässigt och ekonomiskt ansvar ska gå hand i hand genom hela vår verksamhet.

Värdeord

Pålitligt, Enkelt, Mänskligt och Härligt.

Strategiska mål

SJs strategiska mål är att vara en hållbar tågoperatör i Sverige. SJ ska vara marknadsledande och kundernas förstahandsval. Vidare ska SJ leva upp till ägarnas krav på avkastning och drivas i enlighet med ett hållbart företagande.

Erbjudande och kunder

KAPITEL

03 Innehåll

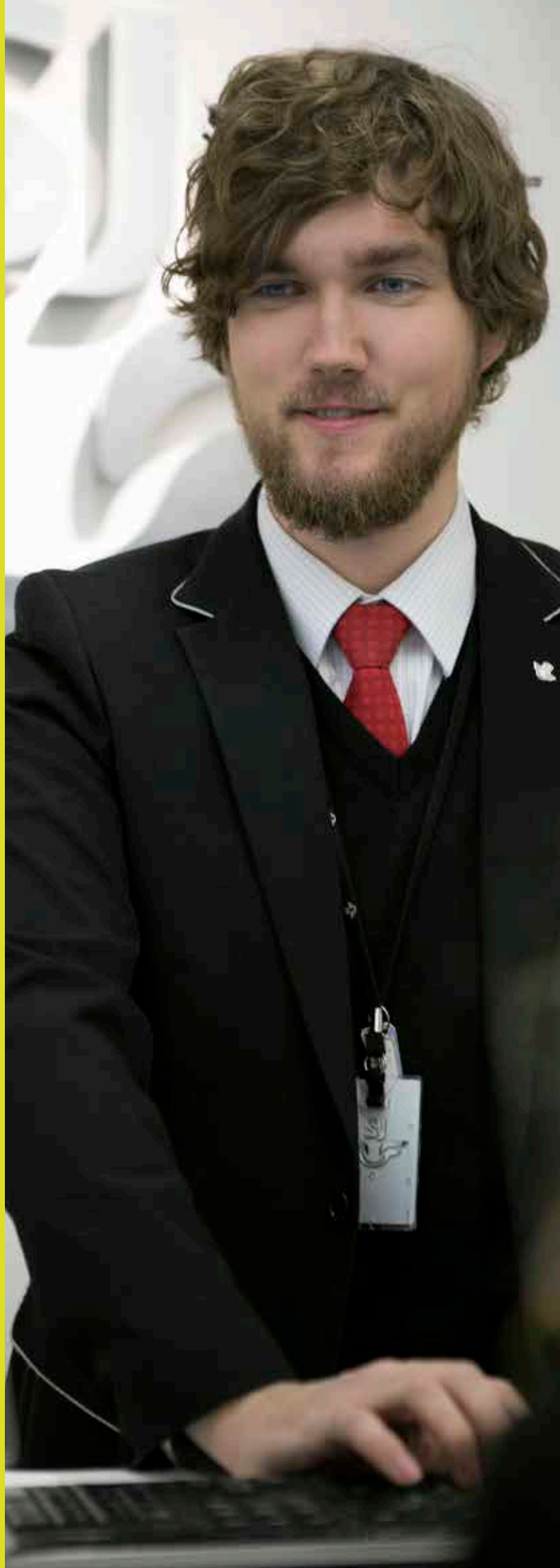
Kunden i centrum

Kundernas åsikter
tar SJ längre

Res grönare med SJ

SJ knyter ihop Sverige

Upphandlad trafik
– en huvudaffär för SJ





Allt SJ gör har ett och samma mål – bättre kundupplevelser. Investeringen på 3,5 miljarder kronor i en total förnyelse av snabbtågen X 2000 är förstås den allra största ekonomiska satsningen, men långt ifrån den enda för kunderna. Vi arbetar hårt på många områden för att göra det enkelt att resa i tjänsten, härligt att semestra och säkert och tryggt att ta sig hem igen.

SJ knyter inte bara ihop Sveriges olika landsändar. Mindre känt för många är kanske att vi även driver en omfattande regionaltågstrafik och pendeltågstrafik, där SJs trafikdrivande dotterbolag lägger mycket tid och kraft på att förenkla resandet för kunden.

Kunden i centrum

BILJETTKÖP PER MÅNAD
PÅ SJs MOBILSAJT

100 000

1,4 miljoner

UNIKA BESÖK PÅ SJs
SAJT I SNITT PER MÅNAD

ALLT FLER BESÖKARE I VÅRA DIGITALA KANALER

Allt fler resenärer väljer att besöka SJ digitalt. SJs digitala kanaler – webbplatsen sj.se och mobil.sj.se – hade i genomsnitt 1,8 miljoner unika besök i månaden under 2014 och användandet ökar över tid.

Flest unika besökare 2014 hade SJs webbplats med 1,4 miljoner unika besök i snitt per månad.

Användandet av SJs mobilsajt mobil.sj.se samt mobilappen Min resa ökar stadigt. Nästan en halv miljon besök i månaden var genomsnittet under året.

SJ har som mål att vara kundens förstahandsval.

**Det förutsätter att vi förstår
vad kunden vill ha och att vi
bemöter kunden på rätt sätt.**

SJ för alla

SJ bedriver rikstäckande persontrafik i Sverige. Kunderna reser antingen i tjänsten (affärsresenärer) eller privat (fritidsresenärer). Ytterligare en kundkategori är pendlarna, de som reser dagligen mellan sin bostad och arbetet. SJ ska vara ett pålitligt alternativ för alla dessa grupper och vid alla typer av resor.

Kunden är vägvisaren

SJ arbetar löpande och aktivt med vidareutveckling av både tjänster och produkter för att förbättra reseerbjudandet. Det är en viktig del i att driva och utveckla det hållbara resandet

med tåg i Sverige. SJ utvecklas för och tillsammans med kunderna. Alla förändringar som vi gör ska leda till förbättringar för kunden. Möjligheten att påverka erbjudandet är dock mindre på de sträckor SJ kör under andra aktörers varumärken, det vill säga i samhällsfinansierad trafik som till exempel Västtrafik.

Satsningar för bättre resande

Under 2014 har en rad nya produkter och tjänster lanserats. Ambitionen har varit att skapa en förbättrad kundupplevelse och ett förenklat resande med SJ.

Några exempel på förbättringar för kunderna som SJ genomfört under 2014:



- Fritt internet – snabbare, enklare och stabilare.



- Passbook – tågbiljetter i Iphone.
- Sj.se – under utveckling.

- Förbättrad trafikinformation – mobilt tillgänglig trafikinformation med realtidskartor på flera tåglinjer.

- Välkomstmail – ger kunden relevant information inför resan. Har testats på linjen Stockholm–Göteborg och fler städer läggs till.

- Plattformen crowd sourcing – där SJ uppmanar besökare och kunder att aktivt bidra med sina åsikter och förslag för att göra sj.se till en bättre tjänst och upplevelse.



- Plattformen Kundo.se – ett kundforum där besökarna kan ställa frågor och samtidigt vara med och bygga upp en faktabank för att ge andra besökare bättre service.



- En förnyelse av SJs lounges och resebutiker i Stockholm och Göteborg.



SJs egen framtidsresa till nytta för kunden

Under 2015 fortsätter SJ att prioritera utvecklingen av innovativa produkter och tjänster som gör det enklare och mer pålitligt att resa med SJ. Allt arbete handlar om att förbättra och förenkla för kunden – genom att öka punktlighet och robusthet, sänka priserna och också göra det tydligt för kunden vad man köper och har rätt att förvänta sig av SJs leverans.

Nya arbetssätt ombord på tågen testas. Viseringen kan förenklas med ny teknik och nya arbetssätt. Bokning och ombokning ska göras enklare och snabbare, inte minst för

de som reser ofta med SJ, där digitala kanaler och mobila tjänster ska vara till hjälp för kunderna.

Numera köper allt fler kunder sina tågbiljetter via digitala kanaler eller biljettombud. SJ anpassade sig efter kundernas förändrade köpbeteende och stängde 17 resebutiker runtom i Sverige och en butik i Köpenhamn. Försäljningen i dessa butiker stod för mindre än 4 procent. Under de senaste åren har försäljningen i resebutikerna och per telefon minskat med nästan hälften. SJ behöll de fem butiker som stått för störst andel av försäljningen, främst i storstäderna. Samtidigt inleds ett fördjupat samarbete med

biljettombud och SJ har nu 650 ombud, vilket innebär mer än ett per ort där det tidigare fanns resebutiker. Under 2014 stod försäljningen via SJs ombud för 18 procent. För ökad kundnytta introducerades kundvårdar på stationer som ger service och stöd när många reser. De finns på strategiskt utvalda pendlarorter på morgonen och kritiska bytesorter, samt storstäder på eftermiddagen. Sänkningen av kostnader möjliggjorde också investeringar i de digitala säljkanalerna.



LÄS MER PÅ SJ.SE

Kundernas åsikter tar SJ längre

SJ för en aktiv dialog med kunderna genom att involvera dem i olika sammanhang. Så sker till exempel när sj.se utvecklas. Resenärsforum är en aktör som SJ samarbetar flitigt med, liksom pendlarföreningarna. Som exempel kan nämnas föreningen TiM-pendlare där samarbetet har lett till en rad produktförbättringar. Ett utökat antal avgångar har gjort att det nu finns tillräckligt med sittplatser för resenärerna. Komforten har blivit högre och distributionssystemen effektivare. Restiden har också förkortats och informationen till kunden vid störningar fungerar allt bättre.

34 000* **34 600***



GILLAR OSS PÅ TWITTER



GILLAR OSS PÅ FACEBOOK

* Den 4 mars 2015.

Idé från kund gav ny snabbtågsbiljett

En resenärs insändare i lokaltidningen har resulterat i en ny, pris-sänkt biljett för pendlare på sträckan Sundsvall–Umeå. Biljetten omfattar samtliga SJs och Norrtågs resor – inklusive SJs snabbtåg SJ 3000. Nyheten om kombinationsbiljetten plockades upp av lokalmedia längs hela tågsträckan.

– Idén om en kombinationsbiljett var alldeles för bra för att inte ta fasta på. Den gör tågresandet i regionen mer attraktivt och underlättar många vardagsspusslande, säger Petter Essén, affärsområdeschef på SJ.

Resenären som kläckte idén hade nyligen börjat arbetspendla mellan hemorten Sundsvall och arbetsplatsen i Kramfors och ville kunna ta tåget till och från jobbet. Han hittade dock inget sätt att lösa sitt pendlande utan att först

köpa ett pendlarkort hos Norrtåg och sedan lägga till ungefär samma summa för att kunna använda SJs snabbtåg SJ 3000. Efter insändaren kontaktades Norrtåg och en ny kombinationsbiljett arbetades fram.

– Målet är att fler resenärer ska ställa bilen och välja det betydligt mer miljövänliga tåget med mer tid för såväl arbete som avkoppling, säger Petter Essén.

Den nya kombinationsbiljetten gäller för Sundsvall–Umeå, samt för olika



delsträckor på linjen, och omfattar 30 dagar. Biljetterna finns till försäljning på bland annat sj.se.

Från dörr-till-dörr med SJ

Marika Lundin arbetar med affärsutveckling på Formpipe Software. Hon reser i tjänsten en till två dagar varje vecka. Den stora fördelen med tåg är att hon slipper incheckningar och taxi. Med SJ tar hon sig från "dörr-till-dörr", som hon uttrycker det.

När Marika Lundin får frågor om hur hon ser på SJ tar hon fram sitt SJ Prio kort. Hon ser ut att mönstra det i sömnarna.

– Mitt arbete innebär att jag reser mycket. Jag har många möten inbokade med kunder och företag på olika orter i landet. Jag åker mest till de stora orterna, så jag kan inte svara på hur det är att åka till mindre städer.

Hon betonar att hon tycker om att åka tåg. Att det är bekvämt, så länge det går i tid. Flyget eller bilen är hennes andra och tredjehandsval. Ibland tar hon tåget till sin destination och sedan tar hon flyget hem, för att komma hem snabbt till familjen.

– Tåget bidrar till arbetsro. Jag tycker att det är ett lugnare tempo, då jag får

mycket gjort. Jo, det är miljövänligt också! Det är mycket viktigt för mig, tillägger hon.

Har hon en absolut bästa reseupplevelse? Hon skrattar. Nej, säger hon. För henne handlar det om att arbeta ombord. Samtidigt påpekar hon att hon saknar den goda maten i första klass.

Finns det något hon tycker att SJ kan bli bättre på?

– Jag skulle vilja se fler nattåg i trafik. Jag tycker även SJ ska fundera på att göra utrymme för cyklar så jag och min familj kan åka på cykelsemestrar med hjälp av tåget istället för att ta bilen.



SJ PRIO

Medlemskap i SJ Prio är öppet för alla som reser med SJ. Rabatter, erbjudanden och tillgång till SJ Lounge i Stockholm och Göteborg är exempel på sådant som kan ingå.

Res grönare med SJ

Att resa med eltåg och SJ innebär redan minimala utsläpp – en resa mellan Göteborg och Stockholm motsvarar ett halvt kryddmått bensin, det vill säga runt 1 gram koldioxid. Men SJ jobbar vidare med att minska den miljöpåverkan koncernens erbjudande trots allt har.

Miljösmart resa, en resa med SJ
Samhället behöver en kombination av olika transportslag, men tåget har överlägset bäst miljöprestanda. SJs alla tåg är eldrivna. Dessutom köper SJ till 100 procent förnybar el från vind- och vattenkraft, vilket ger mini-

mala utsläpp. Tåg är också ett energieffektivt färdmedel, bland annat för att friktionen mellan hjul och räls är mindre än mellan bildäck och asfalt.

Läs mer om SJs miljöarbete på sidorna 40–41.



GUIDE FÖR EN GRÖNARE SEMESTER

Tillsammans med kunderna gör SJ det enklare att semestra grönare. SJs resenärer har tipsat om gröna smultronställen i hela Sverige och allt har samlats i en behändig guide, SJ-resenärens Lilla Gröna.

I SJ-resenärens Lilla Gröna finns över 400 tips på matställen, butiker och olika upplevelser som satsar på hållbarhet. Med guiden vill SJ visa upp fantastiska resmål i Sverige – möjligheterna att både resa och semestra hållbart är nästintill outtömliga.



SJ-RESENÄRENS LILLA GRÖNA FINNS SOM TRYCKSAK I FICKFORMAT ELLER ATT LADDA NER PÅ SJ.SE/LILLAGRONA.

20 år med Bra Miljöval

För 20 år sedan började SJ AB att märka sina tågresor med Naturskyddsföreningens märkning Bra Miljöval. Det var vi först med i persontransportbranschen.

I Bra Miljöval-kriterierna ingår krav på energieffektivitet. Det finns en gräns för hur mycket energi som får användas för transporten. Det ställs också krav på växthusgasutsläpp samt andra miljö- och hälso-skadliga utsläpp. För SJ, som kör på el, ställs även krav på hur elen produceras. Läs mer på naturskyddsforeningen.se/bra-miljoval.

Hållbara resor i tjänsten

För många företag står tjänsteresorna för en avsevärd del av det totala miljöavtrycket. Genom att i högre grad välja SJ framför bil, buss och flyg kan de avsevärt minska sina utsläpp och sin miljöpåverkan. Tjänsteresor med SJ är också tids-effektiva – fri internetuppkoppling

ombord på snabbtåg och dubbel-däckare gör att restiden kan utnyttjas till arbete eller annat.

Grönt och bekvämt med ecodriving

Genom ecodriving – ett miljöanpassat körsätt – minskar SJ mängden energi som krävs för resorna.

Ecodriving är inte bara en god sak för miljön, utan också för alla som tar tåget. Det går nämligen ut på att köra mjukare – en app hjälper lokförarna att accelerera och bromsa smidigare. Slutresultatet blir en grönare och betydligt mer bekväm resa. Läs mer om ecodriving på sidan 41.

Kunderna påverkar

SJ följer upp kundernas uppfattning om hur miljömedvetet de tycker att SJ är i den regelbundna ombordundersökningen som resulterar i vårt Miljöindex. Läs mer på sidan 40.



LÄS MER PÅ SJ.SE



MILJÖKALKYL FÖR RESSUGNA

Visste du att koldioxidutsläppen från en flygresor mellan Göteborg och Stockholm motsvarar dem från 74 000 tågresor? På SJs webbplats kan du beräkna och jämföra utsläppen från tåg, bil, buss och flyg. Resultatet presenteras i pedagogiska tabeller och grafer.

SJ använder samma verktyg för att hjälpa företagskunder att följa upp tjänsteresor och miljöpåverkan. Beräkningar och antaganden är baserade på data från den branschgemensamma föreningen NTM, Network for Transport Measures.



GÖR DIN EGEN MILJÖKALKYL PÅ SJ.SE/MILJOKALKYL ELLER TRANSPORTMEASURES.ORG.



SJ knyter ihop Sverige

De presenterade linjerna är ett urval av de totalt 17 linjer som SJ trafikerar.



X 2000



SJ 3000



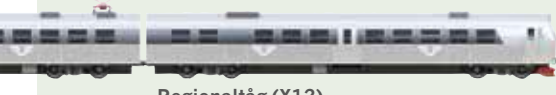
InterCity, Regional och Nattåg (lok och vagnar)



Dubbeldäckare



Regina



Regionaltåg (X12)

Stockholm–Oslo

Restid: Cirka 6:00 timmar.

Avgångar/dag: 2, med InterCitytåg.

I augusti 2015 startar trafik med snabbtåget X 2000 och då minskar restiden till 4:30–5:00 timmar.

SJ Götalandståg AB

Avgångar/vardag: Cirka 577.

Västtrafik, Hallandstrafiken och Jönköpings Länstrafik.

Göteborg–Malmö

Restid: 2:30 timmar.

Restiden kan kortas med 15 minuter när tunneln genom Hallandsåsen öppnar 2016.

Avgångar/dag: 7, varav 5 med SJ 3000 och 2 med X 2000. Sommartid förlängs linjen till Köpenhamn.

Stockholm–Sundsvall/Umeå

Restid: 3:35 timmar till Sundsvall, 6:25 till Umeå.

Avgångar/dag: 8 varav 3 till Umeå, alla med snabbtågen SJ 3000. På helgerna går även InterCitytåg.

Stockholm–Västerås

Restid: 0:55–1:02 timmar

Avgångar/dag: 25 i vardera riktning, med dubbeldäckare eller loktåg. Resenärerna är främst pendlare i båda riktningarna.

Stockholmståg KB

Avgångar/vardag:

Cirka 950.

SL:s pendeltåg.

Stockholm–Göteborg

Restid: 2:50–3:00 timmar

Avgångar/dag: 18, alla med X 2000.

På helgerna går även InterCitytåg. Totalrenovering av samtliga snabbtåg ska vara klar 2019.

SJ har en viktig uppgift – att göra livet enklare för de hundratusentals människor som reser med oss varje dag, året om. SJ har ett rikstäckande linjenät för persontransporter i hela Sverige – från norr till söder.

SJ KNYTER IHOP HELA SVERIGE. På de stora linjerna vill kunderna dessutom ha många avgångar att välja mellan. Ett exempel på det är Stockholm–Göteborg, SJs stora snabbtågslinje med hela 36 snabbtågsavgångar varje vardag. Under 2014 togs även beslut om att korta ner restiden genom att göra färre stopp längs vägen.

På Västkustbanan sattes under 2014 nya snabbtåget SJ 3000 in på sträckan och kunderna kan nu välja mellan sju dagliga avgångar. Restiden är nere på 2 timmar och 29 minuter mellan Göteborg och Malmö. Tåget gör uppehåll i Halmstad, Helsingborg och Lund. På sommaren stannar dessutom vissa turer i Varberg, samt förlängs till Köpenhamn.

Även på huvudstadslinjen mellan Stockholm och Oslo sker positiva förändringar. SJ sätter in snabbtågen

X 2000 och går upp från två till tre dagliga avgångar efter sommaren 2015. Restiden kan därmed reduceras med en timme till attraktiva 4,5–5 timmar.

Av en helt annan karaktär är den regionala pendlingsprodukten Stockholm–Västerås. Resenärerna har hela 25 avgångar att välja mellan. Linjen binder också ihop Stockholm och Göteborg via Örebro och Hallsberg. Till detta kommer all pendlings trafik som SJ kör under andras varumärken. Se sid 28–29.

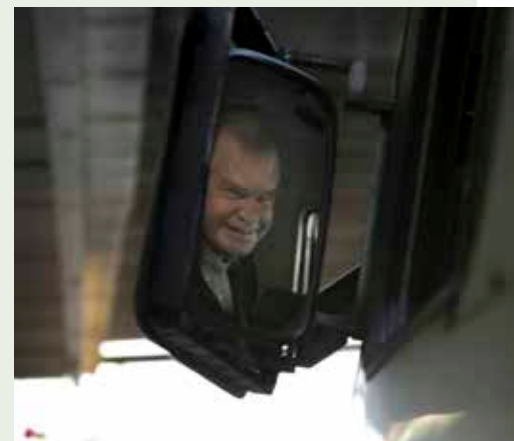
Linjen mellan Stockholm och Sundsvall och vidare till Umeå är en marknad som SJ sedan ett par år håller på att bygga upp och som på sikt har stor potential att utvecklas. Sedan slutet av 2012 trafikeras sträckan Sundsvall–Umeå av nya SJ 3000 på tre avgångar i vardera riktningen.

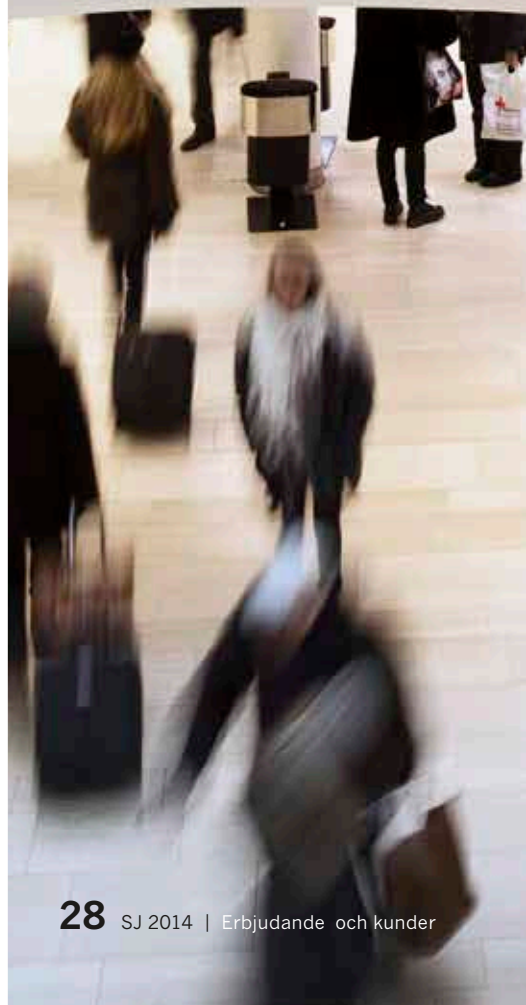
Framtidens resande – framtidens tåg

I EN AV DE STÖRSTA INVESTERINGARNA I SJs HISTORIA rustas snabbtågen X 2000 upp för 3,5 miljarder kronor. All inredning byts ut och tågen blir som nya när de levereras tillbaka från ABB, som ursprungligen tillverkade dem för två decennier sedan, specialdesignade för den svenska järnvägen. Utmärkande för X 2000 är den så kallade korglutningen som ger en bekvämare reseupplevelse samtidigt som tågen kan köra fortare i kurvorna än andra tågtyper.

Samtliga 36 tågsätt uppgraderas med den senaste teknologin och får en komfort som ingen annan tågmodell på den svenska järnvägen kan uppvisa. Investeringen innebär även en ökad driftsäkerhet, vilket ska bidra till förbättrad punktlighet och i förlängningen ett mer hållbart resande. SJ har i hög grad involverat kunderna i upprustningen. De har genom kundundersökningar, djupintervjuer och webbenkäter fått ge sina synpunkter på design och funktioner i de nya vagnarna.

De moderniserade X 2000-tågen levereras fram till 2019. Förutom i trafiken på snabbtågslinjerna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö används de nya X 2000 på sträckorna Stockholm–Sundsvall och Stockholm–Oslo.





Upphandlad trafik – en huvudaffär för SJ

Upphandlad trafik är en viktig del i den långsiktiga strategin.

TILL SJs KÄRNVERKSAMHET hör att bedriva upphandlad trafik, det vill säga trafik som upphandlas av regionerna runt om i landet. SJs ambition är att vara offensiv inom detta marknadssegment. Det är tydligt att regionerna satsar på att bygga ut kollektivtrafiken med tåg. Resandevolymerna är höga, sträckorna förlängs och turerna blir allt tätare. Ofta bedrivs denna trafik under uppdragsgivarens egna varumärken.

Upphandlad trafik – en viktig del i den långsiktiga strategin

Den regionala tågmarknaden avreglerades redan på 1990-talet och består av flera aktörer. SJ är störst på området genom två av de största avtalen, SL-pendeln (pendeltågstrafik i Stockholmsregionen) och Västtåg (regional- och pendeltågstrafik i Västsverige). Den upphandlade marknaden i Sverige beräknas årligen omsätta cirka 5 miljarder kronor och av dessa svarar SJ för omkring 3 miljarder kronor.

Kundnöjdhet i topp i Stockholm

SJ driver sedan 2006 med stor framgång regional- och pendeltågs-

trafiken i Stockholmsregionen. Trafiken ökade under 2014 och resenärerna blev fler. Pendeltågstrafiken i Stockholmsområdet är en omfattande verksamhet. Under 2014 gjordes cirka 301 000 resor per vardag med SJs dotterbolag Stockholmståg, fördelade på 950 avgångar per vardag. Av Sveriges samtliga tågresor svarar pendeltågstrafiken i Stockholm för 48 procent. Stockholmståg har 1 210 medarbetare.

Punktligheten på höga 91,8 procent har lett till en ökad kundnöjdhet. Läs mer på sidan 45.

Aktiva informationsinsatser är också en bidragande orsak till de nöjda Stockholmsresenärerna. Information om att det finns eluttag under sätena för att ladda mobiler och datorer har tagits emot väl av resenärerna.

Vann upphandlingen i väst

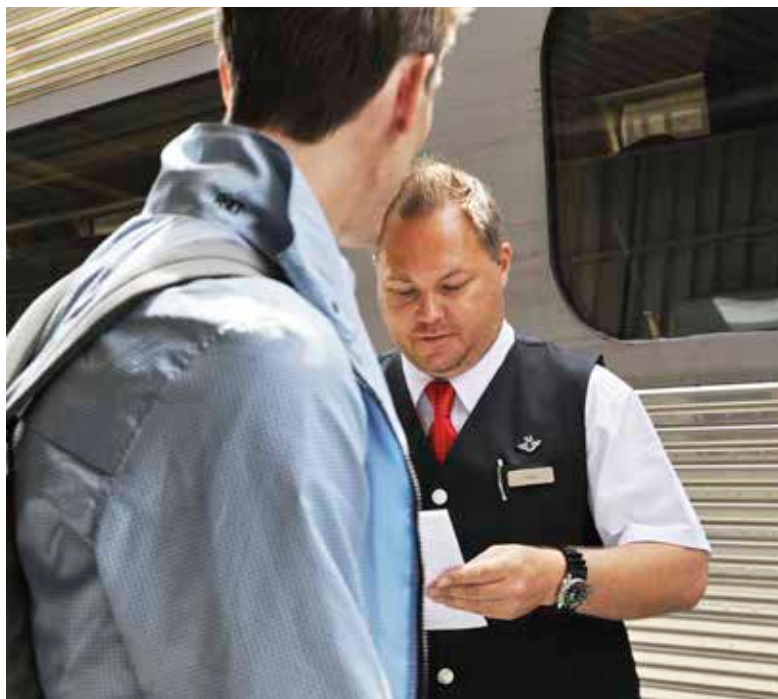
I oktober 2014 fick SJ förnyat förtroende att driva Västtågen. Avtalet sträcker sig nio år och är värt cirka 5 miljarder kronor under avtalsperioden. Även här kan SJ se tillbaka på ett år med ökade resandevolymer



och en kundnöjdhet som ligger i topp. Under 2014 gjordes 47 500 resor per vardag med SJs dotterbolag SJ Götalandståg och antalet resandetåg uppgick till 577 per vardag. SJ Götalandståg har 531 medarbetare.

SJ har investerat mycket tid på att förbättra kundbemötandet ombord, punktligheten och regulariteten. Och flera kundinitiativ kommer att tas för att möta kundernas ökade förväntningar.

En viktig del i SJs sätt att bedriva regionaltrafik är att arbeta nära kunden, i det här fallet den som upphandlar trafiken. SJ erbjuder därför kringtjänster som bemanning vid stationer, fordonsunderhåll och trafikinformation. En mängd sådana tilläggsavtal kan ingå i SJs erbjudande i samband med nya upphandlingar.



SJs tre tågtrafikdrivande dotterbolag

SJ Götalandståg AB

Vd	Lena Källström
Antal medarbetare	531
Antal resor/vardag	47 500
Omsättning	477 MSEK

SJ Götalandståg har i uppdrag att till 13 december 2015 köra Västtrafiks pendeltåg i Göteborgsområdet samt regionaltågen inom systemet Västtågen, som är ett samarbete mellan Västtrafik, Hallandstrafiken och Jönköpings länstrafik. Trafiken består av pendel- och regionaltåg som körs med Västtrafiks fordonsflotta och leds via SJs trafikledning i Göteborg.

I oktober 2014 vann SJ även den nya upphandlingen att driva trafiken ytterligare nio år från december 2015 – en affär värd cirka 5 miljarder kronor.

 LÄS MER PÅ SJ.SE

Stockholmståg KB

Vd	Kjell Färnström
Antal medarbetare	1 210
Antal resor/vardag	301 000
Omsättning	2 029 MSEK

Pendeltågstrafiken i Stockholms län och viss angränsande trafik utförs sedan 2006 av Stockholmståg KB, med landstingsägda Storstockholms Lokaltrafik (SL) som uppdragsgivare. Kvaliteten i pendeltågstrafiken har successivt förbättrats sedan Stockholmståg tog över vilket var en viktig anledning till att SL valde att förlänga avtalet till 2016. Stockholmståg ansvarar sedan maj 2013 även för stationshanteringen i Stockholm.

 LÄS MER PÅ STOCKHOLMSTAG.SE

SJ Norrlandståg AB

Vd	Björn Nilsson
Antal medarbetare	204
Antal resor/år	615 000
Omsättning	492 MSEK

SJ Norrlandståg AB ansvarar för SJs nattrafik i egen regi till och från Jämtland och Stockholm–Malmö samt avtalad nattrafik till och från övre Norrland. Den avtalade trafiken omfattar fyra nattåg per dygn, på sträckan Göteborg/Stockholm–Luleå/Narvik medan egentrafiken omfattar 2 nattåg per dygn och linje, på sträckorna Göteborg/Stockholm–Östersund/Duved och Stockholm–Malmö.

Innevarande avtal med Trafikverket för nattrafiken till övre Norrland, gäller till december 2018 med en option på två år.

Utöver detta kör SJ Norrlandståg avtalad dagtrafik i Norr- och Västerbotten som entreprenör åt Botnietåg.

 LÄS MER PÅ SJ.SE

Ansvarsfull styrning

KAPITEL

04 Innehåll

SJs styrkort

Medarbetare

Partnerskap & resurser

Samhälle

Kund

Process & produkt

Finans





**SJ ska vara reseföretaget som
människor litar på och längtar till.**

**Vårt främsta bidrag till ett hållbart
samhälle är att få fler att välja SJ och
tåget. För det krävs att vi lyckas med
en rad saker. Det handlar både om
själva erbjudandet och leveransen
till kunderna och om att sköta verk-
samheten på ett ansvarsfullt sätt.
För att vara säkra på att vi utvecklas
i hög takt och på rätt sätt arbetar SJ
strukturerat utifrån ett balanserat
styrkort.**

Ansvarsfull styrning

SJ STYR OCH FÖLJER UPP VERKSAMHETEN med hjälp av ett balanseerat styrkort. Styrkortet rymmer både finansiella och icke-finansiella målsättningar och indikatorer. SJ förenar de sociala, miljömässiga och ekonomiska dimensionerna i företagets verksamhet. Under 2014 har SJ utvecklat arbetet ytterligare så att hållbart företagande är en röd tråd genom hela verksamheten.

Under året fattades beslut om nya finansiella och icke-finansiella mål. Sj:s årsstämma fattade beslut om nya ekonomiska mål. Bolaget ska på sikt ha en nettoskuldssättningsgrad på 0,5–1,0. Avkastning på operativt kapital ska uppgå till minst 7 procent i genomsnitt och utdelningen ska långsiktigt uppgå till mellan 30 och 50 procent av årets resultat efter skatt.

Sj:s ägare, svenska staten, kräver att alla bolag med statligt ägande ska ha målsättningar för hållbart företagande. Målen ska vara relevanta för företagets verksamhet, vara mätbara och tillräckligt ambitiösa. Sj har tre långsiktiga hållbarhetsmål: punktlighet på 95 procent, andel genomförda leverantörs- och partnerskapsbedömningar samt Sj Volontär, ett program som ger medarbetarna möjlighet att arbeta ideellt på arbetstid. Målen arbetades fram av en arbetsgrupp bestående av representanter från såväl styrelsen som företagsledningen.

FRÅN VISION TILL KONKRET ARBETE

Hållbart företagande är en naturlig och integrerad del i Sj:s affärsmodell. Med utgångspunkt i företagets vision, affärsidé och värderingar säkerställs ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbart företagande genom mätning och uppföljning av styrområdena Medarbetare, Partnerskap & Resurser, Samhälle, Kund, Process & Produkt samt Finans.

För att årligen utvärdera och utveckla Sj:s ledningssystem använder vi den europeiska värderingsmodellen EFQM. Modellen hjälper oss att med struktur och systematik mäta var Sj befinner sig i förhållande till vision och uppsatta mål.

SJs STYRKORT	Utfall 2013	Mål 2014	Utfall 2014	Mål 2015
MEDARBETARE				
Sjukfrånvaro, % ¹⁾	5,6	4,8	6,1	5,6
Ledarskapsindex, årsvärde	65	67	66	69
Prestationsindex, årsvärde	76	77	75	78
PARTNERSKAP & RESURSER ¹⁾				
Genomförda leverantörs- och partnerskapsbedömningar, % ²⁾	–	20	20	40
SAMHÄLLE				
Miljöindex ³⁾	68	70	71	72
Varumärkesindex, VMI ⁴⁾	–	–	40	43
Trafiksäkerhetsindex ²⁾	–	97	96,7	97
Antalet allvarligt skadade till följd av Sj:s vållande	1	0	0	0
Sj Volontär ⁵⁾	–	–	–	1 300
EFQM-poäng	460	500	440	550
KUND ⁶⁾				
Nöjd kundindex, NKI, Sj AB ⁷⁾	60	63	63	65
Nöjd kundindex, NKI, Stockholmståg	66	70	72	70
Kundnöjdhet index, Sj Götalandståg, pendeltåg	91	93	94	93
Kundnöjdhet index, Sj Götalandståg, regiontåg	92	93	94	93
PROCESS & PRODUKT				
Punktlighet fjärrtåg, Sj AB, 5 min, %	78	88	81	90
Punktlighet regionaltåg, Sj AB, 5 min, %	89	90	89	95
Punktlighet pendeltåg, Stockholmståg, 3 min, %	91,7	94	91,8	93
Punktlighet pendeltåg, Sj Götalandståg, 3 min, %	93,1	94,1	93,5	94,1
Punktlighet regiontåg, Sj Götalandståg, 5 min, %	89,8	93	90,9	93
Beläggingsgrad, Sj AB, %	51	51	51	51
Regularitet, Sj AB, %	97	98	97	98
FINANS ¹⁾				
Rörelseresultat, MSEK	298	–	568	–
Omsättning, MSEK	9 160	–	9 208	–
Nettoskuldssättningsgrad (ggr)	0,04	0,5–1,0	–0,07	–
Avkastning på operativt kapital, %	5,7	7	11,5	–

¹⁾ Avser Sj-koncernen.

²⁾ Nytt måttal 2014.

³⁾ Baseras på ombordundersökningens frågor om hur miljöanpassat kunderna uppfattar att Sj är.

⁴⁾ Ny definition av VMI i augusti 2014.

⁵⁾ Lanseras 2015.

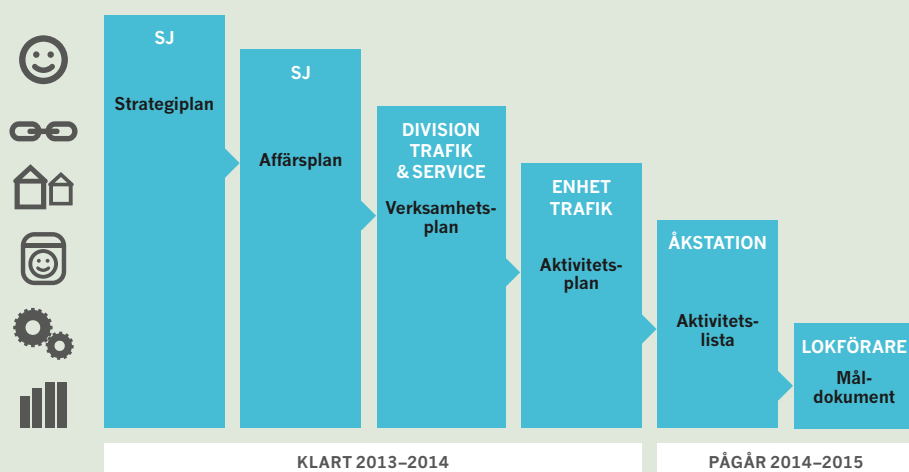
⁶⁾ Mätmetoden mellan bolagen skiljer sig åt.

⁷⁾ Förbättrad mätmetod från halvårsskiftet 2014, vilken ej är jämförbar med tidigare mål och utfall.

VISION OCH AFFÄRSIDÉ					
VÄRDERINGAR					
SOCIALT HÅLLBART	MILJÖMÄSSIGT HÅLLBART	EKONOMISKT HÅLLBART			
MED-ARBETARE	PARTNERSKAP & RESURSER	SAMHÄLLE	KUND	PROCESS & PRODUKT	FINANS
STRATEGISKA MÅL					
AFFÄRS- OCH VERKSAMHETSPLANER					
PROCESSER, RUTINER OCH CHECKLISTOR					
STRATEGISK UTVÄRDERING OCH UTVECKLING					

Exempel på genomförda aktiviteter 2014	Exempel på aktiviteter 2015	Läs mer
 MEDARBETARE SID 34–37		
■ Tagit fram och implementerat internt och externt mentorprogram. ■ Fortsatt arbete med hälsoinspiratörer på alla arbetsplatser. ■ Genomfört sex stycken dialogmöten omfattande 529 medarbetare.	■ Införande av nytt it-stöd för mål och prestationsuppföljning. ■ Fortsatt arbete med värdegrund och uppförandekod. ■ Bredare intern lansering av SJs visseblåsfunktion.	
 PARTNERSKAP & RESURSER SID 38–39		
■ Framtagande av en ny uppförandekod för leverantörer och analys av de 700 största.	■ Genomföra revisioner hos utvalda leverantörer.	
 SAMHÄLLE SID 40–43		
■ Framtagande av ny varumärkesplattform och en utvecklad metod för att följa och analysera varumärkesindex. ■ Extern EFQM-utvärdering. ■ Inventering och genomlysning av brandrisker i fordon.	■ KRAV-märkning av bistro ombord. ■ Lansering av SJ Volontär. ■ Driftsättning av system för nödbromsöverbrygning i personvagnar.	
 KUND SID 19–23, 44–45		
■ Utvecklad trafikinformation och förbättrad information till kund. ■ Infört fritt internet på SJs Snabbtåg. ■ Introducerat plattformen Kundo.se.	■ Nytt matkoncept i bistro och lounge, bland annat ny frukost. ■ Ökat antal turer samt minskad restid till Oslo. ■ Ombyggnad av loungerna i Stockholm och Göteborg. ■ Vidareutvecklad restidsgaranti med fokus på pendlare. ■ SJ börjar med Instagram för ökad kunddialog.	
 PROCESS & PRODUKT SID 46–47		
■ Deltagande i Tillsammans för tåg i tid (TTT). ■ Särskilt fokus på ökad punktlighet från depå. ■ Påbörjad studie tillsammans med Trafikverket, där tågklare-rarna själva ska söka totallösningen för att öka punktligheten.	■ Nytt system för intern rapportering av avvikelser och förbättringsförslag via mobilapplikation. ■ Fortsatt internt processarbete för att minska SJs del av tågförseningar. ■ Tillsätta deltidsresurs i Tillsammans för tåg i tid (TTT).	
 FINANS SID 48		
■ 18 av SJs resebutiker avvecklades och ett nytt partnersamarbete gav totalt 610 försäljningsställen. ■ SJ sa upp flera avtal för fordonsunderhåll för att skapa en tydlig ansvarsfördelning och öka kvaliteten. ■ Nytt logistikavtal för mat och dryck ombord.	■ Sammanslagning av it-tjänster i nytt samarbete med Volvo IT. ■ Fortsatt arbete med ny struktur avseende avtal för fordonsunderhåll.	

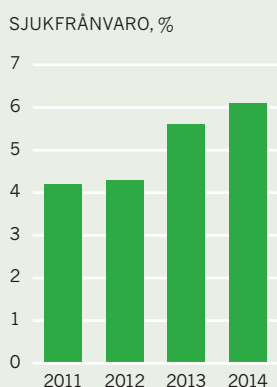
För definitioner, se sidorna 112–113.



STYRNING I PRAKTIKEN

De långsiktiga målen i SJs affärsplan bryts ner till operativa mål och aktiviteter för alla delar inom verksamheten. Genom detta tydliggörs det för varje medarbetare hur var och en kan påverka och bidra till företagets gemensamma mål. Här ett exempel från Division Trafik & Service.

Medarbetarnas hälsa, välbefinnande och motivation prioriteras högt inom SJ. Därför arbetar vi hårt för att vända utvecklingen med hög sjukfrånvaro.



De senaste åren noteras en ökning av sjukfrånvaron i koncernen.

Ökad sjukfrånvaro

Trots fortsatta insatser för att minska sjukfrånvaron i koncernen noterades en ökning; från 5,6 procent 2013 till 6,1 procent 2014.

SJ analyserar sjuktalen både månadsvis och över längre perioder. Många trafikstörningar har viss påverkan på de korta sjukskrivningarna, men korttidsfrånvaron är i princip oförändrad och där följer SJ samhället i stort.

Däremot har långtidssjukskrivningarna i SJ AB blivit fler och längre, och här krävs ytterligare insatser. Tillsammans med en extern företagshälsopartner upprättas rehabiliterings- och handlingsplaner för varje långtidssjukskriven medarbetare. SJ kommer att i än högre utsträckning söka orsakerna till sjukdom och sjukskrivning, agera tidigt samt noga följa alla längre sjukskrivningar.

Säkerhet på jobbet

Mycket behöver stämma för att SJs tåg ska gå punktligt, bekvämt och säkert. Säkerheten ombord prioriteras högt. Kollegorna ombord och i resebutikerna är särskilt utsatta, också när det gäller arbetsplatsolyckor. Därför fortsätter SJ att arbeta aktivt med trygghet och säkerhet ombord. Under året rapporterades 346 (293) arbetsolyckor och 581 (567) tillbud inom SJ AB. Ökningen sker främst för personal ombord. En del av ökningen kan tillskrivas

förbättrade rapporteringsrutiner, i syfte att ge bättre underlag för analyser och åtgärder.

Antalet resenärer utan eller med felaktig biljett ökar, vilket kan medföra hot mot ombordmedarbetare. I slutet av året skedde en allvarlig incident då en tågvärd skadades av en resenär i samband med en avhysning. SJ utbildar medarbetarna i personsäkerhet och kundpsykologi. Alla som jobbar ombord har personlarm. SJ har fastlagda tillvägagångssätt för omhändertagande av medarbetare som utsätts för hot eller våld samt en plan för återgång i arbete. SJ arbetar också förebyggande tillsammans med polis och andra berörda aktörer.

Arbete för bättre hälsa

SJ vill skapa möjligheter till bättre hälsa i arbetsvardagen. Därför finns det hälsoinspiratörer på alla åkstationer, depåer och butiker och många arbetsplatser har friskvårdsutrymmen med exempelvis vilorum och träningsutrustning. Medarbetarna erbjuds också friskvårds- och hälso-peng som kan användas till motion eller gemensamma aktiviteter.

I SJs medarbetarundersökning mäts hälsa, trivsel och andra faktorer i ett hälsoindex baserat på tolv frågor. Årets hälsoindex uppgick till 67,2 (68,7), där ett resultat över 60 anses som bra.

😊 MEDARBETARE	Utfall 2013	Mål 2014	Utfall 2014	Mål 2015
Sjukfrånvaro, % ¹⁾	5,6	4,8	6,1	5,6

¹⁾ Avser SJ-koncernen.

Framför allt annat är SJ människor – människor som arbetar på SJ, som tar hand om människor som är på väg att träffa människor.

SJ HAR 4 875 (4 945) MEDARBETARE, fördelat på 2 865 (3 127) i moderbolaget och 2 010 (1 818) i dotterbolagen. Fördelningen mellan kvinnor och män är 40/60 (41/59) procent.

Nya förutsättningar

SJ står inför nya förutsättningar – människor väljer att boka och resa annorlunda jämfört med tidigare, och konkurrensen om kunderna hårdnar. För att möta denna nya marknad, och säkra lönsamhet och tillväxt, förenklar och förbättrar SJ verksamheten och erbjudandet. Det kräver en del tuffa prioriteringar, också när det kommer till medarbetarna i koncernen.

Anpassad organisation

Under året minskade antalet tjänster med omkring 357, eller cirka 7 procent av den totala medarbetarstyrkan. Inom försäljningsdivisionen gick medarbetarantalet från 430 till 260, i och med att ett antal butiker och en av två kundtjänster stängdes. Administrationen med drygt 900 medarbetare minskades med 200 tjänster, till drygt 700. Hela den administrativa organisationen gjordes om för att anpassas efter nya behov och förutsättningar. Både organisationen och tjänsternas innehåll förändrades. SJ ville stimulera rörlighet och lärande internt, och omorganisationen gjorde att många bytte avdelning och roll.

Konstruktiva lösningar

SJ gjorde stora insatser för att hitta lösningar för kollegorna som lämnade koncernen. Omkring en fjärdedel av de övertaliga medarbetarna valde avgångsvederlag, pension i förtid eller något annat omställningserbju-

dande. Runt en fjärdedel gick i plan- enlig pension, fick en ny tjänst inom SJ eller sökte jobb utanför koncernen. De som blev uppsagda kom framför allt från verksamheter och orter där inga andra tjänster inom SJ fanns tillgängliga.

Kompetens i SJ – i dag och i morgon

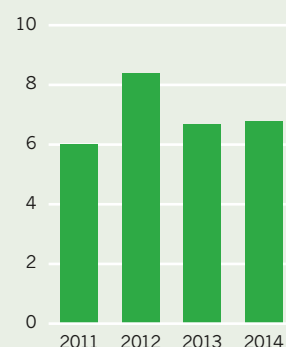
57,5 procent av koncernens medarbetare jobbar ombord på tågen. Den SJ anställer som tågvärd erbjuds utbildning, vilken sker i SJs regi. För personer med godkänd lokförarexamen har företaget även egna vidareutbildningar. SJ lägger stor vikt vid trafiksäkerhet och investerar ständigt i utbildning och uppdaterade verktyg för lokförarna.

I takt med att människors resvanor ändras och järnvägen utvecklas, förändras också den kompetens som företaget behöver. I årets genomgång av koncernens strategi- och affärsplan identifierades ett antal områden med risk för kompetensbrist, till exempel inom strategisk trafik- och fordonspanering. Här blickar SJ en bra bit framåt – när det gäller fordon och kunskap om fordon är tidshorisonten minst 30 år.

Ny undersökning – nya möjligheter

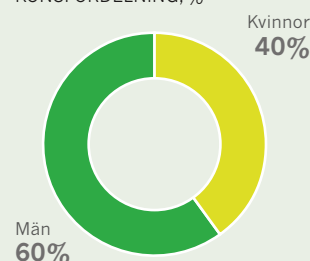
För andra året genomfördes SJs nya medarbetarundersökning. Undersökningen sätter medarbetarnas förutsättningar att lösa uppgifter i fokus. Dessutom är den nya metoden en del i den dagliga dialogen. I stället för att bara hålla sig till årliga undersökningar kan SJs ledare göra kontinuerliga uppföljningar för att stämma av läget i delar av eller i hela organisationen. SJ följer index för ledarskap, hälsa och prestation.

PERSONALOMSÄTTNING, %



Koncernens personalomsättning har ökat något från 6,7 till 6,8 procent jämfört med föregående år.

KÖNSFÖRDELNING, %



	Kvinnor	Män
Styrelse	4	7
Vd/ledning	5	6
Arbetsledare	31	38
Chefer	87	132

Medarbetare i SJ-koncernen.

Medarbetare

Förutsättningar att prestera

Medarbetarundersökningens prestationsindex baseras på 78 frågor och indikerar vilka förutsättningar medarbetarna anser sig ha för att kunna göra ett bra arbete, och hur de själva bidrar till koncernens resultat.

Årets prestationsindex låg på 75 att jämföra med 76 under 2013. Årets mål var 77. Här finns alltså visst utrymme för förbättringar. Utmaningen ligger i att lösa återkommande problem som ombordmedarbetarna själva inte rår över, men som påverkar deras arbetssituation negativt. Målet är att ge medarbetarna optimala förutsättningar att göra sitt bästa – oavsett om man jobbar i direkt kontakt

med kunderna eller med andra arbetsuppgifter.

Ledarskap i fokus

Förra året definierade SJs medarbetare och chefer det ledarskap som krävs, inte minst mot bakgrund av den nya strategin och de utmaningar och förändringar SJ står inför. Nyckelorden i ledarprinciperna är inspirerande, modig, kundorienterad, affärsmässig och att bry sig.

SJ jobbar i hög grad med ledarnas utveckling. Återkoppling ges stort utrymme och företaget börjar nu med så kallade 360-utvärderingar. Cheferna får strukturerad feedback från kollegor och sin chef, som ett komple-

ment till att även ledarskapet följs upp i medarbetarundersökningen. Undersökningen tar fasta på medarbetarnas upplevelse av chefernas förmåga att skapa förutsättningar för prestation och utmynnar i ett ledarskapsindex. Årets ledarskapsindex förbättrades något jämfört med 2013 års värde; från 65,1 till 66,4. Med tanke på den stora omställning som SJs medarbetare och ledare går igenom är utfallet godkänt, även om SJ inte nådde årets målsättning på 67. Under 2015 förstärks HR-organisationen med en person som ska fokusera på ledarutveckling.

Dialog i stormöten

Sedan starten 2013 har så kallade dialogmöten blivit ett viktigt inslag i den interna kommunikationen. Dialogmötena följer en noggrant utarbetad metodik som bygger på lärande och stärker kulturen. Ett möte samlar vanligtvis hundra till hundrafemtio med-

😊 MEDARBETARE	Utfall 2013	Mål 2014	Utfall 2014	Mål 2015
Ledarskapsindex, årsvärde	65	67	66	69
Prestationsindex, årsvärde	76	77	75	78



Mångfald i SJ

Många av SJs medarbetare med utländsk bakgrund har jobbat hårt för att komma in i det svenska samhället och i den svenska tågbranschen. Möt tre av dem här.

Från vänster: Jonathan Printzén, Safet Harambasic, Barra Aboras och Denis Matic.

arbetare från olika yrken och delar av koncernen. Syftet är att i mindre grupper diskutera viktiga aktuella frågor och skapa en större förståelse för SJ som helhet, dess framtida utmaningar samt lyssna på och lära av varandra. Ofta får deltagarna uppgifter som handlar om att bidra till utvecklingen av SJ. Under året genomfördes sex dialogmöten. På vårmötenas agenda stod strategisk plan och affärsplan samt förslag till förenklingar i arbetsätt och processer. Höstens dialogmöten fokuserade på SJs varumärke och de nya värdeorden. Mötena resulterade i flera förbättringsförslag, och bidrog därmed till företagets affärsplan.

SJ för alla

SJs jämställdhetspolicy och -plan tar avstamp i alla medarbetares lika rättigheter och möjligheter. SJ verkar för mångfald och jämställdhet, och mot diskriminering och kränkande

särbehandling. Alla ska bemötas lika – oavsett kön, religion, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller etnisk tillhörighet. Frågor om likabehandling ingår också i den årliga medarbetarundersökningen, och ger möjlighet att vidta åtgärder om problem uppstår.

Visselblåsning skyddar medarbetarna och SJ

SJ ska inge förtroende. Därför infördes hösten 2014 ett system för så kallad visserblåsning. Systemet ska underlätta för medarbetarna att anmäla eventuella allvarliga oegentligheter som mutor, bedrägerier, miljöbrott, säkerhetsbrister eller allvarliga former av diskriminering och trakasserier. Alla ärenden hanteras av en extern part, som sedan skickar dem vidare till SJ med anonyma uppgifter. En grupp bestående av cheferna för juridik, internrevision och hållbarhet samordnar och bedömer hur SJ ska gå vidare med ett ärende.

2015

Exempel på 2015 års planerade aktiviteter inom styrområde Medarbetare

- Införande av nytt it-stöd för mål och prestationshantering för medarbetare med individuell lön.
- Fortsatt arbete med att förankra värdegrund kopplat till SJs nya värdeord samt implementera vår nya uppförandekod.
- Bredare intern lansering av SJs visserblåsarfunktion.

Nystart på svensk räls

Flera av de 160 göteborgsförare som kör pendel- och regionaltåg för SJ Götalandståg har haft en särskild utmaning i yrket. De har förutom järnvägsspråket också fått lära sig svenska språket och olika dialekter.

Några av förarna på SJ Götalandståg kom till Sverige efter att ha lämnat krig och våld. Andra kom hit på besök, stannade och byggde en ny framtid här. Att de skulle köra tåg i Västsverige var till en början fjärran för dem. SJ Götalandståg tackar sluppen och en intressant tidningsartikel för hjälpen. För förarna blev jobbet en biljett in i det svenska samhället.

Barra Aboras lämnade Gaza för Sverige som 39-åring. Här fastnade han för lokföraryrket efter att ha läst om det i en tidning. Att i knivskarp konkurrens bli en av 35 antagna till lokförarskolan i Ängelholm var en utmaning, liksom utbildningen i sig.

– Jag ser inte svenska som ett svårt språk, men lärarna kom från olika delar av Sverige med olika dialekter. Språket i alla tjocka järnvägsföreskrifter och juridiska texter är inte heller enkelt, säger han.

För **Safet Harambasic**, med 19 år som lokförare i forna Jugoslavien, tog det tio år från det han flydde från Bosnien innan han vågade hoppas på att få köra tåg igen.

– Jag såg språket som ett hinder, men vågade söka när arbetsförmedlingen erbjöd utbildning, säger han.

Sedan dess har det blivit tolv år på svenska spår. Nu har han bara två år kvar till pensionen.

– Hela mitt liv är förknippat med järnväg, säger han.

Robert Bartus föddes i Transsylvanien och arbetade under fem år som lokförare i Ungern. Med 20 mil att tågpendla till skolan knackade Robert på i hytten och fick åka med. Lokförarna lärde honom järnväg och att köra tåg. Det ledde till en lokförarutbildning. För sju år sedan besökte han Helsingborg och bestämde sig för att bygga en ny framtid här. I Sverige tog det flera års jobb, gymnasie- och språkstudier samt tre ansökningar till järnvägsskolan innan han var tillbaka där han känner sig hemma.

– Språket var det jobbigaste. En av lärarna talade skånska och jag förstod dåligt vad han sade. Det tog nog en månad innan jag vågade tro att jag skulle klara det, säger han.

Hållbar leverantörskedja

Att välja och främja ansvarstagande leverantörer och partners stärker SJ och kundleveransen.

FÖR ATT SJs VERKSAMHET och den infrastruktur SJ är del av ska fungera friktionsfritt krävs insatser från många håll. Genom att samarbeta med leverantörer och andra partners blir SJ ständigt bättre på att tillhandahålla resor som kunderna uppskattar.

Utgångspunkten är att SJ fokuserar på företagets kärnkompetens – persontransporter på tåg – och därtill årligen köper in varor och tjänster för cirka fem miljarder kronor från mer än 3 000 leverantörer. SJ har ett ansvar för att de inköp som koncernen gör sker på ett så hållbart sätt som möjligt.

SJs inköp delas in i löpande inköp och investeringar. Till löpande inköp räknas framför allt underhåll av tåg, mat ombord på tågen, hotellrum för åkande personal, ersättningsbussar, marknadsföring, it-tjänster, fordonsvård (städning, terminaltjänster etcetera), lokalhyror samt konsulter och andra tjänster. EuroMaint och Bombardier sköter merparten av det löpande underhållet av tågen, medan ABB och Swedtrack rustar upp och bygger om SJs fordon. Det delägda dotterbolaget Linkon hanterar bokning och distribution av biljetter. Under 2014 tecknade SJ avtal med Volvo IT, som under första kvartalet 2015 kommer att ta över drift och utveckling av SJs it-system.

Uppförandekod för leverantörer

I SJs leverantörskedja är koncernen exponerad för miljömässiga och sociala risker som inte ligger inom koncernens direkta kontroll. Vi har länge haft miljö- och etikpolicyer och ställt miljökrav på leverantörerna. Under året utvidgades och formaliserades kraven genom utvecklingen av en uppförande-

kod för leverantörer. Med den som verktyg tydliggör SJ kraven, ökar kunskapen om leverantörernas risker och arbetssätt, och framför allt stärker samarbetet.

SJs uppförandekod för leverantörer baseras på internationellt vedertagna initiativ och standarder och anger koncernens grundläggande krav inom:

- Mänskliga rättigheter och arbetsvillkor.
- Efterlevnad av lagar och affärsetik.
- Miljö.

SJ förväntar sig att leverantörerna som miniminivå uppfyller kraven i uppförandekoden. Uppförandekoden vänder sig till samtliga leverantörer och deras underleverantörer samt till övriga affärs- och samarbetspartners.

Uppföljning

Under året analyserades leverantörsbasen med fokus på koncernens omkring 700 största leverantörer, vilka står för mer än 95 procent av SJs inköpsvärde. Granskningen utmynnade i en riskklassning baserad på bransch och geografi. Utvalda leverantörer ombads att lämna en självdeklaration som tar fasta på SJs krav i uppförandekoden.

Nästa steg blir att gå vidare med vissa leverantörer, exempelvis i möten eller revisioner. Uppförandekoden kommer att ingå i alla nya väsentliga avtal från och med 2015.



 PARTNERSKAP & RESURSER ¹⁾	Utfall 2013	Mål 2014	Utfall 2014	Mål 2015
Genomförda leverantörs- och partnerskapsbedömningar, % ²⁾	–	20	20	40

¹⁾ Avser SJ-koncernen. ²⁾ Nytt måltal 2014.

Samarbete gör SJ bättre

En väl fungerande järnväg kräver insatser från flera håll genom partnerskap.

SJ HAR ETT KUNDFOKUS som går ut på att leverera en hög kvalitet i grundläggande funktioner som punktlighet, information och bemötande ombord. Punktligheten har en hög prioritet och en förutsättning för att nå bästa resultat är ökad samverkan i branschen.

Tillsammans för tåg i tid

I branschinitiativet Tillsammans för tåg i tid (TTT) samarbetar SJ med Trafikverket och övriga aktörer inom järnvägen för att åstadkomma en förbättrad punktlighet. Branschens gemensamma målsättning är att nå 95 procents punktlighet till 2020. Samarbetet behandlar nödvändiga investeringar och underhåll i banorna, men också uppgradering av tåg, vagnar och lok, styrande kvalitetsavgifter, forskning och förnyelse samt en mer samordnad och effektiv trafikledning. Läs mer om TTT på sidan 47.

Trafikverket viktigaste partnern

Trafikverket är en av SJs viktigaste samarbetspartners och den myndighet som ansvarar för infrastrukturen och den långsiktiga planeringen av järnvägstrafiken. Trafikverket fördelar vilka sträckor och tider som SJ och andra operatörer får trafikera och svarar också för trafikinformationen på stationer och plattformar.

Samverkan i branschen

SJ har ett flertal samarbetspartners vars verksamhet har stor påverkan på branschen och framtiden för järnvägen. Branschföreningen Tågoperatörerna representerar de i Sverige aktiva tågoperatörerna och arbetar för att driva spårtrafikens gemensamma

intressefrågor gentemot riksdag och regering, myndigheter, media och andra intressenter, nationellt och internationellt.

De banavgifter som tågtrafikbolagen betalar för att få köra på de spår som Trafikverket förvaltar ska enligt gällande riksdagsbeslut trefaldigas under perioden 2009–2025. Detta har branschföreningen Tågoperatörerna motsatt sig med hänvisning till bristerna i infrastrukturen. Sedan våren 2013 är SJs vd Crister Fritzson ordförande i organisationen. Crister Fritzson sitter även i styrelsen för den europeiska järnvägsorganisationen CER (The Community of European Railway and Infrastructure Companies), med säte i Bryssel.

Starka samarbeten

Ett led i SJs externa sociala ansvar är samarbeten med intresseorganisationer av olika slag. Fokus under 2014 var idrott och ungdomar, med bland annat kampanjen Fotbollsföräldrar respektive studenteventet Sustainergies Cup.

Kampanjen Fotbollsföräldrar gjordes i samverkan med Svenska Fotbollförbundet och gick ut på att uppmärksamma föräldrar som engagerar sig i fotboll. 1 554 personer nominerades och elva valdes ut och hyllades vid Fotbollsgalan.

Sustainergies Cup är en årlig studenttävling i hållbarhet, där studenter tar fram praktiska lösningar åt företag. Tävlingen arrangeras av den ideella föreningen Sustainergies och 2014/2015 är SJ ett av två företag som är med. För SJs del handlar studentuppgiftet om att designa framtidens hållbara reseupplevelse. Läs mer om tävlingen på sustainergies.se/cup.



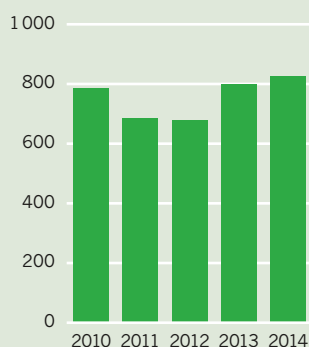
Miljöanpassade resor med SJ

Samhälle

Tågresor ger minimala utsläpp.

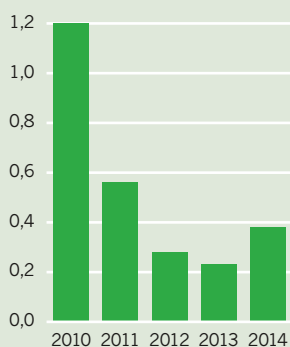
Det bästa SJ kan göra för miljön är att få fler att välja tåget framför andra resealternativ.

ELANVÄNDNING KONCERNEN (GWh)



2010–2012: SJ AB, SJ Norrlandståg AB och Stockholmståg KB.
2013–2014: SJ AB, SJ Norrlandståg AB, Stockholmståg KB och SJ Götalandståg AB.

KOLDIOXIDUTSLÄPP g CO₂/personkm*



* Endast SJ AB.

Begränsad miljöpåverkan

Samhället behöver en rad olika transportslag för att fungera optimalt, och dessa transportslag påverkar miljön olika mycket. Tåg har låg energianvändning bland annat eftersom friktionen mellan hjul och räls är låg, betydligt mindre än mellan bildäck och asfalt. Att resa med tåg är även effektivt eftersom många kan resa tillsammans. SJ köper 100 procent förnybar el, främst från vattenkraft men även från vindkraft. Under 2014 ökade elanvändningen till följd av ökad trafik. Den el SJ AB köper används till tågdriften, men även till lokaler och depåer. Till och med biljettautomaterna drivs av förnybar el. Sammantaget gör det tåget till ett färdssätt med nära nollutsläpp.

SJ AB arbetar för att ytterligare reducera miljöpåverkan. Fokus för 2014/2015 är:

- Energianvändning (resursförbrukning).
- Koldioxidutsläpp från ersättnings trafik samt från köldmedier i kylanläggningar ombord.
- Kemikalier som används för fordonsunderhåll.

Fortsatt arbete med ecodriving

Det miljöanpassade körsättet ecodriving bidrar förutom till en bättre miljö även till punktligare och bekvämare resor.

Mängden energi som krävs för att driva ett tåg påverkas av exempelvis banans konstruktion, vädret och lokförarens körsätt. Med hjälp av

ecodriving räknar SJ med att göra ett redan energieffektivt transportmedel ännu effektivare.

Ecodriving handlar om att med hjälp av kunskap och teknik välja optimal hastighet. Det innebär att köra mjukare och att börja bromsa i god tid. Genom att använda elbroms i stället för mekanisk broms kan el återmatas in i järnvägens elsystem och användas av andra tåg på samma sträcka. Ett mjukare körsätt med färre hårda accelerationer och inbromsningar ger också en bekvämare resa. Dessutom minskar fordonsslitaget.

SJs satsning på ecodriving inleddes 2013, då SJ ABs 600 lokförare utbildades i miljöanpassat körsätt. Under 2014 utvärderades och vidareutvecklades insatserna. Exempelvis utvecklades en app som ger föraren rekommendationer om sådant som hastighet och bromskurva.

Tillsammans når vi längre

Ersättningstrafik med buss och taxi står för merparten av SJs koldioxidutsläpp. Under 2014 ökade de till följd av ett antal stora störningar. Fokus ligger därför på att tillsammans med våra underleverantörer effektivisera ersättningstrafiken, framför allt genom att planera bättre och till exempel erbjuda taxi i stället för att köra några få personer med buss. Punktligare tåg minskar behovet av ersättningstrafik. Därför är arbetet med att öka punktligheten också en viktig insats för miljön.

Leverantörer med miljöambitioner

SJ påverkar leverantörers och partners miljöarbete genom att ställa specifika miljökrav i avtalen. Leverantörerna ska arbeta systematiskt för att minimera sin miljöpåverkan.

🏠 SAMHÄLLE	Utfall 2013	Mål 2014	Utfall 2014	Mål 2015
Miljöindex ¹⁾	68	70	71	72

¹⁾ Baseras på ombordundersökningens frågor om hur miljöanpassat kunderna uppfattar att SJ är.

Samhälle

Med hjälp av rutiner för att identifiera, mäta och följa upp sin miljöpåverkan ska leverantörerna ständigt minska resursanvändning samt avfall och utsläpp till mark, luft och vatten.

De leverantörer med störst inverkan på SJ ABs miljöprestanda har egna ambitiösa miljöplaner. Därför inriktas SJs insatser i förhållande till dem på att tydliggöra krav och på att följa upp miljöarbetet vid regelbundna möten samt en årlig miljöutredning där dessa leverantörer redovisar till exempel kemikalieanvändning och avfallshantering.

Under året lade SJ mycket energi på kravställande och samverkan med ABB

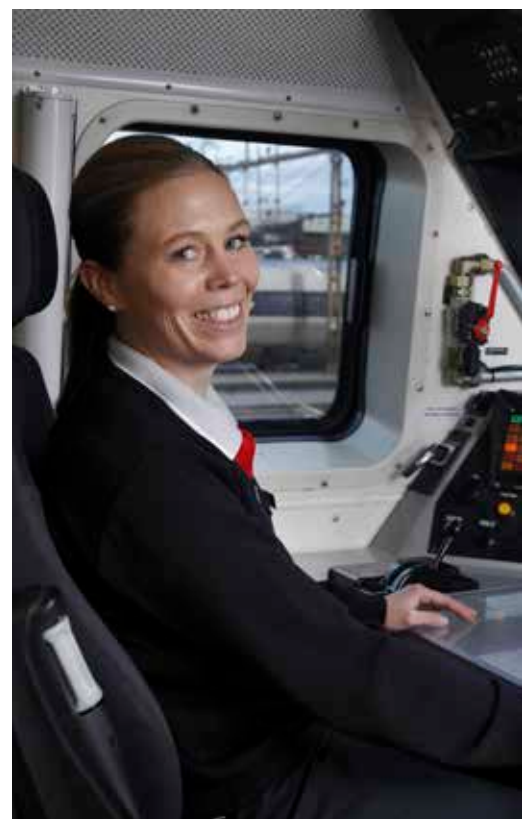
som är huvudleverantör i upprustningen av X 2000. Kraven har bland annat omfattat begränsning av farliga ämnen, energieffektivisering och hantering av avfall vid nedmontering av fordon.

Uppmärksammade miljöinsatser

Tåget och SJ är ett miljösmart sätt att resa på. Det har många insett, och det återspeglas i de utmärkelser som SJ har tilldelats. För fjärde året i rad blev SJ branschbäst i Sustainable Brand Index. SJ utsågs också för tredje gången till Sveriges Grönaste Varumärke, en utmärkelse som delas ut av varumärkesbyrån Differ.

DET HÄR ÄR ECODRIVING

- Inte köra fortare än vad som behövs för att hålla tidtabellen.
- Utnyttja banans lutning och rulla i nedförsbackar.
- Använda återmatande elbroms istället för mekanisk broms.
- Göra mjuk inbromsning utan ryck vid stationerna.



Varumärket – den affärskritiska bilden av SJ

SJs varumärke är den uppfattning som människor har om SJ, alltså omvärldens "sanning" om oss, och är viktig för att det påverkar vår förmåga att locka kunder och driva vår affär över tid.

Vi har genomfört en omfattande analys av kundernas drivkrafter i syfte att förstå vad SJ bör stå för och hur vi aktivt ska arbeta ditåt i alla delar av verksamheten. Detta sammanfattas i fyra värdeord, där både de funktionella och emotionella dimensionerna är lika affärskritiska;

Pålitligt: SJ ska vara tryggt och säkert, i tid och ett bra sätt att resa för samhället och för miljön.

Enkelt: SJ ska kännas självklart i allt – boka, betala, välja plats, arbeta, vila, ha att göra med, med mera.

Mänskligt: SJ ska vara öppet och ärligt, bry sig, anstränga sig och se människan i varje kund.

Härligt: SJ ska vara behagligt, upplyftande och inspirerande. Något utöver en transport från A till B.

Värdeorden används även internt som ledstjärnor för hur vi på SJ ska arbeta ihop, för att fortsätta vara ett kundorienterat företag där den interna kulturen speglar det externa varumärket.

Med varumärkesindex (VMI) mäter SJ dessa dimensioner bland våra kunder och allmänheten, nedbrutet i ett antal mätpunkter. VMI och NKI (Nöjd kundindex) kompletterar varandra, med den huvudsakliga skillnaden att NKI mäter befintliga kunders uppfattningar medan VMI fokuserar på såväl befintliga som potentiella kunder.

2015

Exempel på 2015 års planerade aktiviteter inom styrområde Samhälle

- KRAV-märkning av bistron ombord.
- Lansering av SJ Volontär.
- Driftsättning av system för nödbromsöverbrygning i personvagnar.

🏠 SAMHÄLLE	Utfall 2013	Mål 2014	Utfall 2014	Mål 2015
Varumärkesindex, VMI ¹⁾	–	–	40	43

¹⁾ Ny definition av VMI i augusti 2014.



Samhälle

Trafiksäkerhet

Det ska vara säkert och tryggt att åka med SJ. Ingen resenär eller medarbetare ska komma till skada som en följd av SJs verksamhet. Säkerhet är en viktig del i en hållbar resa.

SÄKERHET PÅ JÄRNVÄG handlar om att det inte ska finnas risker för bland annat kollisioner, urspårning och bränder.

De skandinaviska länderna hör till de främsta i Europa vad gäller få olyckor per tågkilometer. SJ har sedan många år en hög och jämn nivå på säkerheten och det är mycket sällan som resenärer eller medarbetare skadas allvarligt. Under 2014 inträffade ingen tågolycka där någon SJ-resenär skadades allvarligt som en följd av SJs vållande. Två allvarliga tillbud, utan SJs förskyllan, inträffade under året. Ett när ett regionaltåg leddes in på samma spår som ett SJ-tåg redan stod på. Tack vare låg hastighet, och inte minst båda förarnas uppmärksamhet, stoppade det andra tåget i tid och en kollision kunde undvikas. Det andra tillbudet var när ett SJ-tåg körde över vad som troligen var en trasig spårväxel vid Huddinge. Föraren rapporterade omedelbart händelsen till Trafikverket. När ett

godståg en timme senare skulle passera vid samma plats spårade det dock ur med omfattande trafikproblem som följd. Den svenska järnvägen behöver rustas upp, men tåg-resandet är fortfarande enligt befintlig statistik säkrare än bil och buss.

Underhåll förebygger olyckor

Mycket av det förebyggande arbetet ligger i underhållet av tågen. SJ är ansvarigt för allt som kontrakterade underhållsleverantörer gör – det ligger i tillståndet för ett järnvägsföretag. SJ följer upp avtalen med leverantörer vid gemensamma möten, leveranskontroller och revisioner.

SJs egen säkerhetskultur är viktig. Den handlar om samsyn i attityder, att risker synliggörs och att brister åtgärdas. SJs trafiksäkerhetsarbete är också proaktivt och utvecklas i takt med tekniken och andra faktorer. Alla medarbetare med trafiksäkerhetsuppgifter, som lokförare och ombordpersonal,

🏠 SAMHÄLLE	Utfall 2013	Mål 2014	Utfall 2014	Mål 2015
Trafiksäkerhetsindex ¹⁾	–	97	96,7	97
Antalet allvarligt skadade till följd av SJs vållande	1	0	0	0

¹⁾ Nytt måltal 2014.

genomgår en gedigen säkerhetsutbildning i yrkesutbildningen och får regelbundet fortbildning.

Centralt i säkerhetsarbetet är den ständigt pågående dialogen med andra aktörer i branschen. SJ är en ledande deltagare i samarbetet inom branschföreningen Tågoperatörerna, där SJ tillsammans med övriga järnvägsoperatörer samt Trafikverket hanterar sådant som regelverksfrågor och risker. Ett nytt forum startades 2013 av Trafikverket med särskilt fokus på gemensamma risker, där eventuella inträffade händelser som urspårningar och allvarigare tillbud ska behandlas.

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet för järnvägsbranschen

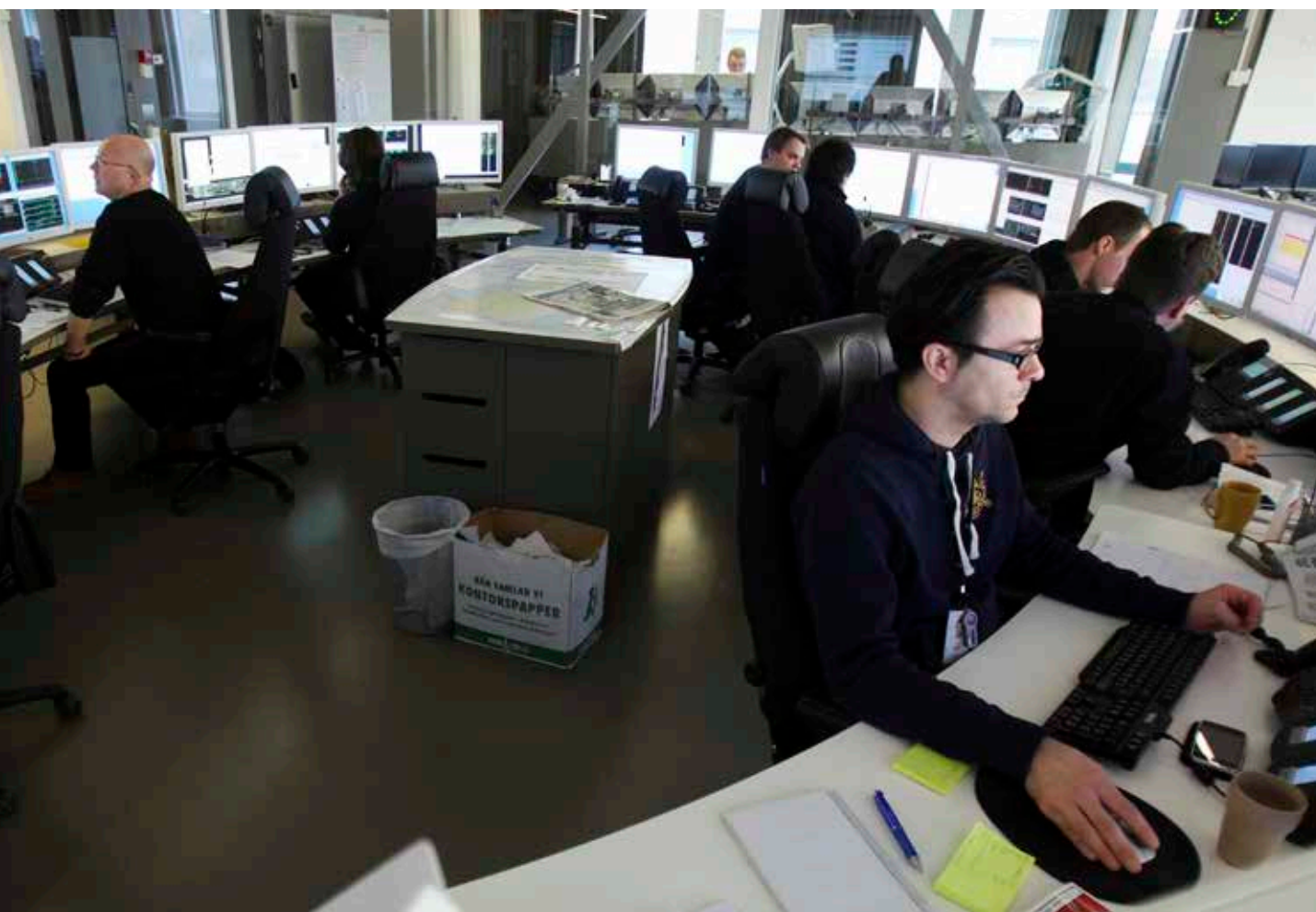
och gör regelbundna revisioner hos samtliga tågoperatörer.

Trafiksäkerhetsindex nytt måltal

Sedan 2014 har SJ ett Trafiksäkerhetsindex som mäter utfallet av trafiksäkerhetsarbetet, utöver sedvanlig statistik. Indexet bygger på en värdering av alla trafiksäkerhetsrelaterade olyckor (riskvärde och faktisk konsekvens) satt i relation till vår produktionsvolym (mätt i tågkilometer). Trafiksäkerhetsindex är ett måttetal i styrkortet och har en målnivå för 2014 på 97.

På övergripande nivå är nollvisionen SJs måltal, vilket mäts i följande värden: antal allvarligt skadade eller förolyckade resenärer respektive medarbetare,

antal allvarliga personolyckor, antal allvarliga tågolyckor (kollision, urspårning), antal allvarliga växlingsolyckor samt antal brandolyckor. Utfall på samtliga dessa värden var under året noll.



Med örat mot rälsen

2015

Exempel på 2015 års planerade aktiviteter inom strområde Kund

- Nytt matkoncept i bistro och
lounger, bland annat ny frukost.
- Ökat antal turer samt minskad
restid till Oslo.
- Ombyggnad av loungerna
i Stockholm och Göteborg.
- Vidareutvecklad restidsgaranti
med fokus på pendlare.

Kund

Ombordundersökning. SJ vill ha en långsiktig relation med sina kunder. Den undersökning vi löpande gör ombord på tågen är en åtgärdsinriktad, kvantitativ metod som hjälper SJ att styra verksamheten på ett kundnära sätt.

DET ÄR GENOM OMBORDUNDER-SÖKNINGEN – SJ Nöjd kundindex (NKI), som vi till stor del får reda på vad det är som gör att kunderna är tillfredsställda och nöjda, så att de fortsätter att välja SJ som tågopera-tör. För att stärka den långsiktiga relationen till resenärerna och för att bättre förstå vad det är som gör att resenärerna fortsätter att välja att åka med SJ, genomför vi regelbundet åtgärdsinriktade kundundersök-ningar ombord på tågen.

Under sista kvartalet 2014 ökade samtliga nyckeltal i SJs NKI. Resultatet visar att kunderna anser att det har blivit enklare att resa med oss och att vi upplevs arbeta aktivt för att bli bättre.

SJ backade i 2014 års SKI (Svensk Kvalitetsindex), men när vi frågar våra egna kunder tycker de att det har blivit bättre att vara kund hos SJ.

Under året har SJ vidareutvecklat både tjänster och produkter för att förbättra reseerbjudandet. På tågen finns numera snabbare internet och

våra kunder får trafikinformation på flera tåglinjer via en mobil.

Punktlighet en del av uppgången

Vi vet sedan tidigare att punktlighet är en viktig aspekt för att våra kunder ska vara mer nöjda. Hög punktlighet påverkar uppfattningen att SJ är enkelt att resa med och det bygger även förtroendet för SJs verksamhet. Glädjande upplevs även punktlighe-ten ha ökat under året. Det i sig kan även förklara den totala förbättringen av 2014 års NKI.

Resultatet kan även härledas till att vi under året sett en ökad andel affärsresenärer samtidigt som andelen pendlings- och fritidsresor minskat. Affärs- och fritidsresenärer är generellt något mer positiva till SJ, men det är mycket värdefullt att även pendelresenärernas nöjdhet ökade under året.

Den ökade kundnöjdheten kan även förklaras genom den milda vin-tern, då kundernas förväntningar ofta sänks inför vintern. Under det fjärde kvartalet skedde dessutom inga större trafikstörningar eller förse-ningar på grund av snöfall.

Systematiskt arbete, kundfokus och regelbunden uppföljning har under året ökat vår punktlighet. Tillsammans med andra bransch-aktörer fortsätter vi fokusera på punktligheten. Läs mer om punktlig-het på sidorna 46–47.

KUND ¹⁾	Utfall 2013	Mål 2014	Utfall 2014	Mål 2015
Nöjd kundindex, NKI, SJ AB ²⁾	60	63	63	65
Nöjd kundindex, NKI, Stockholmståg	66	70	72	70
Kundnöjdhet index, SJ Götalandståg, pendeltåg	91	93	94	93
Kundnöjdhet index, SJ Götalandståg, regiontåg	92	93	94	93

¹⁾ Mätmetoden mellan bolagen skiljer sig åt.

²⁾ Förbättrad mätmetod från halvårsskiftet 2014, vilken ej är jämförbar med tidigare mål och utfall.

 LÄS MER OM KUNDER PÅ SIDORNA
19–23.

Dotterbolagens arbete för nöjdare kunder



Stockholmståg

Året som gått var i sin helhet ett rekordår för Stockholmståg. Flera viktiga nyckeltal tangerade eller överträffade tidigare toppnoteringar, där bland annat genomsnittligt NKI uppgick till 72 – det högsta årssnittsvärdet någonsin.

En anledning till den höga kundnöjdheten är det faktum att punktligheten översteg 2013 års rekordnotering.

Stockholmståg kommer fortsätta att satsa på aktiviteter och kommunikation ute på stationerna – allt i syfte att bibehålla förtroendet och den positiva känslan för pendeltågen.



LÄS MER OM STOCKHOLMSTÅG
PÅ SIDORNA 28–29.

SJ Götalandståg

Ända sedan starten har SJ Götalandståg haft en positiv ökning av sitt måltal "Nöjd med senaste resan" som mäter kundnöjdheten. Trenden har varit stadigt uppåtgående.

SJ Götalandståg har arbetat intensivt med såväl synlighet som information. Ett enhetligt arbetssätt har införts där tågvårdarna ska vara tillgängliga för kunderna både ombord och på plattformarna, vilket haft ett mycket positivt utfall och visar sig i ökande kundnöjdhet.

Under kommande år fortsätter arbetet med fokus på tre områden: uppträdande, tillgänglighet och information. Internt fokuserar SJ Götalandståg på att kommunicera måltalet för kundnöjdhet till medarbetarna, vilket stärker och motiverar personalen att göra ett ännu bättre jobb.



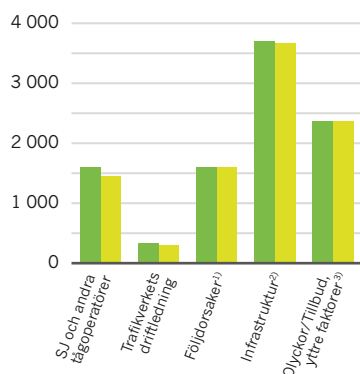
LÄS MER OM SJ GÖTALANDSTÅG
PÅ SIDORNA 28–29.

Punktlighet är centralt

En av de främsta förväntningarna kunden har på SJ är att komma fram till destinationen på utsatt tid. Kunderna vill kunna lita på SJ både när företaget kör under eget varumärke och som operatör för upphandlad regionaltrafik.

ORSAKER TILL FÖRSENINGAR, SJ ABs TÅG

Förseningstimmar: ■ 2013 ■ 2014



Anm. Trafikverket ursakskodar tåg där det under färd uppstår en merförsening på mer än 3 minuter. I diagrammet summeras merförseningar på mer än 5 minuter.

¹⁾ Bland annat förseningar orsakade av övriga operatörer.

²⁾ Inklusive banarbeten.

³⁾ Förseningar på grund av yttre faktorer som väder, olyckor, broöppningar etc.

SJ OCH BRANSCHEN I ÖVRIGT har som mål att nå 95 procents punktlighet med en felmarginal på fem minuter i såväl fjärrtåg- som regionaltågstrafiken till 2020. Under 2013 skärptes kraven väsentligt då den tidigare toleransnivån låg på 15 minuter. Under 2014 låg punktligheten för fjärrtågen på 81 procent jämfört med 78 procent 2013. Regionaltågen nådde 89 procent, vilket var samma nivå som 2013.

Punktlighet högst upp på dagordningen

Arbetet med punktligheten är centralt. Kunden har rätt att kräva att SJ kan leverera den baskvaliteten. Det handlar helt enkelt om förtroendet för SJ och järnvägen.

Vissa linjer har blivit bättre men punktlighetssiffrorna visar också att SJ är långt ifrån uppsatta mål på

andra. Särskilt utmanande är det under högtrafik när det är intensiv trafik på spåren. Arbetet med att minska tågoperatörernas egen del av punktlighetsproblematiken ger resultat. Av orsakerna bakom de förseningar som drabbade kunderna under året stod SJ och övriga tågoperatörer för ungefär en femtedel, beroende till exempel på fel på fordonen. Sett till fördelningen av förseningsorsaker som påverkat SJs tåg under 2014 står infrastruktur för drygt två tredjedelar. Förseningar påverkade av yttre faktorer som väder och viltolyckor stod för knappt en femtedel under året.

Alla interna processer granskas

Analys av SJs interna processer och flöden runt punktligheten gör det möjligt att definiera brister och sätta in rätt åtgärder. Arbetsprocesser i alla delar av verksamheten, allt från it-stöd och rutiner ombord till trafikinformation och reparationer, ska fungera smidigt och effektivt för att möjliggöra att tågen avgår och ankommer i tid. Även rutinerna vid trafikstörningar ses över när det gäller tydlighet och struktur, så att åtgärder och ersättningstrafik kan sättas in på för kunderna bästa möjliga sätt. För att trafiken ska flyta på är det också viktigt att tågen rullar enligt plan, det vill säga att lokföraren håller sin så kallade kanal så långt det är möjligt. Det gäller att varken komma fram för tidigt eller för sent till en station och att hålla sin tidtabell även ute på spåren.

PROCESS & PRODUKT	Utfall 2013	Mål 2014	Utfall 2014	Mål 2015
Punktlighet fjärrtåg, SJ AB, 5min, %	78	88	81	90
Punktlighet regionaltåg, SJ AB, 5min, %	89	90	89	95
Punktlighet pendeltåg, Stockholmståg, 3 min, %	91,7	94	91,8	93
Punktlighet pendeltåg, SJ Götalandståg, 3 min, %	93,1	94,1	93,5	94,1
Punktlighet regiontåg, SJ Götalandståg, 5 min, %	89,8	93	90,9	93
Belägningsgrad, SJ AB, %	51	51	51	51
Regularitet, SJ AB, %	97	98	97	98

Se definitioner och mätmetoder, sidan 113, för olika definitioner avseende punktlighet.

Tack vare systematiskt arbete, kundfokus och regelbunden uppföljning har punktligheten förbättrats för tågen som lämnar SJs fordonsdepåer för att gå ut i trafik efter städning och underhåll. Avgångspunktligheten från depå är en viktig pusselbit i SJs punktlighetsstatistik i stort och har stadigt förbättrats under de senaste åren. I oktober 2014 låg punktligheten från SJs fordonsdepåer totalt på 95 procent, vilket var årets toppnotering och motsvarar det mål som är satt för avgångspunktligheten från depå. Det enhetliga och strukturerade arbetet med detaljplanering, daglig styrning, uppföljning och kundfokus i alla depåerna är viktiga faktorer bakom den positiva utvecklingen.

Tillsammans för tåg i tid

Att nå en hög punktlighet förutsätter ett samspel i hela branschen. Under 2013 inleddes samarbetet Tillsammans för tåg i tid (TTT) mellan järnvägsbranschens aktörer. Samarbetet handlar om att tillsammans arbeta med hela järnvägssystemets funktion – från ökad punktlighet till bättre trafikinformation. Arbetet mäts och utvärderas kontinuerligt och varje år redovisas resultatet.

Åtgärder för bättre punktlighet

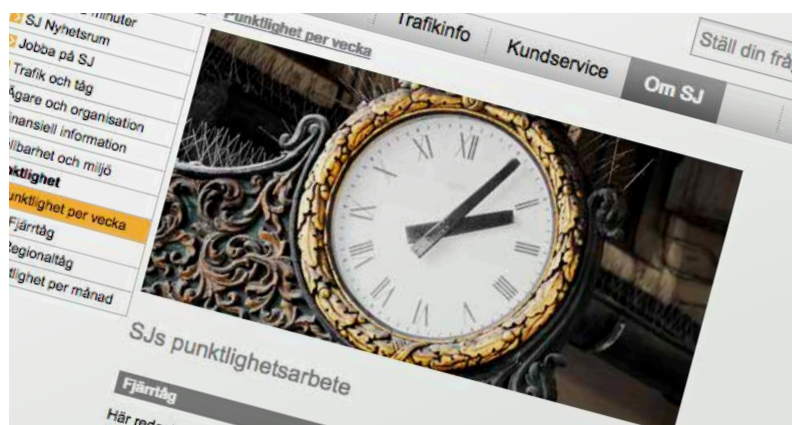
Trafikverket testar just nu ett nytt sätt att öka punktligheten, vilket SJ välkomnar. Enligt dagens regelverk ska Trafikverkets tågklarerare alltid prioritera ett tåg i tid framför ett försenat tåg vid en störning. Under perioden 3 november 2014 till 30 april 2015 pågår en studie där Trafikverket testar ett nytt sätt att prioritera tåg på Södra och Västra stambanorna. I studien ska tågklarerarna själva få söka den bästa totallösningen för att öka punktligheten, något som SJ har jobbat för länge.

I dag kan ett tåg som är försenat av en yttre orsak längre fram längs linjen få ge företräde åt andra tåg och bli ytterligare försenat. Med de nya kriterierna kommer ett sent tåg att prioriteras framför annan trafik om det gynnar helheten. Det kan alltså bli lättare att återta ett så kallat tågläge.

Under samma period kommer Trafikverket även att titta närmare på avgångspunktligheten för persontåg från Stockholm C, samt avgångspunktligheten för godståg från Malmö och sträckan Luleå–Kiruna.

Åtgärder likt dessa, som påverkar hela systemet, krävs för att SJ ska lyckas nå sina punktlighetsmål.

 LÄS MER OM ARBETET INOM TTT PÅ TRAFIKVERKET.SE



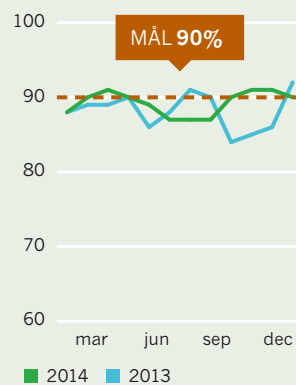
På sj.se redovisar SJ varje vecka punktligheten med stor transparens.

REDOVISNING AV PUNKTLIGHET

SJs redovisade punktlighet och regularitet omfattar den kommersiella trafiken. Punktlighet och regularitet för SJs upphandlade trafik redovisas till respektive beställare.

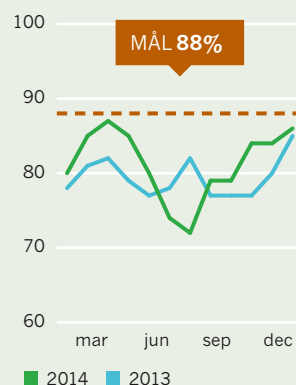
PUNKTLIGHET + 5 MINUTER, %

Regionaltåg



PUNKTLIGHET + 5 MINUTER, %

Fjärrtåg



2015

Exempel på 2015 års planerade aktiviteter inom styrområde Process & produkt

- SJ inför nytt system för intern rapportering av avvikelser och förbättringsförslag via mobilapplikation.
- Fortsatt internt processarbete för att minska SJs del av tågförseningar.
- SJ tillsätter deltidssresurser i Tillsammans för tåg i tid (TTT).

Hållbar lönsamhet

SJ är Sveriges största kommersiella tågoperatör. För att leva upp till kundernas förväntningar och ägarens krav på avkastning ska företaget drivas med en långsiktigt hållbar lönsamhet.

SJs ÄGARE, SVENSKA STATEN, fastställer övergripande mål för verksamheten, där finansiell hållbarhet är en förutsättning för SJs fortsatta bidrag till samhällsnyttan. Målet – att skapa värde – innefattar krav på långsiktighet, effektivitet, lönsamhet och utvecklingsförmåga tillsammans med ett miljömässigt och socialt ansvarstagande.

Det är endast genom att nå både de finansiella och de icke-finansiella målen som utrymme skapas för investeringar och förändringar som i sin tur gör resandet till en bättre upplevelse för kunden.

Förändringar i SJs omvärld ger förutsättningar för nya mål

SJs bolagsstämma beslutade vid ordinarie årsstämma våren 2014 om nya ägarmål för SJ. SJs tidigare mål fastställdes 2005, och mycket har hänt sedan dess som påverkar målen och de förutsättningar de byggde på. Den svenska tågmarknaden har avreglerats, räntenivån är avsevärt lägre och under 2015 kommer konkurrens på sträckan Stockholm–Göteborg. De nu fastställda målen stödjer den långsiktiga strategin som sträcker sig till 2030, och tar sikte på såväl lägre kost-

nadsbas som tunga investeringar för att även fortsatt ha marknadens mest attraktiva erbjudande. Ett förbättringsprogram genomförs, som ska sänka kostnaderna varaktigt med en miljard kronor fram till år 2017. Bland annat har det innefattat förändringar i organisationen, läs mer på sidan 35.

Lönsamhetsmått

SJs avkastning på operativt kapital ska som lägst uppgå till 7,0 procent i genomsnitt. 2014 uppgick SJ-koncernens avkastning på operativt kapital till 11,5 procent. Möjligheten att uppnå målet om avkastning på operativt kapital har stark korrelation till koncernens intäkter, som i sin tur påverkas av SJs intäkt per passagerare (yield) och beläggning. Även en liten avvikelse i genomsnittlig yield eller beläggning ger ett stort genomslag på intäkter och rörelseresultat. Utöver detta är det av stor vikt att SJ lyckas stärka sin konkurrenskraft genom ytterligare förbättrad kostnadseffektivitet i linje med det pågående förbättringsprogrammet.

SJs verksamhet måste också arbeta kapitleffektivt. Det innefattar ett aktivt arbete med rörelsekapitalfrågor vilka utgör en väsentlig del av SJs

finansiering, men också ett arbete med att tillse ett högt utnyttjande av SJs fordonsresurser och att kapital inte binds i onödan. Nuvarande strategisk plan innefattar stora investeringar vilket innebär att det operativa kapitalet totalt sett kommer att öka. Detta innebär att SJ måste realisera ett högre rörelseresultat för att motsvara ägarens mål.

Kapitalstruktur

SJs nettoskuldsättningsgrad ska uppgå till 0,5–1,0 ggr på sikt och därigenom motsvara en effektiv kapitalstruktur för SJ över tid. Ägarens mål utgör en balansering där verksamhetens finansieringskostnad kan hållas konkurrenskraftig samtidigt som SJ har möjlighet att genomföra de strategier som beslutats. Per 2014-12-31 uppgick nettoskuldsättningsgraden till –0,07 vilket innebär att SJs kapitalstruktur är starkare än angivet målintervall. Målnivån ska inte uppfattas som att SJ ska styra sin verksamhet mot en högre skuldsättning. Åtgärder som förbättrar kapitleffektiviteten och därigenom leder till en högre avkastning på operativt kapital, leder till en starkare kapitalisering vilket kan innebära att SJ rör sig bort från angivet målintervall för nettoskuldsättningsgrad.

Utdelningspolicy

Ordinarie utdelning ska enligt ägarens mål långsiktigt uppgå till mellan 30–50 procent av årets resultat efter skatt.

 FINANS ¹⁾	Utfall 2013	Mål 2014	Utfall 2014	Mål 2015
Rörelseresultat, MSEK	298	–	568	–
Omsättning, MSEK	9 160	–	9 208	–
Nettoskuldsättningsgrad, ggr	0,04	0,5–1,0	–0,07	–
Avkastning på operativt kapital, %	5,7	7	11,5	–

¹⁾ Avser SJ-koncernen.



LÄS MER OM KONCERNENS FINANSIELLA UTFALL PÅ SIDORNA 66–72

Ordförande har ordet

Den hållbara resan för och med SJ.

STYRELSENS, SJs LEDNINGS OCH ALLA MEDARBETARES UPPDRAG är att skapa förtroende för SJ. Det gör vi genom att vi möter våra intressenters förväntningar. Förväntningar på att våra tåg ska gå i tid, förväntningar på att vi bemöter våra kunder, medarbetare och partners på ett respektfullt och ansvarsfullt vis, förväntningar på att vi arbetar för att minimera vår klimatpåverkan och förväntningar på att vi når en långsiktigt hållbar lönsamhet. På det viset säkerställer vi att vi finns där för våra intressenter idag, i morgon och i övermorgon.

SJ är hela svenska folkets järnväg. Vi är ett företag som berör och engagerar och som har en självklar plats i lösningen på framtidens hållbara resande. Aldrig tidigare har diskussionen om resande och transporter varit mer aktuell. Både utvecklingen i samhället och i branschen går snabbt och tillsammans med andra aktörer inom järnvägen utgör vi en viktig samhällsfunktion.

SJ verkar på en marknad under kraftig förändring. Sedan länge har vi konkurrerat mot bil och flyg och idag verkar vi på en avreglerad tågmarknad med flera aktiva privata aktörer. Detta är en utveckling som kommer att fortsätta.

Konkurrens är sunt. Det gör att vi hela tiden måste stå på tå och säkerställa att vi kan leverera högsta möjliga kvalitet till lägsta möjliga pris. För SJ är detta en resa som nu accelererar för att möta dagens och morgondagens utmaningar. Vi kommer att behöva sänka våra kostnader och samtidigt öka vår servicenivå och vara effektiva i allt vi gör. Vi har under året genomfört ett stort antal aktiviteter för att bli mer

konkurrenskraftiga. Men förändring tar tid och kan ibland upplevas jobbig, samtidigt som det är ett tillstånd jag tror vi måste vänja oss vid som "det nya normala" eftersom vår omvärld fortsätter att förändras i allt högre takt.

Transportsektorn är en av få sektorer där koldioxidutsläppen fortsätter att öka. Här har SJ en viktig roll att spela. Genom en ökad andel tågresor kan vi bidra till att sänka utsläppen för sektorn och till att Sverige kan nå sitt klimatomål. Att både urbaniseringen och rörligheten på arbetsmarknaden ökar samtidigt som bostadsbristen i storstadsregionerna växer leder till att människor i högre utsträckning behöver kunna bo på ett ställe och arbeta på ett annat. Även här spelar tågtrafiken en central roll. En viktig del av SJs kärnaffär är samhällsfinansierad trafik, där vi under året vann upphandlingen om regiontrafiken i Västra Götaland och pendeltågstrafiken i Göteborgsområdet. Varje år görs 15 miljoner resor i detta nät som knyter ihop stora delar av Västra Götaland, minskar avstånd mellan människor och arbete och underlättar rörligheten i regionen.

För att möta våra kunders förväntningar på en hållbar resa krävs att vi levererar i tre dimensioner; socialt, miljömässigt och ekonomiskt. Den sociala dimensionen inkluderar frågor som till exempel trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet. Vi måste naturligtvis också möta förväntningarna på en miljömässigt hållbar resa. Inom den ekonomiska dimensionen återfinns bland annat den kanske absolut viktigaste förutsättningen för att möta våra kunders förväntningar – punktlighet. För att nå våra mål här krävs samarbete



i branschen. Det finns idag ett samarbete, Tillsammans för tåg i tid, som är viktigt men som också kommer att ta lite tid innan det ger större effekter. Vi på SJ måste göra vad vi kan för att skynda på den processen. Att komma och gå i tid är den enskilt viktigaste frågan för att få fler att välja att resa med tåg. Därmed blir SJ långsiktigt lönsamt och bidrar till ett hållbart samhälle.

Vår resa är fylld med utmaningar men också, och kanske framför allt, med spännande möjligheter. Som en aktör som verkar i hela landet, med en ambition att knyta människor och arbeten närmare varandra och genom att göra det på ett hållbart vis kan vi bidra till att skapa stora värden i samhället. Genom att varje dag tänka på hur vi kan agera för att stödja vår idé om ett hållbart företag kan vi möta våra intressenters förväntningar och därmed bygga förtroende för SJ. Vi har en ljus framtid och en spännande resa dit.

Stockholm den 24 mars 2015

Jan Sundling
Ordförande, SJ AB

Finansiellt

- 51 Förvaltningsberättelse
- 56 Bolagsstyrningsrapport
- 62 SJ ABs styrelse
- 64 SJ ABs ledning
- 66 Flerårsöversikt

KONCERNEN

- 67 Rapport över totalresultat
- 69 Rapport över finansiell ställning
- 71 Kassaflödesanalys
- 72 Rapport över förändring i eget kapital

MODERBOLAGET

- 73 Resultaträkning
- 73 Rapport över totalresultat
- 74 Balansräkning
- 76 Kassaflödesanalys
- 77 Rapport över förändring i eget kapital

78 Redovisningsprinciper

84 Noter

104 Försäkrar

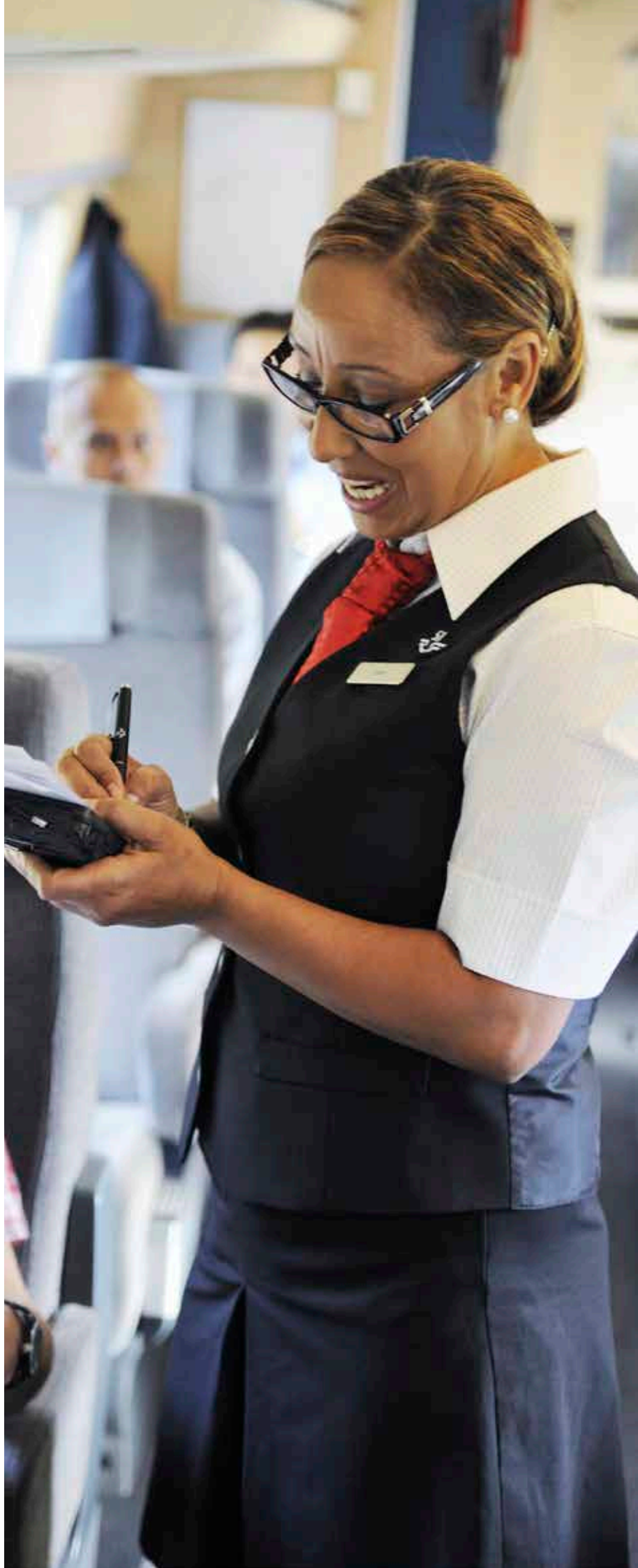
105 Revisionsberättelse

106 Redovisningsprinciper för
Hållbarhetsredovisningen

107 Revisors rapport om
Hållbarhetsredovisningen

108 GRI-index

112 Definitioner och mätmetoder



Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för SJ AB (organisationsnummer 556196-1599) avger härmed årsredovisning och koncernredovisning för räkenskapsåret 2014.

Samtliga belopp är i MSEK om annat ej anges.

VÄSENTLIGA HÄNDELSE 2014

- SJ beslöt under 2013 att investera cirka 3,5 miljarder kronor i en genomgripande renovering av X 2000-tågen. I januari 2014 skrevs ett avtal med ABB, som kommer att genomföra den tekniska delen av upprustningen till en summa av 1,4 miljarder kronor.
- Inom ramen för det förbättringsprogram som ska minska SJs kostnader med 1 miljard kronor, varslades i januari 2014 sammanlagt 400 anställda inom administration och försäljning. Under första kvartalet avvecklades 18 av SJs resebutiker, inklusive den i Köpenhamn. Samtidigt varslade SJ om stängning av Service Center i Tranås, vilket totalt berörde 95 tillsvidareanställda. Under andra kvartalet koncentrerades SJ Service Center till Ånge.
- Partnersamarbetet med Reitan, ägare till Pressbyrå och 7-Eleven, samt resebyråerna Resia och BIG Travel gav totalt 610 försäljningsställen från och med 1 april 2014.
- SJ gick in som delägare i det branschägda utvecklingsbolaget X2AB, i syfte att medverka till att skapa enkla och effektiva biljett- och betalningslösningar som gagnar resenärerna.
- SJ har sagt upp flertalet av befintliga avtal avseende fordonsunderhåll i syfte att omförhandla avtalen för att bland annat skapa en tydlig ansvarsfördelning och öka kvaliteten. SJ har även slutit ett sourcing-avtal med Volvo IT och konsoliderar därmed de tjänster som CGI, Fujitsu och Evry tidigare tillhandahöll. Det nya avtalet gäller från 1 januari 2015 och fullt övertagande sker under första kvartalet 2015.

- I oktober vann SJ upphandlingen om att få köra pendeltågen i Göteborgs-området och regionaltågen i västra Sverige på uppdrag av Västtrafik, Hallandstrafiken och Länstrafiken i Jönköpings län. SJ har varit operatör för Västtågen sedan maj 2012. Det nya avtalet löper från och med december 2015 till och med december 2024 och affären är värd cirka fem miljarder kronor.
- Under hösten justerade SJ biljettpriserna på snabbtågen, dessutom sänktes priset på återbetalningsbara biljetter i både 1 och 2 klass. Prisjusteringarna i kombination med en rad säljkampanjer gjorde bland annat att tillströmningen av resenärer till SJs snabbtåg mellan Göteborg och Stockholm ökade med cirka 10 procent under sista kvartalet, i jämförelse med samma period föregående år. Det är ett trendbrott och den största försäljningsökningen på flera år.

SJs VERKSAMHET OCH MARKNAD

SJ AB är ett reseföretag som ägs till 100 procent av svenska staten. SJs kärnverksamhet är tågtrafik och företaget är huvudsakligen verksamt på marknaderna för regionala resor och fjärrresor, inom Sverige samt till Köpenhamn och Oslo. Trafiken är indelad i två typer: kommersiell egentrafik och samhällsfinansierad kollektivtrafik. Tågtrafiken i koncernen bedrivs i moderbolaget och i dotterbolagen SJ Götalandståg AB, Stockholmståg KB och SJ Norrlandståg AB. Övriga dotterbolag har en verksamhet med nära anknytning till tågtrafiken.

Järnvägsmarknaden

Tågtrafiken i Sverige har successivt avreglerats och SJ agerar i dag på en fullt konkurrensutsatt marknad. EU's

lagstiftning utgör ramverk för den svenska lagstiftningen och EU-kommisionens förslag till ett fjärde järnvägspaket syftar till att ta ytterligare steg mot en integrerad europeisk järnvägsmarknad med gemensamma standarder och ökad konkurrens mellan järnvägsföretag. I fjärde järnvägspaketet ingår förslag om öppet tillträde till järnvägsmarknaden i alla medlemsstater och ett krav på upphandling genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande när det allmänna anlitar operatör för att hantera den offentligt finansierade kollektivtrafiken på järnväg. Under 2014 röstade Europaparlamentet om det fjärde järnvägspaketet och parlamentet föreslog revideringar av kommissionens förslag om att nationell persontrafik skulle vara öppen för konkurrens. Parlamentets ändringsförslag innebar att järnvägsmonopolet får fortsätta men att nationella myndigheter framöver måste motivera beslut om att kontrakt tilldelas enskild operatör. Eftersom Sverige redan har avreglerat tågmarknaden får förslaget endast begränsad effekt på den svenska lagstiftningen, medan avregleringen kan medföra en ökad rörlighet av konkurrerande bolag i Europa. Samtidigt bedöms förslaget innebära ökade möjligheter för svenska järnvägsföretag som önskar bedriva persontrafik i andra medlemsstater. För SJs del kan förslaget på sikt få en inverkan på främst området distribution och biljettförsäljning, tillgång till transportdata samt passagerares rättigheter.

Efter många år av kapacitetsutredning har den nationella planen för infrastrukturen (väg, järnväg, sjöfart) beslutats under 2014. Den innebär att staten satsar 522 miljarder kronor för perioden 2014–2025, en ökning med 20 procent från föregående planperiod. Av de 522

miljarderna går 155 miljarder kronor till väg och 86 miljarder kronor till järnväg och 281 miljarder kronor satsas för att utveckla transportinfrastrukturen. Satsningen ska finansiera åtgärder för vägar, järnvägsnätet samt strategiska åtgärder i hamnar, farleder och slussar. I planen pekas mer än 150 investeringsprojekt i landet ut. Det största projektet är ny järnväg för snabbtåg och omfattar två sträckningar: Ostlänken (mellan Järna, söder om Stockholm, och Linköping) och sträckan Mölnlycke – Bollebygd (mellan Göteborg och Borås). Andra satsningar är utbyggnad till fyra spår på sträckan Malmö – Lund, dubbelspår på Väst kustbanan, satsningar på godsstråken genom Skåne och Bergslagen samt utbyggnad av Mälarbanan (delen Tomtebodan – Kallhäll) och Västlänken. Till det har Sveriges nya infrastrukturminister meddelat att den nya regeringen ska gå vidare i processen med att bygga höghastighetsbanor i Sverige. Byggnad av nya stambanor bedöms kunna inledas inom ett par år och vara nära fullt genomförda omkring 2035. Det befintliga järnvägssystemet skulle då i högre utsträckning kunna användas för gods och regional pendeltågstrafik. De nya stambanorna ska klara hastigheter upp till 320 kilometer i timmen. Enligt Trafikverket skulle restiden mellan Stockholm och Göteborg med nya höghastighetståg kunna minskas till cirka två timmar och mellan Stockholm och Malmö till cirka två och en halv timme. De nya stambanorna skulle innebära en investering i järnvägsnätet på uppskattningsvis 170 miljarder kronor fram till och med 2035.

För helåret 2014 noteras, enligt Swedavia, en ökning av resande med inrikesflyg på 5 procent. Resandet med SJ har under samma period ökat med 2 procent.

FINANSIELLT

- Nettoomsättningen uppgick till 9 065 MSEK (9 023)
- Rörelseresultatet ökade till 568 MSEK (298)
- Periodens resultat uppgick till 460 MSEK (220)
- Avkastning på operativt kapital uppgick till 11,5 procent (5,7)
- Nettoskuldssättningsgraden uppgick till -0,07 (0,04)

Intäkter

Koncernens intäkter för perioden uppgick till 9 208 MSEK vilket innebär en ökning om 48 MSEK. Ökningen återfinns främst inom koncernens nettoomsättning. Årets försäljning av lok utgör 128 MSEK av innevarande periods övriga rörelseintäkter. SJs trafikintäkter ökade under perioden och avsåg huvudsakligen ökning inom SJ AB, främst som en följd av att trafiken på sträckan Göteborg – Malmö återupptogs i december 2013 och därmed inte återfinns fullt ut i jämförelsesiffrorna. Att strejkdubbade Veolia Transports resenärer under juni 2014 valde att resa med SJ AB istället medförde ett ökat resande och därmed en positiv effekt på trafikintäkterna. Intäktsökningen inom koncernen motverkades dels av den stora trafikstörning som branden i signalställverket i Myrbacken medförde, dels ett antal incidenter under sommaren där SJ AB, men framförallt dotterbolaget SJ Norrlandståg AB, drabbades av trafikstörningar med minskat resande som följd. Ackumulerat är beläggningen marginellt lägre än föregående år för SJ AB till följd av en svag inledning på året. I slutet av året fortsatte resandet att öka, samtidigt som utbudet var konstant vilket gav en högre beläggingsgrad under den avslutande delen av året.

Kostnader

Koncernens kostnader för perioden uppgick till 8 666 MSEK (8 732), en minskning med 66 MSEK i jämförelse med 2013. En utökad produktion i koncernens verksamhet till följd av att trafiken på sträckan Göteborg – Malmö återupptogs i december 2013 ökade den underliggande kostnadsbasen. SJ ABs personalkostnader var 24 MSEK lägre till följd av att antalet årsanställda i december var 493 färre jämfört med utgången av 2013, en effekt av årets omställningsarbete. Detta motverkas av ökade personalkostnader inom Stockholmståg KB som en följd av övertagandet av stationsverksamhet som skedde i maj 2013. Koncernens infrastrukturkostnader var cirka 40 MSEK högre under 2014 jämfört med föregående år till följd av ökad produktion på sträckan Göteborg – Malmö samt höjda infrastrukturavgifter från Trafikverket.

Koncernens underhållskostnader var för perioden totalt 45 MSEK lägre avseende det tillkommande underhållet till följd av ett gynnsamt skadeläge efter en mild vinter. Kostnaderna för tillsyn och service var 35 MSEK lägre, i jämförelse med föregående år, som en följd av en mild vinter och därtill hörande låga kostnader för avisning. Genomförda åtgärder samt en allmän återhållsamhet avseende övriga rörliga kostnader medförde generellt lägre kostnadsnivåer.

Rörelseresultat

Rörelseresultatet stärktes under aktuell period med 270 MSEK, och gav en rörelsemarginal för perioden på 6,2 procent (3,3). Ett för SJ AB positivt utfall i Skiljenämnden avseende en tvist med en cateringleverantör bidrog positivt med 28 MSEK. Under perioden medförde försäljning av lok vid två tillfällen en reavinst om sammanlagt 128 MSEK. Vidare har en upplösning av del av den reserv som avsattes per 31 december 2013 avseende framtida förluster i intressebolaget Botniatåg AB stärkt rörelseresultatet med 22 MSEK. Försäkringsersättning avseende olyckan i Skotterud 2010 påverkade resultatet positivt med 7 MSEK. Omstruktureringsreserven till följd av SJ ABs förbättringsarbete belastade årets rörelseresultat med 92 MSEK. Nedskrivning av upprustade familjevagnar för att korrekt återspegla framtida intjäningsförmåga påverkade rörelseresultatet negativt med 28 MSEK. Underliggande rörelseresultat, det vill säga rörelseresultat exklusive ovanstående poster, uppgick till 503 MSEK (347).

Finansiella poster

Finansnettot uppgick till 10 MSEK (-10). Förbättringen förklaras av en lägre nettoskuld samt att 75 procent av SJ ABs ägande i det tidigare helägda dotterbolaget Linkon AB avyttrades under december, vilket för koncernen medförde en vinst om 8 MSEK. Koncernens resultat före skatt uppgick till 578 MSEK (288). Skatt på periodens resultat uppgick till 118 MSEK (68). Periodens resultat uppgick till 460 MSEK (220).

Kassaflöde

Likvida medel per 31 december 2014 uppgick till 345 MSEK (80). Kassa-

flödet från den löpande verksamheten uppgick till 1 267 MSEK (1 039) och påverkades av ett positivt rörelseresultat samt en ökning av kortfristiga fordringar. Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgick till –143 MSEK (–943). Kassaflödet från finansieringsverksamheten om –860 MSEK (–336) avser amorteringar –787 MSEK (–179) och utbetald utdelning –73 MSEK (–157) för perioden. Periodens kassaflöde uppgick till 265 MSEK (–240).

Finansiering

Per den 31 december 2014 var koncernens nettokassa 396 MSEK, att jämföra med en nettoskuld om 216 MSEK vid utgången av 2013. Koncernens räntebärande skulder uppgick till 1 124 MSEK (1 912) och utgjordes huvudsakligen av betalningsåtaganden för SJs finansiella leasingkontrakt samt under 2012 upptagna lån om 800 MSEK avseende finansiering av SJ 3000. Minskningen förklaras främst av att ett leasinglån uppgående till cirka 650 MSEK avseende dubbeldeckare löstes per 30 juni 2014 samt löpande amorteringar. Betalningen per den 30 juni för lösen av leasing finansierades med egen kassa. Av de räntebärande skulderna var 709 MSEK (1 125) långfristiga och 415 MSEK (787) kortfristiga, vilket avser de delar av skulden som förfaller till betalning inom ett år. Den genomsnittliga löptiden för utestående skulder uppgick till 49 månader (41). Den genomsnittliga räntebindningstiden uppgick till 15 månader (13). Per den 31 december 2014 var genomsnittsräntan 2,0 procent (2,5).

VÄSENTLIGA RISKER OCH OSÄKERHETSAKTÖRER Riskhanteringsprocessen

Risk är ett naturligt inslag i all affärsverksamhet och innebär samtidigt att det finns möjligheter. Genom att ha god kunskap om risker liksom aktiviteter på plats för att minimera dessa kan de negativa ekonomiska konsekvenserna begränsas och möjligheterna tillvaratas på bästa möjliga sätt.

Processen börjar med att identifiera operativa, affärsmässiga och marknadsrisker. Hållbarhetsperspektivet inkluderas i det breda angreppssätt som används. Processen involverar alla divisioner, staber och dotterbolag, vilket

medför en förankring och ett ökat medvetande i organisationen samt att risker samlas upp mer effektivt. Riskhanteringen syftar till att begränsa oönskade effekter, som kan komma att påverka företagets finansiella ställning, resultat eller marknadsposition.

Processen innebär att företagsledningen kvartalsvis följer förändringarna i riskbedömningarna för att besluta om behov finns att vidta åtgärder eller om nya riskområden ska bedömas. Riskerna prioriteras med utgångspunkt från sannolikhet och konsekvens samt kopplas till aktiviteter med syfte att hantera riskerna. Riskerna grupperas sedan 2014 också enligt SJs sex styrkortsområden. Alla identifierade risker kan klassificeras inom området Finans då de har en ekonomisk påverkan, men utgångspunkten för den nya identifieringen har varit att klassificera riskerna i det styrkortsområde där risken har mest påverkan utifrån riskbeskrivningen.

SJ har under 2014 påbörjat ett arbete med att se över riskarbetet i koncernen i syfte att ytterligare förbättra processen. Bland annat har ett Risk- och Säkerhetsforum skapats som arbetar både förebyggande med att identifiera och minimera risker samt uppföljande med konsekvensreducering och förhindrande av att redan inträffade händelser upprepas. En säkerhetschef med övergripande ansvar för all säkerhet (förutom trafiksäkerhet där ansvaret sedan tidigare är väl definierat) har även rekryterats under 2014.

Risker – Medarbetare

Medarbetare som arbetar ombord och i resebutiker riskerar att utsättas för hot och våld i sitt dagliga arbete. SJ arbetar förebyggande i dialog med polismyndighet och andra aktörer. Internt arbetar SJ bland annat med utbildning i medarbetarsäkerhet.

Sjukfrånvaro

SJ har ett stort ansvar att förebygga ohälsa och få sjukskrivna åter i arbete. Under året har SJ beslutat att starta ett program för att få långtidssjukskrivna åter i arbete. Insatsen bygger på att ett team av kompetenser, läkare, sjuksköterska, ergonom med fler finns tillgängligt för att ställa diagnos i ett

tidigt skede. Därefter fastställs mål med rehabiliteringen och en handlingsplan tas fram.

Risker – Partnerskap & Resurser

Sveriges järnvägsinfrastruktur är extremt hårt belastad, speciellt kring Sveriges storstäder i högtrafiktid. Infrastrukturen ägs och förvaltas av Trafikverket. Infrastrukturen begränsar utökning av gods- och persontransporter och underhållet är sedan många år kraftigt eftersatt vilket kan medföra trafikstörningar. Trafikstörningar som leder till inställda och försenade tåg medför missnöjda kunder och ett försämrat förtroende för hela järnvägsbranschen som ett pålitligt transportalternativ. En miljöpåverkan uppstår då mindre miljöanpassade alternativ används. Det leder även till försämrad lönsamhet på grund av lägre intäkter och högre kostnader. SJ är idag till stor del beroende av Jernhusen AB som hyresvärd för depåer och de har aviserat betydande hyreshöjningar från 2020. SJ har en dialog med berörda parter.

Post- och Telestyrelsen har gett teleoperatörerna tillstånd att använda frekvenserna intill järnvägens GSM-R för utbyggnad av 3G- och 4G-bredband från och med den 1 juli 2015. När mobiloperatörerna slår på sina sändare med full effekt, riskerar den nya tekniken att störa GSM-R. Diskussion pågår med bland andra Trafikverket och Transportstyrelsen.

Risker – Samhälle

SJ arbetar ständigt med att förbättra anseendet och förtroendet då ett lågt anseende och förtroende på sikt får en negativ resultatpåverkan genom minskat resande.

Risker – Kund

Under 2015 flyttas en stor del av SJs it-system till Volvo IT, vilket kräver noggrann planering och övervakning. Vid eventuell störning eller försening kan en kostnadsökning ske på grund av dubbla system.

It-attacker

En internationell trend är att it-attacker ökar. En attack kan i värsta fall leda till att SJ inte kan sälja biljetter eller köra tåg vilket drabbar kunderna.

Risker – Process & produkt

Samtliga sex Regionala Kollektivtrafikmyndigheter (RKM) i Mälardalen har tagit ökad kontroll över trafikutbudet i regionen och har kommit överens om att implementera ett nytt stornät för den regionala tågtrafiken med start 2017. SJ riskerar att få en avsevärt mindre affär i Mälardalen till följd av detta – med rationaliseringsbehov och minskade skalfördelar som följd. Förvaltningsrätten har avslagit SJs överklagande och SJ har överklagat till kammarrätten.

Risker – Finans

SJ genomför regelbundet övningar för att hantera dessa risker och dess konsekvenser. Koncernens finansverksamhet och hantering av finansiella risker är centraliserad till SJs finansfunktion. Finanspolicyn utgör ett ramverk för samtliga finansrelaterade aktiviteter inom SJ-koncernen. SJs finansiella risker och riskhantering beskrivs i not 20. Flygets ökande utbud och pris-konkurrens på långväga resor medför stark priskonkurrens mellan flygbolagen, vilket kan innebära minskat resande med SJ och därmed reducerade intäkter.

SJs HÅLLBARHETSARBETE

SJs ansats är att genom ett aktivt hållbarhetsarbete bidra till att förverkliga SJs vision "Ett SJ att lita på och längta till". SJ ska vara ett attraktivt och pålitligt resealternativ som kan konkurrera med bil, flyg och andra tågoperatörer. För att kunderna ska välja SJ krävs en ansvarsfull tågoperatör som håller en hög och stabil kvalitet på leverans – helt enkelt håller det som lovas. Att dessutom vara lönsamt är en förutsättning för att vara ett långsiktigt hållbart företag.

Hållbart företagande är en integrerad del i SJs affärsmodell och verksamheten styrs med ett holistiskt perspektiv. Med företagets vision, affärsidé och värderingar som utgångspunkt säkerställs ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt företagande genom att mäta och följa upp verksamheten via styrområdena Medarbetare, Partnerskap & Resurser, Samhälle, Kund, Process & Produkt samt Finans. För respektive styrområde finns långsiktiga, strate-

giska mål fastslagna. Målen har i sin tur konkretiserats i affärs- och verksamhetsplaner och ambitionsnivån ligger i linje med SJs långsiktiga strategi.

I linje med de krav som SJs ägare ställer på alla statligt ägda bolag beslutade SJs styrelse under hösten 2013 om tre långsiktiga hållbarhetsmål med koppling till befintliga nyckeltal i innevarande affärsplan. Dessa tre mål handlar om en punktlighet på 95 procent (till 2020), andel (20 procent) genomförda leverantörs- och partnerskapsbedömningar samt SJ Volontär, en möjlighet för medarbetarna att ägna sig åt ideellt arbete på arbetstid. I samband med SJs årsstämma den 28 april 2014 fattades även beslut om nya ekonomiska mål. Bolaget ska på sikt ha en nettoskuldssättningsgrad på 0,5–1,0 ggr. Avkastning på operativt kapital ska uppgå till minst 7 procent i genomsnitt och utdelningen ska långsiktigt uppgå till mellan 30 och 50 procent av årets resultat efter skatt. Såväl finansiella som icke-finansiella mål följs upp års-, kvartals- eller månadsvis.

Som ett ytterligare stöd för hållbarhetsarbetet finns policyer inom följande åtta områden; arbetsmiljö, etik, inköp, IT, jämställdhet, kvalitet, miljö och trafiksäkerhet. SJs etikpolicy innefattar riktlinjer för att vara ett föredöme gentemot kunder, leverantörer och omvärld. Under 2014 har en intern och extern Uppförandekod arbetats fram.

Särskilt om miljö- och arbetsmiljöarbetet

SJ har ett integrerat ledningssystem som är certifierat enligt ISO 14001:2004 (miljö), ISO 9001: 2008 (kvalitet) samt OHSAS 18001:2007 (arbetsmiljö). SJ bedriver ingen tillståndspliktig miljöfarlig verksamhet och arbetar kontinuerligt med att följa upp gällande lagstiftning inom miljöområdet. Miljöarbetets tyngdpunkter kan hänföras till fyra områden; energieffektivitet i tågtrafiken, utsläpp till luft från ersättningstrafiken, inköp av varor och tjänster samt utbildning och information. För att ta reda på kunders och anställdas uppfattning om SJ och miljö genomförs regelbundet ombordundersökningar och enkäter.

Medarbetarnas insatser, både enskilt och i grupp, är av största betydelse

för hur målen för effektivitet, kvalitet och service ska uppnås. Företagets framgångar är således helt beroende av medarbetarnas kompetens, motivation och engagemang. För att underlätta detta tar SJ tillvara på medarbetarnas synpunkter genom årliga medarbetarundersökningar samt så kallade dialogmöten. SJ satsar även på friskvård. Det finns hälsoinspiratörer ute på arbetsplatserna, en hälsoblogg samt en kost- och motionsguide.

SJs jämställdhetspolicy tar avstamp i att alla medarbetare har lika rättigheter och möjligheter och SJ verkar för mångfald och jämställdhet samt mot diskriminering och kränkande särbehandling. I SJs affärsplan finns tre övergripande mål för arbetsmiljöarbetet; minskad sjukfrånvaro, förbättrat prestationsindex samt förbättrat ledarskapsindex. Aktiviteter för att uppnå målen avser att säkerställa en för SJ långsiktig hållbar utveckling i harmoni med medarbetarnas utveckling och hälsa.

SJs hållbarhetsredovisning är upprättad i enlighet med den tredje generationen av Global Reporting Initiative (GRI). SJ har fortsatt valt att applicera nivå B+. SJs hållbarhetsarbete bedrivs i enlighet med de internationella principerna i Global Compact.

FÖRSLAG TILL PRINCIPER FÖR ERSÄTTNING TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Styrelsens förslag till årsstämman om riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare beskrivs nedan.

Ersättningsprinciper

Vid rekrytering till bolagets ledning ska de riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare i företag med statligt ägande som regeringen antog den 20 april 2009 tillämpas. Riktlinjerna innebär att den totala ersättningen till ledande befattningshavare ska vara konkurrenskraftig, takbestämd, rimlig och ändamålsenlig. Ersättningen ska inte vara löneledande i förhållande till jämförbara företag och präglas av måttfullhet.

Ersättningen ska vara sammansatt på ett kostnadseffektivt sätt och baseras på följande komponenter: fast lön, pension och övriga förmåner.

Den fasta lönen ska återspegla de krav som ställs på befattningen avseende kompetens, ansvar, komplexitet och på vilket sätt den bidrar till att uppnå affärsmålen. Den fasta lönen ska vara individuell och differentierad. Rörlig lön får inte ges, vilket innefattar gratifikationer, bonus och liknande ersättningar.

Pensionsförmåner bör vara avgiftsbestämda. I det fall SJ avtalar om en förmånsbestämd pensionsförmån, ska den följa tillämplig kollektiv pensionsplan. Pensionsålder ska inte understiga 62 år och bör vara lägst 65 år. Företagets kostnad för pension ska bäras under den anställdes aktiva tid.

Uppsägningstiden för befattningshavare i koncernledningen kan vara upp till sex månader vid uppsägning från befattningshavarens sida. Vid uppsägning från företagets sida kan även avgångsvederlag utgå motsvarande högst arton månadslöner. Avgångsvederlag ska utbetalas månadsvis och utgöras av den fasta månadslönen utan tillägg för förmåner. Avgångsvederlag utbetalas aldrig längre än till 65 års ålder. Befattningshavaren kan vara berättigad till bilförmån, erhålla sjuk- och hälsoförmåner, reseförsäkring med mera i linje med marknadspraxis. I not 5 beskrivs ersättning till ledande befattningshavare mer utförligt.

STYRELSENS YTTRANDE ENLIGT AKTIEBOLAGSLAGEN 18 kap, § 4

Med anledning av den av styrelsen föreslagna vinstutdelningen får styrelsen för SJ AB org. nr. 556196-1599, härmed avge följande yttrande enligt 18 kap. 4 § aktiebolagslagen. Föreslagen vinstutdelning grundar sig på 2014 års årsredovisning. Den föreslagna vinstdispositionen, resultat- och balansräkning för moderbolaget samt resultaträkning och rapport över finansiell ställning för koncernen ska framläggas för fastställelse vid årsstämman den 29 april 2015. I förslag till vinstdisposition föreslår styrelsen, att aktieägaren på årsstämman 2015 beslutar, att SJ AB för räkenskapsåret 2014 ska lämna utdelning med 57,42 kronor per aktie, vilket innebär en total utdelning på 230 MSEK. Därutöver föreslår styrelsen att aktieägaren på årsstämman fastställer betalningsdag till den 12 maj 2015.

Till årsstämmans förfogande stående vinstmedel:		Kronor
Balanserade vinstmedel	4 126 665 056	
Årets resultat	338 974 943	
Totalt	4 465 639 999	

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras på följande sätt:

Till aktieägare utdelas (57,42 kr per aktie)	229 666 667
I ny räkning överföres	4 235 973 332
Totalt	4 465 639 999

Ägarens finansiella mål för SJ AB är en avkastning på operativt kapital på minst 7 procent i genomsnitt samt en nettoskultsättningsgrad på 0,5–1,0 ggr på sikt för koncernen. Vidare ska utdelningen långsiktigt uppgå till mellan 30 och 50 procent av årets resultat efter skatt. SJ AB uppnådde mål om avkastning på operativt kapital samtidigt som nettoskultsättningsgraden är lägre än angivet målintervall. Situationen för SJ-koncernen med avseende på de ovan nämnda nyckeltalen anges i nedanstående tabell per utgången av 2014 och efter föreslagen utdelning, allt annat lika.

NYCKELTAL I RELATION TILL FÖRESLAGEN UTDELNING

	2014-12-31	2014-12-31 Efter utdelning
Nettoskultsättningsgrad, ggr	-0,07	-0,03
Nettoskuld, MSEK	-396	-166
Avkastning operativt kapital, %	11,5	11,5
Soliditet, %*	57,6	56,5
Tillgängligt fritt eget kapital i SJ AB	4 483 318 371	4 253 651 704

* Koncernens soliditet är 60,1 procent och skulle efter utdelning bli 59,1 procent.

Föreslagen utdelning utgör 4,5 procent av eget kapital i moderbolaget och 4,3 procent av eget kapital i koncernen. Föreslagen utdelning ger oförändrad avkastning på operativt kapital, dock ändras nettoskultsättningsgraden från -0,07 till -0,03 ggr. Ägarens mål för nettoskultsättningsgrad uppnås inte som följd av utdelningen då SJ fortfarande har en lägre skultsättning på kort sikt. Soliditeten bedöms vara betryggande mot bakgrund av att

verksamheten bedrivs med fortsatt lönsamhet. Likviditeten i moderbolaget och koncernen bedöms vara fortsatt stark. Den föreslagna vinstutdelningen till aktieägarna innebär att moderbolagets soliditet minskar från 57,6 procent till 56,5 procent efter föreslagen utdelning. Av moderbolagets eget kapital utgör 0 MSEK ackumulerade värdeförändringar via övrigt totalresultat avseende finansiella instrument värderade till verkligt värde i enlighet med årsredovisningslagen 4 kap. 14a§. Av koncernens eget kapital utgör 18 MSEK ackumulerade värdeförändringar avseende finansiella instrument värderade till verkligt värde i enlighet med IAS 39, punkt 9.

Styrelsens motivering

Med hänvisning till vad som anges ovan anser styrelsen att den föreslagna vinstutdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som uppställs i 17 kap. 3§ andra och tredje styckena i aktiebolagslagen. Verksamhetens art och omfattning medför inte risker i större omfattning än vad som normalt förekommer inom branschen. Styrelsens bedömning av bolagets och koncernens ekonomiska ställning innebär att utdelningen är försvarlig i förhållande till de krav som verksamhetens art, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets och koncernens egna kapital samt bolagets och koncernens konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt. Styrelsen bedömer att den föreslagna utdelningen inte kommer att påverka SJ ABs förmåga att fullgöra bolagets förpliktelser på kort och lång sikt eller att göra nödvändiga investeringar.

HÄNDELSE EFTER BALANSDAGEN

SJ har den 15 januari 2015 överklagat förvaltningsrättens dom angående allmän trafikplikt i Mälardalen till kammarrätten.

Bolagsstyrningsrapport

SJ AB ägs till 100 procent av svenska staten och förvaltas av Finansdepartementet. Regeringen har som övergripande mål för verksamheten att skapa värde. Målet att skapa värde medför krav på långsiktighet, effektivitet, lönsamhet, utvecklingsförmåga samt ett miljömässigt och socialt ansvarstagande.

Principer för bolagsstyrning

SJs bolagsstyrning bedrivs främst utifrån:

- Svenska rättsregler
- Årsredovisningslagen (ÅRL)
- Svenska statens ägarpolicy jämte övriga ägardirektiv
- Svensk kod för Bolagsstyrning (Koden)
- Bolagsordning
- Styrelsens arbetsordning, inklusive vd-instruktion
- Interna dokument

Bolagsordning, tidigare bolagsstyrningsrapporter, material från SJs senaste bolagsstämmor med mera finns tillgängliga på SJs webbplats sj.se under "Bolagsstyrning".

Tillämpning av Koden

Koden bygger på principen följ eller förklara. Det innebär att ett bolag som tillämpar Koden kan avvika från enskilda regler under förutsättning att skälen till varje avvikelse anges. De avvikelser som SJ gör från Koden beror huvudsakligen på ägarförhållandena; SJ ägs till 100 procent av den svenska staten medan Koden främst riktas mot noterade företag med spritt ägande. Avvikelser har skett från följande kodregler:

Kodregel 1.1

Publicering av information om aktieägares initiativrätt. Syftet med denna regel är att ge aktieägarna möjlighet att i god tid förbereda sig inför årsstämma och få ärende upptaget i kallelse till bolagsstämma. I statligt helägda bolag saknas skäl att följa denna kodregel.

Kodregel 2

Inrättandet av en valberedning till företräddandet av bolagets aktieägare vid val och arvodering av styrelse och

revisor. SJs styrelse har beslutat att ersätta kodreglerna om valberedning under kodregel 2 med ägarens nomineringsprocess som närmare beskrivs i statens ägarpolicy.

Kodregel 10.2

Styrelseledamöters oberoende i förhållande till större aktieägare ska redovisas. Enligt Kodens regel ska 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.

Kodregel 4.3.

Enligt Koden kan verkställande direktören ingå i styrelsen men får inte vara dess ordförande. Enligt ägaren är det viktigt att särskilja styrelsens och verkställande direktörens roller och därför ska inte verkställande direktören vara ledamot i styrelsen.

Kodregel 8.2

Styrelsen ska minst en gång per år utvärdera verkställande direktörens arbete. Utvärdering av verkställande direktör genomfördes i februari 2015.

ÄGAREN

I samband med årsstämman den 28 april 2014 fattades beslut om nya, långsiktiga finansiella mål för SJ. Tidigare mål om avkastning på eget kapital på minst 10 procent har ersatts av ett mål om avkastning på operativt kapital uppgående till minst 7 procent i genomsnitt. Vidare beslutades om en nettoskuldsättningsgrad på 0,5–1,0 ggr på sikt och tidigare mål om en soliditet på minst 30 procent utgår därmed. Utdelning ska långsiktigt uppgå till mellan 30 och 50 procent av årets resultat. Målet var tidigare att utdelningen skulle uppgå till minst en tredjedel av årets resultat.

Genom bolagsordningen bestämmer ägaren bolagets verksamhetsföremål. Under 2014 har möten ägt rum mellan ägaren och SJs styrelseordförande och verkställande direktör, och

områden som berörts under årets dialog med ägaren är bland annat utvärdering av styrelsens arbete och sammansättning, SJs relation till strategiska leverantörer och intressenter och samarbetet med Trafikverket. Utöver dessa möten förs en löpande dialog med ägaren om styrelsens arbete. Ägaren utövar sina rättigheter som aktieägare på årsstämman.

ÅRSSTÄMMA

Årsstämma ska enligt statens ägarpolicy äga rum före den 30 april varje år. Om särskilda skäl finns kan stämma hållas därefter dock senast den 30 juni varje år. Utöver årsstämma kan extra bolagsstämmor hållas. Årsstämman hålls normalt i Stockholm, och SJ anger på sin hemsida var och när årsstämma kommer att hållas. Kallelse till årsstämma sker fyra till sex veckor innan den äger rum. Årsstämman utser, på förslag av ägaren, styrelse och fastställer resultaträkning och balansräkning samt väljer revisorer. På årsstämman presenterar styrelsen bland annat förslag till principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare samt årsredovisning för godkännande. Vid behov kallar styrelsen till extra bolagsstämma.

På samtliga bolagsstämmor ska styrelsens ordförande och så många av de övriga styrelseledamöterna närvara så att styrelsen är beslutsförm. Verkställande direktören ska också närvara.

Årsstämma 2014

Årsstämman 2014 hölls den 28 april i Stockholm. Den var öppen för allmänheten och närvarande erbjöds att ställa frågor till ledningen. Ägaren företrädades av Anna Magnusson. På årsstämman fattades beslut om bland annat följande:

- Omval av Jan Sundling som styrelsens ordförande.
- Omval av styrelseledamöterna Siv Svensson, Mikael Staffas, Lena Olving, Gunilla Wikman och Michael Thorén.
- Nyval av styrelseledamot Michael Stöhr och Ulrika Dellby.
- Ersättningen till styrelsens ordförande fastställdes till 400 000 kronor

(400 000) per år och till styrelsens övriga ledamöter utgår ett arvode på 150 000 kronor (150 000) till envar ledamot.

- Ersättningen till ordföranden i styrelsens revisionsutskott fastställdes till 55 000 kronor (55 000) per år och för övriga ledamöter till 43 000 kronor (43 000).
- Arvode utgår inte till styrelseledamot som är anställd i Regeringskansliet, ej heller till arbetstagarrepresentanter.
- Beslut om att SJ ska tillämpa de riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare i företag med statligt ägande som styrelsen föreslagit.
- Fastställande av resultat- och balansräkning för bolaget och koncernen.
- Beslut om utdelning uppgående till MSEK 73.
- Beviljande av ansvarsfrihet för styrelsen och verkställande direktör.

Protokollet från årsstämman finns på SJs webbplats.

Extra bolagsstämma

Ingen extra bolagsstämma har hållits under 2014.

Årsstämma 2015

Årsstämma 2015 äger rum den 29 april 2015 i Stockholm. Kallelse till årsstämma skickas ut i mars.

TILLSÄTTNING AV STYRELSE

Nomineringsprocessen avseende styrelseledamöter till de statligt ägda bolagen drivs och koordineras av enheten för statligt ägande inom Finansdepartementet. En arbetsgrupp analyserar kompetensbehovet utifrån styrelsernas sammansättning samt bolagens 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. Styrelsen ska ha hög kompetens som är väl anpassad till bolagets 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. Finansdepartementets förslag till styrelse presenteras i kallelse till årsstämman och på bolagets webbplats i god tid före årsstämma. Styrelseledamöter utses för ett år i taget.

Ytterligare bestämmelser om nominering av styrelse framgår av svenska statens ägarpolicy.

STYRELSEN

SJs styrelse ansvarar enligt aktiebolagslagen för bolagets organisation och förvaltning av bolagets angelägenheter. I statens ägarpolicy anges att styrelsen, i de bolag där staten har ägarintresse, ansvarar för att bolagen skötts föredömligt inom de ramar som lagstiftningen, bolagets bolagsordning, ägarens anvisningar och ägarpolicy ger. Vidare ska styrelsen i statligt ägda bolag verka för att bolaget ska agera föredömligt inom hållbart företagande på områden som miljö, etik, arbetsvillkor, mänskliga rättigheter, jämställdhet och mångfald.

Styrelsens sammansättning

Bolagets styrelse ska, till den del den utses av bolagsstämman, bestå av lägst tre och högst åtta ledamöter förutom suppleanter. Styrelsen har det övergripande ansvaret för bolagets förvaltning och skötsel. Enligt statens ägarpolicy ska styrelsens sammansättning vara sådan att styrelsen alltid har sådan branschkunskap eller annan kompetens relevant för bolaget. Sammansättningen av styrelsen ska också ske så att en balans uppnås avseende kompetens, bakgrund, ålder och kön. SJs styrelse bestod från stämman i april 2014 av åtta stämmovalda ledamöter. Av styrelsens ledamöter är fyra kvinnor och fyra män (50/50).

Arbetstagarorganisationerna har utsett tre arbetstagarrepresentanter till styrelsen. Ingen av styrelsens ledamöter ingår i företagsledningen. Samtliga styrelseledamöter är oberoende i förhållande till bolaget och

bolagsledningen. Se även information på sidorna 62–63.

Verkställande direktören samt ekonomidirektören deltar vid styrelsesammanträdena. Övrig företagsledning deltar vid behov i vissa möten. SJs chefsjurist är sekreterare i styrelsen.

STYRELSENS ARBETE

Uppgifter och arbetsfördelning i styrelsen

Styrelsen har antagit en arbetsordning som anger hur arbetet ska fördelas mellan styrelse, ägare, utskott och verkställande direktör. Arbetsordningen fastställs årligen.

Arbetsordningen reglerar, utöver obligatoriska punkter enligt aktiebolagslagen, bland annat ordförandens uppgifter, informationen till styrelsen, formerna för styrelsemötena samt utvärdering av styrelsens och verkställande direktörens arbete. Styrelsens arbete följer en årlig ordning med föredragningspunkter och med särskilda teman, till exempel avgivande av årsredovisning och delårsrapporter samt godkännande av budget. Styrelsen beslutar även i frågor av principiell karaktär eller av stor ekonomisk betydelse såsom företagets övergripande strategi, omfattande struktur- och organisationsförändringar samt större investeringar.

Styrelsens arbetsordning anger att fem ordinarie möten ska hållas varje år. Utöver de ordinarie mötena kallas styrelsen till ytterligare möten om behov uppkommer. Arbetsordningen anger bland annat att följande ärenden ska finnas på agendan varje år:

- Godkännande av budget
- Avgivande av externa finansiella rapporter
- Strategisk plan
- SJs totala riskexponering

Utöver dessa rapporteras vid varje ordinarie möte dels viktigare affärshändelser sedan föregående möte, dels SJs finansiella ställning och finansieringssituation.

Styrelsens arbete 2014

Under 2014 hölls nio styrelsemöten, varav ett per capsulam och två per telefon. Styrelsen genomförde

löpande sedvanliga uppföljningar av såväl den ekonomiska utvecklingen som av de sociala och miljömässiga aspekter som uppkom i verksamheten. Detta skedde bland annat i form av månatlig redovisning av strategiska nyckeltal såsom Nöjd kundindex (NKI), sjukfrånvaro, medarbetarindex samt finansiella avkastningsmått. Med denna information som utgångspunkt gav det styrelsen möjlighet att löpande bedöma SJs resultat även inom hållbar utveckling.

I mars 2015 träffade styrelsen bolagets revisorer utan företagsledningen i enlighet med Kodens krav. Utöver löpande uppföljning av väsentliga nyckeltal inom Hållbart företagande har styrelsen under 2014 bland annat behandlat och beslutat i följande frågor:

- Fastställande av affärsplan 2015–2019
- Uppförandekod för leverantörer
- Upphandling ny leverantör it-sourcing
- Kapitaltillskott till intressebolaget Botniatåg AB
- Fastställande av finanspolicy
- Uppföljning Förbättringsprogram
- Försäljning av aktiemajoriteten i dotterbolaget Linkon AB
- Anbud på upphandlad trafik – Västtågen
- Överklagande av beslut om allmän trafikplikt i Mälardalen
- Beslut om avveckling av dotterbolaget SJ Försäkring AB
- Strategisk inriktning för framtida fordonsunderhåll
- Punktlighetsåtgärder

Ordföranden leder styrelsens arbete och ansvarar för att övriga ledamöter får erforderlig information. Styrelsen har inrättat ett revisionsutskott och ett ersättningsutskott och fastställt arbetsordning för utskotten. Styrelsen kan dessutom vid behov inrätta andra utskott för beredning av ärenden inom mer avgränsade områden. På styrelsemöte i juni deltog även delar av SJs ledningsgrupp och diskussion kring olika strategifrågor fördes.

Utvärdering av styrelsens och vd:s arbete

Styrelsen utvärderar styrelsearbetet och vd genom en systematisk och strukturerad process en gång per år. Styrelsens ordförande ansvarar för att styrelsens arbete årligen utvärderas. Utvärderingen, som utförs av en extern part, innebär att styrelsen utvärderas såväl som grupp som individuellt. Finansdepartementet informeras om utvärderingens resultat. Utvärderingen syftar till att löpande effektivisera styrelsearbetet och till att användas som underlag i arbetet med att utse nya ledamöter. Utvärderingen för 2014 avrapporterades vid styrelsemötet den 5 februari 2015.

STYRELSENS ARBETE I UTSKOTT

Revisionsutskott

Sammansättning

Revisionsutskottet har bestått av fyra styrelseledamöter. Siv Svensson var ordförande i revisionsutskottet under 2014. Därutöver deltar ekonomidirektören och chefen för internrevisionen samt de externa revisorerna i delar av utskottets sammanträden. Revisionsutskottet är ett i förhållande till styrelsen beredande organ, vars förslag alltid underställs styrelsen.

Ansvar

Revisionsutskottet är ett beredningsorgan för styrelsen och övertar eller påverkar inte styrelsens ansvar eller uppgifter. Revisionsutskottets uppgift är bland annat att:

- Bereda styrelsens arbete med att övervaka och kvalitetssäkra företagets finansiella rapportering och interna kontroll. Avhandla viktiga frågeställningar i årsredovisningen och delårsrapporter inför behandlingen i styrelsen.
- Bistå styrelsen i frågor rörande ekonomisk risk och rapportering.
- Fortlöpande träffa externa revisorer för att löpande vara informerad om revisionens planering, inriktning och omfattning.
- Bistå ägaren vid val av revisorer.
- Utvärdera de externa revisorernas arbete.
- Godkänna planen för internrevision.

Under året har åtta möten hållits. SJs revisorer har under året föredragit väsentliga redovisnings- och revisionsfrågor samt interna kontroll- och processfrågor. Utskottets ordförande informerade löpande styrelsen om utskottets arbete.

Ersättningsutskott

Sammansättning

SJs ersättningsutskott består av två styrelseledamöter samt styrelsens ordförande. Under året har det hållits två protokollförda möten, därutöver har kontinuerliga diskussioner hållits mellan utskottets ledamöter.

Ansvar

Ersättningsutskottet är ett i förhållande till styrelsen beredande organ, vars förslag underställs styrelsen för beslut, såvida inte styrelsen i enskilt fall delegerat beslutanderätt till utskottet. Ersättningsutskottets uppgift är att:

- Säkerställa implementering och efterlevnaden av de av årsstämman beslutade riktlinjerna för anställningsvillkor för ledande befattningshavare.
- Bereda styrelsens förslag till principer för ersättning och andra anställningsvillkor för vd och andra ledande befattningshavare till 2014 års årsstämma.
- Bereda styrelsens förslag till uppdaterade riktlinjer om behov uppstår.
- Bereda löpande frågor om ersättning och andra anställningsvillkor för vd, inför styrelsens beslut, samt utgöra avstämmande instans beträffande vd:s förslag till ersättning och andra anställningsvillkor för övriga ledande befattningshavare, allt inbegripet årlig lönerevision.

Styrelsens arvoden och arvoden för arbetet i styrelsens utskott

Styrelsens arvoden och särskilda arvoden för arbetet i inrättade utskott bestäms av årsstämman. Dessa arvoden ska i enlighet med statens ägarpolicy vara konkurrenskraftiga men ej marknadsledande. För fullständig information om principer och ersättningar, se not 5.

LEDNING

SJs verkställande direktör, tillika koncernchef, sköter den löpande förvaltningen i enlighet med ABL och styrelsens anvisningar. Utöver verkställande direktören består ledningsgruppen av tio medlemmar, vilka utses av verkställande direktören efter samråd med styrelsen. I SJs ledningsgrupp ingår Crister Fritzson, verkställande direktör, Carina Wång, Direktör Ekonomi, Thomas Silbersky, Marknads- och försäljningsdirektör, Madeleine Raukas, direktör Trafik och Service, Caroline Åstrand, direktör Produkt, Jens Wigen, Direktör Planering, Björn Rosell, Direktör IT, Claes Broström, Direktör fordon, Erica Kronhöffer, Direktör Kvalitet och Miljö / Hållbarhetschef, Peter Blomqvist, Direktör HR. Under 2014 har Helga Baagoe varit medlem i SJs koncernledning i egenskap av Direktör Kommunikation, i samband med att anställningen avslutades den 11 februari 2015 utsågs Monica Berglund till tf Kommunikationsdirektör. Företagsledningen sammanträder regelbundet och arbetet leds av verkställande direktören, som fattar beslut avseende SJ AB och koncernen i samråd med ledningsgruppen. Verkställande direktörens och företagsledningens beslut utgår från styrelsens beslutade riktlinjer och anvisningar.

Riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare

SJ följer regeringens riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare i företag med statligt ägande. För fullständig information om principer och ersättningar, se not 5.

REVISORER

Ansvar för val av revisorer för företag med statligt ägande ligger hos ägaren. Revisorernas uppgift är att oberoende granska styrelsens och verkställande direktörens förvaltning samt företagets årsredovisning och bokföring.

Det praktiska arbetet med upphandlingen hanteras av företagets revisionsutskott. 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 val 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 ska närvara på årsstämman för att kunna presentera sig och svara på frågor från ägaren.

Revision 2014

På årsstämman 2014 valdes revisionsbolaget Deloitte AB företräd av auktoriserad revisor Hans Warén som huvudansvarig intill årsstämman 2015. Revisorerna har avrapporterat sin bokslutsgranskning för 2013 till hela styrelsen vid styrelsemötet den 13 februari 2014, och bokslutsgranskningen för 2014 på möte den 24 mars 2015. För räkenskapsåret 2014 har revisionsutskottet och revisorerna diskuterat företagets bokslut, redovisning, förvaltning och riskhantering. Vid ett tillfälle har revisorerna träffat styrelsen utan närvaro av ledningsgruppen. Dessutom har revisorerna fortlöpande kontakt och möten med styrelsens revisionsutskott. Arvode och kostnadsersättning till revisorerna utgår enligt löpande räkning och redovisas i årsredovisningen, not 8.

Revisorer ska väljas vid varje årsstämma, i enlighet med nu gällande huvudregel i aktiebolagslagen och statens nuvarande ägarpolicy.

INTERN KONTROLL

Styrelsen ansvarar enligt den svenska aktiebolagslagen och Svensk kod för bolagsstyrning för den interna kontrollen i bolaget. Här beskrivs hur den interna kontrollen över den finansiella rapporteringen fungerar. Den externa finansiella rapporteringen i SJ omfattar

STYRELSE, STYRELSEFUNKTION OCH NÄRVARO

Namn	Styrelsefunktion	Styrelsesammanträden	Revisionsutskott	Ersättningsutskott
Jan Sundling	Ordförande, ordförande i ersättningsutskott	9/9		2/2
Siv Svensson	Ledamot, ordförande i revisionsutskott	9/9	8/8	
Eivor Andersson ²⁾	Ledamot	2/9		
Mikael Staffas ³⁾	Ledamot	9/9	5/8	1/2
Ulrika Dellby ¹⁾	Ledamot	7/9		
Mikael Stöhr ¹⁾	Ledamot	7/9		
Lena Olving	Ledamot,	9/9		2/2
Gunilla Wikman	Ledamot	9/9	8/8	
Michael Thorén	Ledamot	9/9	8/8	2/2
Erik Johannesson	Arbetsagarrepresentant	9/9		
Per Hammarqvist	Arbetsagarrepresentant	9/9		
Hans Pilgaard	Arbetsagarrepresentant	9/9		

¹⁾ Mikael Stöhr och Ulrika Dellby valdes in som ledamot i SJ ABs styrelse den 28 april 2014, och efter det har sju styrelsemöten hållits.

²⁾ Eivor Andersson avgick ur SJ ABs styrelse den 28 april 2014.

³⁾ Mikael Staffas utsågs till ledamot i SJ ABs revisionsutskott på konstituerande styrelsemöte den 28 april 2014, och efter det har fem utskottsmöten hållits. Mikael Staffas avgick ur ersättningsutskottet den 28 april 2014, innan dess hade ett möte hållits.

delårsrapporter, bokslutskommuniké samt större delen av årsredovisningen.

Styrelsen har det övergripande ansvaret för den interna kontrollen i SJ. Arbetet inom revisionsutskottet utgör en del av denna styrelsekontroll. Vid samtliga revisionsutskottsmöten under 2013 har externa och/eller interna revisorer redogjort för iakttagelser, bland annat rörande SJs årsbokslut samt delårsbokslut per september

Det är styrelsens och ledningens ansvar att de företag där staten har ägarintressen sköts fördömligt inom de ramar lagstiftningen ger och i enlighet med ägarnas långsiktiga intressen. I frågor som rör ekonomi, miljö, medarbetare, mångfald och social hållbarhet 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.

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 återfinns. SJs koncernledning arbetar systematiskt med riskbedömningar för att identifiera och vidta åtgärder avseende företagets riskområden.

Riskbedömningarna koncentreras till de riskområden som förväntas kunna påverka resultat och finansiell ställning i väsentlig omfattning. Revisionsutskottet utvärderar, som beredning av styrelsens arbete, de riskbedömningar som gjorts inom SJ. SJs ledningsgrupp har en etablerad process för riskbedömning. Processen involverar alla divisioner, staber och dotterbolag, vilket medför en förankring och ett ökat medvetande i organisationen samt att risker samlas upp mer effektivt. Riskhanteringen syftar

till att begränsa oönskade effekter, som kan komma att påverka företagets finansiella ställning, resultat eller marknadsposition.

Processen innebär att företagsledningen kvartalsvis följer förändringarna i riskbedömningarna för att besluta om behov finns att vidta åtgärder eller om nya riskområden ska bedömas. Vidare genomför Business Control, på uppdrag av företagsledningen, analyser av risker och möjligheter i olika projekt samt av de operativa delarna av verksamheten.

Intern revision

SJ har en funktion för internrevision som rapporterar direkt till styrelsens revisionsutskott. Internrevisionen genomför oberoende och objektiva granskningsuppdrag och ibland konsultativa tjänster, vilket resulterar i åtgärder och förbättringsprogram. Under året har internrevisionen genomfört 38 stycken granskningar inom bland annat följande områden: hållbarhet, HR och IT. SJs internrevision gör årligen en oberoende riskanalys, som utgör grunden för internrevisionens årliga revisionsplan, vilken fastställs av styrelsen efter beredning i revisionsutskottet. I samband med planeringsarbetet för den årliga revisionen sker diskussion mellan extern- och internrevisionen beträffande SJs riskbild.

Kontrollmiljö

Basen för den interna kontrollen utgörs av kontrollmiljön med organisation, beslutsvägar, befogenheter och ansvar som dokumenterats och kommunicerats i styrande dokument, samt den värdegrund som styrelsen och koncernledningen kommunicerar och verkar utifrån.

Styrande dokument inom SJ inkluderar:

- Arbetsordning för styrelse.
- Arbetsordning för revisionsutskott och ersättningsutskott.

- Styrelsens instruktion till verkställande direktören.
- Attestregler med syfte att vägleda alla som deltar i hanteringen av ekonomiska transaktioner, samt att säkerställa en god kontroll av ekonomiska transaktioner för att förhindra avsiktliga eller oavsiktliga fel.
- Fastställda policyer för väsentliga områden.
- Finanspolicy. Koncernens ekonomifunktion arbetar efter av styrelsen antagna finansiella ramar avseende finansiell riskhantering. Finanspolicyerna ska revideras årligen och fastställas av styrelsen. Målsättningen är att begränsa de finansiella risker som uppstår i samband med placeringar och valutaexponering.
- Arbetsrutiner och instruktioner för internkontrollaktiviteter, löpande redovisning och bokslut finns väl dokumenterade på detaljerad nivå.

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. Stab Ekonomi ansvarar för analysen av det ekonomiska utfallet och sammanställningen av den finansiella rapporteringen. Ett exempel på kontrollaktiviteter är Business Reviews, som administreras av Business Control. Vid dessa möten redovisar cheferna i ledningsgruppen 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 interna policyer och riktlinjer samt att förstå konsekvenserna vid avsteg. SJ arbetar ständigt 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. Stor tonvikt läggs vid regelbundna arbetsplatsträffar, där företagets övergripande frågor naturligt kopplas till den enskilde medarbetarens ansvarsområde. Under året har hållits sex stycken dialogmöten, en gemensam träffyta för hela företaget. Vidare genomförs medarbetarenkäter som innebär möjlighet till återkoppling.

Uppföljning

SJ har formaliserade processer för den finansiella rapporteringen samt för uppföljning. Dessa processer syftar till att säkerställa att bolaget utvecklas i rätt riktning och i förhållande till de mål och riktlinjer som styrelsen och företagsledningen fastställt. Styrelsen fastställer de rapporteringskrav som erfordras för att få ändamålsenlig information om det ekonomiska utfallet, om riskerna i koncernens verksamhet, samt hur riskerna och utfall påverkas. Målet för den interna rapporteringen är att det ska finnas en ändamålsenlig och korrekt uppföljning och rapportering av verksamheten gentemot uppsatt affärsplan och budget. Rapportering sker månatligen till styrelsen, verkställande direktören och företagsledningen. SJs externa rapportering syftar till att regelbundet rapportera om bolagets utveckling gentemot externa intressentgrupper och följer gällande lagar och regler samt de krav som ställts av ägaren.

Styrelsen erhåller löpande rapportering om hur verksamheten utvecklas i förhållande till affärsplanen, budget och prognos. I organisationen sker löpande uppföljning av efterlevnaden av interna policyer, riktlinjer och manualer samt av ändamålsenlighet och funktionalitet i etablerade kontrollaktiviteter. Exempelvis genomför ekonomiavdelningen löpande uppföljningar av momsens bland annat i form av registeranalyser som sker i syfte att stärka och förbättra kvaliteten. Under året har även en total genomlysning av SJs skattemodell skett och en ny kompletterande modell är under införande för att stärka uppföljningen. Löpande görs även en utvärdering över hur den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen är organiserad. Under året har en ny roll tillsatts i syfte att se över den interna kontrollen. 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.

SJ ABs styrelse

Michael Thorén

Född 1969
Civilekonom

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2012.
Kansliråd i Finansdepartementet.
Styrelseledamot i Infranord AB,
AB Svenska Spel och Samhall AB.

Mikael Staffas

Född 1965
Civilingenjör och MBA

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2013.
Ekonomi- och finansdirektör
för Boliden Group.



Jan Sundling

Född 1947
Sjökaptensexamen, högre företags-
ekonomisk utbildning vid Frans Schartau

Styrelseordförande i SJ AB sedan 2011.
Konsult och styrelsearbete. Styrelseord-
förande i Sjöfartsverket och Jan Sundling
i Ytterkvarn AB. Styrelseledamot i Corem
Property Group AB och Aditro Logistics AB.

Gunilla Wikman

Född 1959
Civilekonom

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2011.
Konsult på Carrara Communication.
Styrelseuppdrag i AMF Fonder, Oatly
AB, Flyinge AB och Hoist Finance AB.
Vice ordförande i Svenska Ridsport-
förbundet.

Siv Svensson

Född 1957
Examen i internationell ekonomi

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2012.
Styrelseledamot i Swedbank, Karo-
linska Sjukhuset och Allba AB. Vice
ordförande i Inlandsinnovation AB.

Mikael Stöhr

Född 1970
Jurist- respektive ekonomexamen

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2014.
Vd för Coor Service Management.

Per Hammarqvist

Född 1958
Trafikplanerare

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2011.
Ordförande i SACO-föreningen vid SJ.
Ordförande i TJ-föreningen vid SJ.

Erik Johannesson

Född 1957
Lokförare

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2005.
Ordförande i SEKO Förhandlings-
organisation SJ, styrelseledamot
i SEKO klubb Väst.



Ulrika Dellby

Född 1966
Civilekonom

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2014.
Partner Fagerberg & Dellby. Styrelse-
ledamot i Cybercom Group AB (publ)
samt BIG BAG Group AB. Vice ord-
förande för Fastighetsaktiebolaget
Norrporten (publ).

Lena Olving

Född 1956
Civilingenjör

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2011.
Koncernchef och vd för Mycronic AB (publ).
Styrelseledamot i Novozymes A/S (Danmark).

Hans Pilgaard

Född 1963
Lokförare

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2012.
Ordförande ST-spårtrafik vid SJ AB,
ledamot i ST-spårtrafiks avdelnings-
styrelse.

SJ ABs ledning



Crister Fritzson

Född 1961
Vd
Marknadsekonom
Styrelseledamot i Systembolaget AB, Trafik i Mälardalen AB och Botniatåg AB. Ordförande i Branschföreningen Tågoperatörerna
Anställningsår 2012



Caroline Åstrand

Född 1970
Direktör Produkt
Civilekonom
Ingår i SJs koncernledning från 1 januari 2014
Styrelseledamot i Trafik i Mälardalen AB och Vänertåg AB
Anställningsår 2010



Peter Blomqvist

Född 1954
Direktör HR
Socionom
Styrelseledamot i branschstyrelsen Spårtrafik, Almega
Anställningsår 1982



Carina Wång

Född 1966
Direktör Ekonomi
Civilekonom
Anställningsår 2013



Erica Kronhöffer

Född 1971
Direktör Kvalitet och Miljö/Hållbarhetschef
Jur kand
Anställningsår 2013



Madeleine Raukas

Född 1967
Direktör Trafik och Service
Fil kand Stockholms universitet
Styrelseledamot i Branschföreningen Tågoperatörerna, Trafik i Mälardalen AB, Sveriges Kommunikationer AB och Botniatåg AB
Anställningsår 2012



Helga Baagøe

Född 1963
Direktör Kommunikation
Högskoleexamen kommunikation
Styrelseledamot i Radiotjänst i Kiruna AB
Anställningsår 2013, anställningen avslutades 11 februari 2015



Thomas Silbersky

Född 1965
Marknads- och försäljningsdirektör
MBA, Handelshögskolan i Stockholm
Styrelseledamot i Gordin Promotion och Living Management
Anställningsår 2013



Jens Wigen

Född 1955
Direktör Planering
Fil kand
Anställningsår 2012



Björn Rosell

Född 1962
Direktör IT
Civilingenjör, Civilekonom och MBA
Styrelseledamot i Årsta Runstens
Sportryttare
Anställningsår 2012



Claes Broström

Född 1954
Direktör Fordon
Maskiningenjör/Marknadsekonom
Anställningsår 2006

Flerårsöversikt

Koncernen	2014	2013	2012	2011	2010
Rapport över totalresultatet i sammandrag, MSEK					
Rörelsens intäkter	9 208	9 160	8 664	8 097	8 717
– varav nettoomsättning	9 065	9 023	8 504	8 038	8 627
Rörelsens kostnader	–8 666	–8 732	–8 188	–8 034	–8 270
Resultat från andel i intressebolag	26	–130	–9	–3	–8
Rörelseresultat	568	298	467	60	439
Resultat före skatt	578	288	498	38	406
Periodens skatt	–118	–68	–27	–2	–112
Periodens resultat	460	220	471	36	294
Resultat per aktie (före och efter utspädning), SEK	115	55	118	9	73
Rapport över finansiell ställning i sammandrag, MSEK					
Anläggningstillgångar					
Materiella anläggningstillgångar	6 250	6 356	6 830	6 440	6 258
Immateriella tillgångar	236	308	294	314	312
Finansiella tillgångar	596	567	482	474	436
Omsättningstillgångar					
Varulager	8	7	6	6	5
Kortfristiga fordringar	615	719	853	709	1 003
Kortfristiga placeringar	760	1 203	780	921	1 044
Likvida medel	345	80	320	48	47
Anläggningstillgångar till försäljning	60	72	–	–	171
Summa tillgångar	8 870	9 312	9 565	8 913	9 276
Eget kapital					
– varav innehav utan bestämmande inflytande	–	–	–	–	–
Räntebärande skulder	1 125	1 911	2 091	2 365	2 505
Icke räntebärande skulder	1 655	1 813	1 963	1 565	1 721
Avsättningar	379	360	429	396	394
Uppskjutna skatteskulder	377	267	195	167	170
Summa eget kapital och skulder	8 870	9 312	9 565	8 913	9 276
Kassaflöde i sammandrag, MSEK					
Kassaflöde från den löpande verksamheten	1 267	1 039	1 229	778	787
Kassaflöde från investeringsverksamheten	–143	–943	–671	–504	447
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	–860	–336	–286	–272	–1 672
Förändringar av likvida medel	265	–240	272	1	–438
Investeringar	828	448	1 116	869	858
– varav kassaflödespåverkande	828	448	803	869	858
Marginaler					
Rörelsemarginal, %	6,2	3,3	5,4	0,7	5
Vinstmarginal, %	6,3	3,1	5,7	0,5	4,7
Avkastningsmått					
Avkastning på operativt kapital, %	11,5	5,7	8,6	1,2	–
Avkastning på eget kapital, %	9,1	5,1	10,3	0,8	6,7
Kapitalstruktur vid periodens utgång					
Eget kapital, MSEK	5 335	4 961	4 886	4 419	4 486
Sysselsatt kapital, MSEK	6 574	6 978	7 111	7 093	7 302
Räntebärande nettoskuld, MSEK	–396	216	693	1 106	1 144
Nettoskuldsättningsgrad, ggr	–0,07	0,04	0,14	0,25	–
Soliditet, %	60,1	53,3	51,1	49,6	48,4
Medelantal anställda	4 541	4 953	4 299	4 041	4 262

Rapport över totalresultat

Koncernen

MSEK	Not	2014	2013
Nettoomsättning	2	9 065	9 023
Övriga rörelseintäkter	4	142	137
Summa rörelsens intäkter	1	9 208	9 160
Personalkostnader	5	-2 972	-2 910
Av- och nedskrivningar	1, 6	-885	-847
Övriga kostnader	3, 7, 8	-4 809	-4 975
Summa kostnader		-8 666	-8 732
Resultat från andelar i intressebolag	15	26	-130
Rörelseresultat	1	568	298
Ränteintäkter och liknande poster	1, 10	49	47
Räntekostnader och liknande poster	1, 10	-39	-57
Resultat före skatt		578	288
Periodens skatt	1, 11	-118	-68
Periodens resultat	1	460	220
Övrigt totalresultat			
<i>Komponenter som kommer att omklassificeras till resultatet</i>			
Kassaflödessäkringar	10	-13	16
Finansiella tillgångar som kan säljas	10	-4	-1
Uppskjuten skatt	11	4	-3
Övrigt totalresultat för perioden		-13	12
Totalresultat för perioden		447	231
Resultat för perioden hänförligt till:			
Moderbolagets aktieägare ¹⁾		460	220
Totalresultatet för perioden hänförligt till:			
Moderbolagets aktieägare ¹⁾		447	231
Resultat per aktie (före och efter utspädning), SEK		115	55
Antal aktier vid årets utgång, tusental		4 000	4 000
Antal aktier i genomsnitt under året, tusental		4 000	4 000

¹⁾ Det finns inget innehav utan bestämmande inflytande i koncernen.

KOMMENTARER TILL RAPPORT ÖVER TOTALRESULTAT

Intäkter

Koncernens intäkter för perioden uppgick till 9 208 MSEK vilket innebär en ökning om 48 MSEK. Ökningen återfinns främst inom koncernens nettoomsättning som för perioden är 42 MSEK högre än under 2013. Under 2013 erhöles stilleståndersättning och skadestånd relaterade till olyckan i Kimstad 2010, samt försäkringsersättningar. Realisationsvinst vid försäljning av lok under 2014 utgör 128 MSEK av innevarande periods övriga rörelseintäkter.

SJs trafikintäkter ökade under perioden och avsåg huvudsakligen ökning inom SJ AB, främst som en följd av att trafiken på sträckan Göteborg – Malmö återupptogs i december 2013 och därmed inte återfinns fullt ut i jämförelsesiffrorna. Att strejkdrabbade Veolia Transports resenärer under juni 2014 valde att resa med SJ AB istället medförde ett ökat resande och därmed en positiv effekt på trafikintäkterna. Intäktsökningen inom koncernen motverkades dels av den stora trafikstörning som branden i signalstallverket i Myrbacken medförde, dels av ett antal incidenter under sommaren där SJ AB, men framförallt dotterbolaget SJ Norrlandståg AB, drabbades av trafikstörningar med minskat resande som följd.

Entreprenadintäkterna tillhörande Stockholmståg KB ökade med 12 MSEK, vilket förklaras av stationsövertagande från ISS (maj 2013) samt något högre ersättning för uppnådd punktlighet i enlighet med incitamentavtal. Koncernens utbud ökade under perioden, i jämförelse med 2013, vilket till stor del förklaras av den nya trafiken på sträckan Göteborg – Malmö. Vidare utökades årets tidtabell med ytterligare ett tåg i vardera riktning på sträckan Malmö – Stockholm. Ackumulerat är beläggningen marginellt lägre än föregående år för SJ AB till följd av en svag inledning på året. I slutet av året fortsatte resandet att öka, samtidigt som utbudet var konstant vilket gav en högre belägningsgrad under den avslutande delen av året.

Kostnader

Koncernens kostnader för perioden uppgick till 8 666 MSEK (8 732). Koncernens totala kostnader för året minskade med 66 MSEK i jämförelse med 2013. En utökad produktion i koncernens verksamhet till följd av att trafiken på sträckan Göteborg – Malmö återupptogs i december 2013 ökade den underliggande kostnadsbasen.

Personalkostnaderna för koncernen ligger 62 MSEK över föregående år. Det föreligger dock stora skillnader gällande personalkostnader inom koncernens bolag. SJ ABs personalkostnader är 24 MSEK lägre till följd av att antalet årsanställda i december är 493 färre jämfört med utgången av 2013, en effekt av årets omställningsarbete. Detta motverkas av ökade personalkostnader inom Stockholmståg KB som en följd av övertagandet av stationsverksamhet som skedde i maj 2013.

Under året redovisades en omstruktureringsreserv om 92 MSEK med anledning av det omställningsprogram som SJ AB genomför. En förflyttning från övriga rörelsekostnader till personalkostnader har skett, dels som en effekt av att tågstädning på strategiska orter numera utförs i egen regi, dels till följd av övertagandet av stationsverksamheten från ISS inom Stockholmståg KB medförande 500 nya medarbetare. Lägre personalkostnader förklaras delvis också av lägre kostnader för fordons- och trafikutbildningar, som en följd av genomförd effektivisering, samt till följd av genomförd omstrukturering.

Koncernens infrastrukturkostnader var cirka 40 MSEK högre under 2014 jämfört med föregående år. 13 MSEK kan härledas till ökad produktion på sträckan Göteborg – Malmö, resterande del beror på högre infraavgifter från Trafikverket. Koncernens underhållskostnader har utvecklats positivt mot motsvarande period föregående år, särskilt tillkommande underhåll. Dessa kostnader var för perioden totalt 45 MSEK lägre, där den främsta orsaken var ett gynnsamt skadeläge efter en mild vinter. Kostnaderna för tillsyn och service är 35 MSEK lägre, i jämförelse med föregående år, som en följd av en mild vinter och därtill hörande låga kostnader för avisning. Kostnader för koncernens ersättningstrafik ökade däremot. Ökningen avser oplanerad ersättningstrafik och beror på ett antal oförutsedda händelser som påverkade SJs trafik, bland annat urspårning av ett posttåg mellan Stuvsta och Huddinge i januari, urspårning av ett godståg mellan Katrineholm och Södertälje, en nedriven kontaktledning i Töreboda på sträckan Stockholm – Göteborg, brand i ett stallverk i Myrbacken samt det ansträngda trafikläget under juli och augusti 2014. Effekten mildras något av att trafikläget under avslutande del av året var stabilt, vilket resulterade i lägre kostnader för oplanerad ersättningstrafik dessa månader. Genomförda åtgärder samt en allmän återhållsamhet avseende övriga rörliga kostnader medförde generellt lägre kostnadsnivåer.

Periodens kostnader för skadelivräntor var lägre än för motsvarande period 2013 till följd av ändrad diskonteringsränta och ändrat indexeringsantagande.

Rörelseresultat

Koncernens rörelseresultat uppgick till 568 MSEK (298). Rörelseresultatet stärktes därmed under aktuell period med 270 MSEK, och gav en rörelsemarginal för perioden på 6,2 procent (3,3). Ett för SJ AB positivt utfall i Skiljenämnden avseende en tvist med en cateringleverantör bidrog positivt med 28 MSEK. Under perioden medförde försäljning av lok vid två tillfällen en reavinst om sammanlagt 128 MSEK. Vidare har en upplösning av del av den reserv som avsattes per 31 december 2013 avseende framtida förluster i intressebolaget Botnietåg AB stärkt rörelseresultatet med 22 MSEK. Försäkringsersättning avseende olyckan i Skotterud 2010 påverkade resultatet positivt med 7 MSEK. Omstruktureringsreserven till följd av SJ ABs förbättringsarbete belastade årets rörelseresultat med 92 MSEK. Nedskrivning av upprustade familjevagnar för att korrekt återspegla framtida intjäningsförmåga påverkade rörelseresultatet negativt med 28 MSEK.

Underliggande rörelseresultat, det vill säga rörelseresultat exklusive ovanstående poster uppgick till 503 MSEK (347).

Finansiella poster

Finansnettot uppgick till 10 MSEK (–10). Förbättringen förklaras av en lägre nettoskuld samt att 75 procent av SJ ABs ägande i det tidigare helägda dotterbolaget Linkon AB avyttrades under december, vilket för koncernen medförde en vinst om 8 MSEK.

Koncernens resultat och skatt

Koncernens resultat före skatt uppgick till 578 MSEK (288). Skatt på periodens resultat uppgick till 118 MSEK (68). Periodens resultat uppgick till 460 MSEK (220).

Rapport över finansiell ställning

Koncernen

MSEK	Not	2014	2013
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Byggnader	12	30	33
Transportmedel	12	5 567	5 787
Maskiner och inventarier	12	64	81
Pågående nyanläggningar	12	589	455
Immateriella tillgångar	13	236	308
Andelar i intressebolag	15	28	11
Långfristiga värdepappersinnehav		0	0
Långfristiga fordringar	16	568	556
Summa anläggningstillgångar		7 083	7 231
Omsättningstillgångar			
Varulager		8	7
Kundfordringar	17	211	228
Fordringar hos intressebolag		5	5
Övriga fordringar	18	193	255
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	19	206	231
Kortfristiga placeringar	20	760	1 203
Likvida medel	20	345	80
Anläggningstillgångar till försäljning	12	60	72
Summa omsättningstillgångar		1 788	2 081
SUMMA TILLGÅNGAR	1	8 870	9 312

KOMMENTARER TILL RAPPORT ÖVER FINANSIELL STÄLLNING

Tillgångar

Materiella anläggningstillgångar

Koncernens materiella anläggningstillgångar uppgår till 6 250 MSEK (6 356) och består till största delen av fordon. SJs tågflotta utgörs av SJ 3000, X 2000, dubbeldäckare samt lok och personvagnar. Den enskilt största investeringen är i SJ 3000, en totalinvestering 2013 på 20 tågsätt om 2 256 MSEK. Tågintroduktionen av SJ 3000 är den mest framgångsrika i SJs historia, tågen har visat sig fungera mycket bra och är robusta i vinterklimat.

Arbetet med en genomgripande modernisering av SJ Snabbtåg av modell X 2000 pågår. Periodens förändring är därför främst en följd av investeringar i pågående anläggningar inom upprustningsprojektet X2 Upgrade samt årets av- och nedskrivningar. Koncernens av- och nedskrivningskostnader uppgår till 885 MSEK och innefattar en nedskrivning i slutet av året uppgående till 28 MSEK av den nya familjevagnen för att korrekt spegla vagnarnas framtida intjäningsförmåga. Ett beslut fattades under 2013 om en upprustning med en total uppskattad kostnad om 3,5 miljarder kronor avseende både teknik och komfort i X 2000-tågsätten. Beslutet innebär att samtliga tågsätt, med sex vagnar vardera, kommer att genomgå en omfattande upprustning som kommer förlänga livstiden till cirka 2035. Teknikinvesteringen uppgår till 1,4 miljarder kronor. Tidplanen för upprustningen är att de 36 tågsätten ska moderniseras under perioden 2016–2019 och sättas i trafik successivt under perioden när de är klara. Den tekniska uppgraderingen är mitt i konstruktionsfasen av det nya driv- och styrsystemet som kommer att ge X 2000 en driftsäkerhet i världsklass.

Upphandlingen av en större komfortupprustning har inletts i slutet av året. Som ett led i att anpassa SJs tågflotta till den nya konkurrenssituationen har lok av modellen Rc3 sålts via två auktionsförfaranden under perioden. Loken tillverkades i början av 1970-talet och har fram till försäljningstillfällena varit i kommersiell drift. SJs behov av lok har minskat eftersom antalet motorvagnståg ökat inom flottan, särskilt till följd av lanseringen av SJ 3000.

Finansiella anläggningstillgångar

Finansiella anläggningstillgångar uppgick till 596 MSEK (567) och består till största del av räntebärande långfristiga fordringar. Dessa utgörs till övervägande del av depositioner i samband med leasingfinansiering med Nordea Finans Sverige AB. Delar av depositionen är bundna i långfristiga placeringar med återstående löptid upp till sex månader. Resterande del av koncernens finansiella anläggningstillgångar utgörs av placeringar för att garantera försäkringstekniska åtaganden. Dotterbolaget SJ Försäkring AB har placeringar i räntebärande värdepapper, varav totalt 223 MSEK (223) klassificeras som finansiell anläggningstillgång.

Omsättningstillgångar

Kortfristiga placeringar har under perioden minskat med 443 MSEK då lån för finansiering av dubbeldäckarna förföll till betalning per den 30 juni 2014. Anläggningstillgångar till försäljning per 31 december 2014 uppgick till 60 MSEK, och avser två stycken X31-tågsätt med tillhörande komponenter.

Koncernen

MSEK	Not	2014	2013
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Aktiekapital		400	400
Övrigt tillskjutet kapital		4 519	4 519
Reserver		–9	5
Balanserade vinstmedel		425	38
Summa eget kapital hänförligt till moderbolagets aktieägare¹⁾	21	5 335	4 961
Summa eget kapital		5 335	4 961
Långfristiga skulder			
Avsättningar	23	170	194
Räntebärande skulder	20, 22	709	1 125
Icke räntebärande skulder	20	0	19
Uppskjuten skatteskuld	11	377	267
Kortfristiga skulder			
Avsättningar	23	210	166
Räntebärande skulder	22	415	787
Leverantörsskulder		506	504
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	24	882	940
Skulder till intressebolag		31	10
Skatteskulder		7	8
Övriga kortfristiga skulder		229	332
Summa skulder		3 536	4 352
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		8 870	9 312
Ställda säkerheter	26	1 181	1 251
Eventualförpliktelser	27	290	74

¹⁾ Det finns inget innehav utan bestämmande inflytande i koncernen.

KOMMENTARER TILL RAPPORT ÖVER FINANSIELL STÄLLNING

Eget kapital

Koncernens egna kapital uppgick per den 31 december 2014 till 5 335 MSEK (4 961). Eget kapital har stärkts till följd av ett positivt resultat för den aktuella perioden. Eget kapital har även påverkats av verkställd utdelning enligt 2013 års vinstdisposition uppgående till 73 MSEK under perioden.

Ägarkrav

I samband med årsstämman den 28 april 2014 fattades beslut om nya, långsiktiga finansiella mål för SJ. Tidigare mål om avkastning på eget kapital på minst 10 procent har ersatts av ett mål om avkastning på operativt kapital uppgående till minst 7 procent i genomsnitt. Vidare beslutades om en nettoskulsättningsgrad på 0,5–1,0 ggr på sikt och tidigare mål om en soliditet på minst 30 procent utgår därmed. Utdelning ska långsiktigt uppgå till mellan 30 och 50 procent av årets resultat. Målet var tidigare att utdelningen skulle uppgå till minst en tredjedel av årets resultat.

Avkastning på operativt kapital uppgår för 2014 till 11,5 procent. Koncernens räntebärande avsättningar och skulder uppgick till 1 277 MSEK (2 055) och räntebärande tillgångar till 1 672 MSEK (1 839). Resultat före skatt uppgick till 578 MSEK (288) medan operativt kapital uppgick till 4 952 MSEK (5 225). Storleken på koncernens operativa kapital har minskat med cirka 300 MSEK under det senaste året som följd av bland annat rörelsekapitalförändringar och försäljning av dotterbolaget Linkon AB. Avskrivningarna har

varit något högre än investeringstakten vilket också har påverkat det operativa kapitalet. Eget kapital har ökat som en följd av ett positivt resultat och relativt låg utdelningsandel (1/3) medan koncernens finansiella nettoskuld har minskat kraftigt. Finansiering av det operativa kapitalet sker nu uteslutande med eget kapital, vilket reflekteras av att måttet nettoskulsättningsgrad uppgår till –0,07, vilket motsvarar en nettokassa om 396 MSEK i SJ-koncernen.

Skulder

Räntebärande skuld

Per den 31 december 2014 var koncernens nettokassa 396 MSEK, att jämföra med en nettoskuld om 216 MSEK vid utgången av 2013. Koncernens räntebärande skulder uppgår till 1 124 MSEK (1 912) och utgörs huvudsakligen av betalningsåtaganden för SJs finansiella leasingkontrakt samt under 2012 upptagna lån om 800 MSEK avseende finansiering av SJ 3000. Minskningen förklaras främst av att ett leasinglån uppgående till cirka 650 MSEK avseende dubbeldäckare löstes per 30 juni 2014 samt löpande amorteringar. Betalning per den 30 juni 2014 för lösen av leasing finansierades med egen kassa. Av de räntebärande skulderna är 709 MSEK (1 125) långfristiga och 415 MSEK (787) kortfristiga, vilket avser de delar av skulden som förfaller till betalning inom ett år. Den genomsnittliga löptiden för utestående skulder uppgick till 49 månader (41). Den genomsnittliga räntebindningstiden uppgick till 15 månader (13). Per den 31 december 2014 var genomsnittsräntan 2,0 procent (2,5).

Kassaflödesanalys

Koncernen

MSEK	Not	2014	2013
DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN			
Resultat före skatt		578	288
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet			
– Av- och nedskrivningar	6	885	847
– Förändringar avsättningar		19	–69
– Realisationsvinst		–125	4
– Förändring övrigt		–12	–33
– Resultat från andelar i intressebolag		–26	130
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar i rörelsekapitalet		1 320	1 167
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (–) / Minskning (+) av varulager		–1	–2
Ökning (–) / Minskning (+) av rörelsefordringar		–9	135
Ökning (+) / Minskning (–) av rörelseskulder		–43	–262
Kassaflöde från den löpande verksamheten		1 267	1 039
Investeringsverksamheten			
	12, 13, 25		
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		–693	–316
Förvärv av immateriella tillgångar		–135	–132
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		146	8
Försäljning av aktier och andelar		91	–
Förvärv övriga långfristiga räntebärande fordringar*		–17	–78
Förändring i kortfristiga placeringar		465	–423
Kassaflöde från investeringsverksamheten		–143	–943
Kassaflöde före finansieringsverksamheten		1 124	96
Finansieringsverksamheten			
Amortering av leasingsskuld		–787	–179
Upptagande av lån		–	–
Aktieutdelning		–73	–157
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		–860	–336
Periodens kassaflöde		265	–240
Likvida medel vid årets början		80	320
Likvida medel vid årets slut	20	345	80

* Erhållna intäktsräntor i koncernen är MSEK 51 (47) och erlagda utgiftsräntor är MSEK 33 (57).

KOMMENTARER TILL KONCERNENS KASSAFLÖDE

Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgår till 1 267 MSEK (1 039) och påverkas av ett positivt rörelse-resultat samt en ökning av kortfristiga fordringar. Ökningen av korta fordringar är till stor del hänförlig till högre kundfordringar vilket beror på när i tiden faktureringen sker.

Justerat för ej kassaflödespåverkande poster, såsom avskrivningar 885 MSEK (847), förändrad avsättning avseende främst omstrukturingskostnader 19 MSEK (–69), resultat från andelar intressebolag –26 MSEK (130), försäljning, främst av lok modell Rc3, –125 MSEK (4) samt övriga poster –12 MSEK (–33) uppgår kassaflödet från den löpande verksamheten före förändringar i rörelsekapitalet till 1 320 MSEK (1 167).

Investeringar i materiella och immateriella anläggnings-tillgångar uppgår till 828 MSEK (448) varav 677 MSEK (282) avser investeringar i fordon, främst upprustning och

modernisering av X 2000. Förändringen i immateriella tillgångar uppgår till 135 MSEK (132) som förklaras av investeringar i bland annat ett nytt tidtabellsystem i SJ AB.

Övriga investeringar uppgår till 16 MSEK (34). Försäljning av anläggningstillgångar, främst lok av modell Rc3 uppgår till 146 MSEK (3). Periodens förändring av kortfristiga placeringar uppgår till 465 MSEK (–423), försäljning av aktier och andelar till 91 MSEK (0) samt investeringar i räntebärande värdepapper till –17 MSEK (–78). Kassaflöde från investeringsverksamheten uppgår till –143 MSEK (–943).

Kassaflödet från finansieringsverksamheten om –860 MSEK (–336) avser amorteringar –786 MSEK (–179) och utbetald utdelning –73 MSEK (–157) för perioden. Likvida medel per 31 december uppgår till 345 MSEK (80). Periodens kassaflöde uppgår till 265 MSEK (–240).

Rapport över förändring i eget kapital

Koncernen

		Hänförligt till moderbolagets aktieägare ¹⁾					
MSEK	Not	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver Kassaflödes- säkringar	Reserver Finansiella tillgångar som kan säljas	Balanserade vinstmedel	Summa ¹⁾ eget kapital
2013-01-01	21	400	4 519	-15	8	-26	4 886
Periodens resultat						220	220
Övrigt totalresultat		-	-	13	-1	1	13
Totalresultat				13	-1	221	233
Utdelning till aktieägare						-157	-157
2013-12-31	21	400	4 519	-2	7	38	4 961
Periodens resultat						460	460
Övrigt totalresultat		-	-	-10	-3		-13
Totalresultat				-10	-3	460	447
Utdelning till aktieägare						-73	-73
2014-12-31	21	400	4 519	-12	4	425	5 335

¹⁾ Det finns inget innehav utan bestämmande inflytande i koncernen.

KOMMENTARER TILL KONCERNENS EGET KAPITAL

Koncernens egna kapital uppgick per den 31 december 2014 till 5 335 MSEK (4 961). Eget kapital har stärkts till följd av ett positivt resultat för den aktuella perioden. I balanserade vinstmedel inklusive årets resultat ingår förändring av realiserade kassaflödes-säkringar minskat med uppskjuten skatt om MSEK -10 (13) samt

finansiella tillgångar som kan säljas minskat med uppskjuten skatt om MSEK -3 (-1). Årets balanserade vinstmedel påverkas även av utdelning till aktieägare enligt beslut på årsstämma om MSEK 73 (157).

Finansiell ställning

Verksamheten i relation till ägarens direktiv och finansiella krav på verksamheten

	2014	2013
Avkastning på operativt kapital (koncernen) %	11,5	5,1
Mål	7	10
Nettoskuldsättningsgrad, (koncernen) ggr	-0,07	53,3
Mål	0,5-1,0	30
Utdelning, MSEK		73

Ägarens finansiella mål för SJ är avkastning på operativt kapital uppgående till minst 7 procent i genomsnitt och en nettoskuld-sättningsgrad på 0,5-1,0 ggr på sikt. Utdelning ska långsiktigt uppgå till mellan 30 och 50 procent av årets resultat.

Resultaträkning

Moderbolaget

MSEK	Not	2014	2013
Nettoomsättning	2	6 143	6 125
Övriga rörelseintäkter	4	173	157
Summa rörelsens intäkter	1	6 317	6 283
Personalkostnader	5	-1 797	-1 821
Av- och nedskrivningar	1, 6	-858	-813
Övriga kostnader	3, 7, 8	-3 231	-3 315
Summa rörelsens kostnader		-5 886	-5 950
Rörelseresultat	1	431	333
Resultat från dotterbolag	9	-31	89
Resultat från intressebolag	15	34	-130
Ränteintäkter och liknande poster	1, 10	63	40
Räntekostnader och liknande poster	1, 10	-40	-60
Resultat före skatt		457	272
Periodens skatt	1, 11	-118	-68
Årets resultat	1	339	205

Rapport över totalresultat

Moderbolaget

MSEK	Not	2014	2013
Årets resultat	1	339	205
<i>Komponenter som kommer att omklassificeras till resultatet</i>			
Kassaflödessäkringar	10	-13	16
Finansiella tillgångar som kan säljas	10	-4	0
Uppskjuten skatt	11	4	-3
Övrigt totalresultat för perioden	21	-13	12
Totalresultat för perioden		326	217

Balansräkning

Moderbolaget

MSEK	Not	2014	2013
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader	12	30	33
Transportmedel	12	5 627	5 859
Maskiner och inventarier	12	64	80
Pågående nyanläggningar	12	589	455
Summa materiella anläggningstillgångar		6 310	6 426
Immateriella tillgångar			
Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten	13	235	170
Varumärke	13	0	0
Summa immateriella tillgångar		235	170
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernbolag	14	147	206
Andelar i intressebolag	15	13	2
Långfristiga värdepappersinnehav		0	0
Långfristiga fordringar	16	344	332
Summa finansiella anläggningstillgångar		505	541
Summa anläggningstillgångar		7 050	7 136
Omsättningstillgångar			
Fordringar			
Varulager		8	7
Kundfordringar	17	133	152
Fordringar hos koncernbolag		195	370
Fordringar hos intressebolag		3	2
Övriga fordringar	18	148	121
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	19	133	127
Summa fordringar		619	780
Kortfristiga placeringar			
Övriga kortfristiga placeringar	20	760	1 203
Summa kortfristiga placeringar		760	1 203
Kassa och bank	20	345	80
Summa omsättningstillgångar		1 724	2 063
SUMMA TILLGÅNGAR	1	8 774	9 199

Moderbolaget

MSEK	Not	2014	2013
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		400	400
Reservfond		200	200
Fritt eget kapital			
Fond för verkligt värde		-14	-1
Balanserad vinst		4 140	4 009
Årets resultat		339	205
Summa eget kapital	21	5 066	4 812
Skulder			
Avsättningar			
Långfristiga avsättningar	23	107	128
Kortfristiga avsättningar	23	144	82
Uppskjuten skatteskuld	11	367	252
Summa avsättningar	1	618	463
Långfristiga skulder			
Räntebärande skulder	20	709	1 125
Övriga långfristiga skulder	20	-	19
Summa långfristiga skulder		709	1 144
Kortfristiga skulder			
Räntebärande skulder	22	415	787
Leverantörsskulder		405	362
Skulder till koncernbolag		633	646
Skulder till intressebolag		31	4
Övriga skulder		157	205
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	24	739	778
Summa kortfristiga skulder	1	2 380	2 781
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		8 774	9 199
Ställda säkerheter	26	1 181	1 251
Ansvarsförbindelser	27	290	304

Kassaflödesanalys

Moderbolaget

MSEK	Not	2014	2013
DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN			
Resultat efter finansiella poster		457	272
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet			
– Av- och nedskrivningar	6	858	813
– Förändringar avsättningar		41	–62
– Realisationsvinst		–125	4
– Förändring övrigt		3	–31
– Resultat från andelar i intressebolag	15	0	130
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar i rörelsekapitalet		1 234	1 126
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (–) / Minskning (+) av varulager		–1	–2
Ökning (–) / Minskning (+) av rörelsefordringar		161	134
Ökning (+) / Minskning (–) av rörelseskulder		–425	–265
Kassaflöde från den löpande verksamheten		970	994
Investeringsverksamheten			
	12, 13, 25		
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		–693	–315
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		146	3
Förvärv av immateriella tillgångar		–135	–108
Förvärv och försäljning av aktier och andelar		39	0
Övriga långfristiga räntebärande fordringar		–16	0
Förändring i kortfristiga placeringar (91–360 dagar)		443	–478
Kassaflöde från investeringsverksamheten		–216	–897
Kassaflöde före finansieringsverksamheten		753	97
Finansieringsverksamheten			
Amortering av leasingskuld		–415	–179
Aktieutdelning		–73	–157
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		–488	–336
Periodens kassaflöde		265	–240
Likvida medel vid årets början		80	320
Likvida medel vid årets slut	20	345	80

* Omklassificering av övriga långfristiga räntebärande fordringar från finansieringsverksamheten till investeringsverksamheten har skett i Q3 2013.

Erhållna intäktsräntor i moderbolaget är MSEK 41 (40) och erlagda utgiftsräntor är MSEK 33 (60).

Rapport över förändring i eget kapital

Moderbolaget

MSEK	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital				Summa eget kapital
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Fond för verkligt värde		Balanserad vinst	Årets resultat	
			Kassaflödes-säkringar	Finansiella tillgångar som kan säljas			
2013-01-01	400	200	-16	3	3 724	443	4 753
Årets resultat						205	205
Övrigt totalresultat			13	0			12
Totalresultat			13	0	0	205	217
Vinstdisposition					443	-443	0
Utdelning till aktieägare					-157		-157
2013-12-31	400	200	-3	3	4 009	205	4 812
Årets resultat						339	339
Övrigt totalresultat			-10	-3			-13
Totalresultat			-10	-3	0	339	326
Vinstdisposition					205	-205	0
Utdelning till aktieägare					-73		-73
2014-12-31	400	200	-13	0	4 141	339	5 066

SJ ABs eget kapital uppgick till MSEK 5 066 (4 812) och soliditeten uppgick till 57,7 (52,3) procent. Förändring i eget kapital förklaras främst av årets vinst efter skatt på MSEK 339 (205).

I balanserade vinstmedel inklusive årets resultat ingår förändring av realiserade kassaflödessäkringar inklusive uppskjuten

skatt om MSEK -10 (13) samt finansiella tillgångar som kan säljas inklusive uppskjuten skatt om MSEK -3 (0). Årets balanserade vinstmedel påverkas även av utdelning till aktieägare enligt beslut på årsstämma 2014 om MSEK 73 (157).

Redovisningsprinciper

ALLMÄN INFORMATION

SJ-koncernen bedriver direkt eller indirekt, genom dotter- och intressebolag, persontrafik och därmed förenlig verksamhet. Redovisningen för SJ-koncernen för det räkenskapsår som slutar den 31 december 2014, har den 24 mars 2015 godkänts av styrelsen och verkställande direktören för publicering och kommer att föreläggas årsstämman den 29 april 2015 för fastställande. Moderbolaget är ett svenskt aktiebolag med säte i Stockholm, Sverige.

Adressen till huvudkontoret är Vasagatan 10, 105 50 Stockholm.

TILLÄMPADE REDOVISNINGSPRINCIPER

Nedan följer de redovisningsprinciper som har tillämpats vid upprättandet av årsredovisningen för koncern och moderbolag.

Koncernens och moderbolagets uppställning av resultat- och balansräkning inklusive terminologi skiljer sig åt, då koncernen följer uppställningen och terminologin enligt IAS 1 och moderbolaget följer uppställningen och terminologin enligt RFR 2 och de därtill följande hänvisningarna till ÅRL.

Överensstämmelse med regelverk och normgivning

Koncernredovisningen är upprättad i enlighet med International Financial Reporting Standards (IFRS), utgivna av International Accounting Standards Board (IASB) och tolkningsuttalanden från IFRS Interpretations Committee (IFRIC) sådana de antagits av EU. Koncernredovisningen är vidare upprättad i enlighet med svensk lag genom tillämpning av rekommendationer från Rådet för finansiell rapportering RFR 1, Kompletterande redovisningsregler för koncerner.

Moderbolagets årsredovisning är upprättad i enlighet med svensk lag och med tillämpning av rekommendationer från Rådet för finansiell rapportering RFR 2, Redovisning för juridiska personer. Detta innebär att IFRS värderings- och upplysningsregler tillämpas förutom de undantag som föranleds av lagbestämmelser eller sambandet mellan redovisning och beskattning. Avvikelser mellan koncernens och moderbolagets redovisningsprinciper framgår av respektive avsnitt nedan.

SJ AB följer även regelverket för emittenter utgivet av Nasdaq OMX Stockholm.

GRUNDER FÖR REDOVISNINGEN

Redovisningen är huvudsakligen baserad på historiska anskaffningsvärden utom för vissa finansiella instrument. Om inget annat anges har redovisningsprinciperna använts konsekvent för alla angivna år samt belopp i miljoner svenska kronor MSEK.

NYA OCH ÄNDRADE STANDARDER OCH TOLKNINGAR SOM GÄLLER FÖR 2014

NYA och ändrade standarder och tolkningar från IASB respektive IFRS har inte haft någon väsentlig påverkan på koncernens finansiella rapporter.

NYA OCH ÄNDRADE STANDARDER OCH TOLKNINGAR SOM ÄNNU INTE TRÄTT IKRAFT

IFRS 9 Finansiella instrument kommer att ersätta IAS 39 Finansiella instrument: Redovisning och värdering. Standarden är utgiven i faser där den version som gavs ut i juli 2014 ersätter alla de tidigare versionerna. Tillämpning av IFRS 9 är obligatorisk från och med räkenskapsår som påbörjas den 1 januari 2018 eller senare. Standarden är ännu inte godkänd av EU. IFRS 9 innehåller nya krav för klassificering och värdering av finansiella instrument, för bortbokning, nedskrivning och generella regler för säkringsredovisning. Den så kallade makrohedging-delen har lyfts ut till ett eget projekt. Företagsledningen har ännu inte genomfört en detaljerad analys av effekterna vid tillämpning av IFRS 9.

IFRS 15 Revenue from contracts with customers kommer att ersätta IAS 18 Intäkter och IAS 11 Entreprenadavtal. Tillämpning av IFRS 15 är obligatorisk från och med räkenskapsår som påbörjas den 1 januari 2017 eller senare. Standarden är ännu inte godkänd av EU. IFRS 15 innebär en modell för intäktsredovisning för nästan alla inkomster som uppkommer genom avtal med kunder, med undantag för leasingavtal, finansiella instrument och försäkringsavtal. Grundprincipen för intäktsredovisning är att företag

ska redovisa intäkter när samtliga risker och förmåner som är förknippade med varorna och eller tjänsterna övergår till kunderna i utbyte mot ersättning för dessa varor och eller tjänster. Företagsledningen har ännu inte genomfört en detaljerad analys av effekterna vid tillämpning av IFRS 15.

Övriga nya och ändrade standarder och tolkningar bedöms inte få någon väsentlig effekt på koncernens finansiella rapporter den period de tillämpas för första gången.

ÄNDRADE REDOVISNINGSPRINCIPER FÖR MODERBOLAGET

De ändringar i RFR 2 Redovisning för juridiska personer som har trätt ikraft och gäller för räkenskapsåret 2014 samt de ändringar som träder ikraft fr.o.m. 1 januari 2015 har inte haft/bedöms inte få någon väsentlig påverkan på moderbolagets finansiella rapporter.

VIKTIGA REDOVISNINGSPRINCIPER SAMT UPPSKATTNINGAR OCH ANTAGANDEN

Bedömningar av viktiga redovisningsfrågor

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

Leasingavtal

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 leasetagaren. Ett leasingavtal som inte klassificeras som finansiellt är operationellt. Via finansiella leasingavtal förhyrs cirka 25 procent av SJ ABs fordonsflotta (dubbeldäckarna) och redovisas i såväl resultat- som balansräkning. Vid bedömning av fordonens ekonomiska livslängd framkommer att den överskrider leasingavtalens löptid. SJ AB har för avsikt att överta äganderätten till dessa fordon när avtalstiden löpt ut. Avskrivningar sker därför över den förväntade nyttjandeperioden.

Finansiell leasing

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. Den finansiella leasingsskulden värderas till nuvärdet av minimileaseavgifterna, vilka är de betalningar som ska erläggas till leasegivaren under leasingperioden samt det eventuella belopp som garanteras av leasetagaren eller av till denne närstående bolag. Leasingperioden är den period SJ AB avtalat att förhyra 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.

Operationell leasing

Operationell leasing innebär att ingen post redovisas i balansräkningen, utan leasingavgifterna kostnadsförs linjärt över leasingperioden.

Finansiella instrument

Vid användandet av finansiella instrument har SJ möjligheten att kategorisera instrumenten utifrån fyra olika kategorier. Huvudregeln är att ett instrument klassificeras i enlighet med hur liknande instrument tidigare har klassificerats. Vid användandet av en ny typ av instrument görs ett ställningstagande i fråga om klassificering.

Vitesbelopp

Vid inköp av tåg räknas vitesbelopp normalt sett av mot projekt-kostnaden. I vissa fall, där vitesbeloppet betalas ut för att täcka utebliven intäkt eller merkostnader som har uppstått på grund av att ett kontrakt inte fullföljts, redovisas detta över resultatet.

Osäkerhet i uppskattningar och antaganden

Under upprättande av redovisningen gör styrelsen och företagsledningen uppskattningar och antaganden som påverkar bokslutets redovisade tillgångs- och skuldposter respektive intäkts- och kostnadsposter samt annan lämnad information. Verkligt utfall kan skilja sig från dessa uppskattningar. Uppskattningar och antaganden bygger på erfarenhet samt på rimliga antaganden om den framtida marknadsutvecklingen, men även på rådande omständigheter som till exempel politiska beslut. Särskilt betydande för den finansiella ställningen är uppskattningar i beräkningen av nyttjandevärdet för investeringar i tåg, utfallet av förlustavtal avseende trafik- och tjänsteleveranser samt omstruktureringsreserv. Andra faktorer som påverkar är uppskattningar av den försäkringstekniska avsättningen samt bedömningar av tvister där skadeståndsbelopp endast reserveras då det är möjligt att göra en tillförlitlig uppskattning.

Vid årliga test av eventuellt nedskrivningsbehov bedöms hela SJ-koncernen vara en kassagenererande enhet.

KONCERNENS REDOVISNINGSPRINCIPER

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

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 bolagets nettotillgångar, utgörs skillnaden av goodwill. Transaktionskostnader kostnadsförs direkt.

Dotterbolag

De dotterbolag som ingår i koncernredovisningen är de bolag där SJ AB har ett bestämmande inflytande, det vill säga har rätt att utforma dotterbolagets finansiella och operativa strategier.

Intressebolag

Intressebolag avser bolag där moderbolaget direkt eller indirekt kontrollerar 20–50 procent av rösterna eller har ett betydande inflytande. Konsolidering av intressebolag sker enligt kapitalandelsmetoden. Metoden innebär att andel i intressebolag redovisas till anskaffningsvärde ökat eller minskat med SJ ABs andel av vinster eller förluster uppkomna efter förvärvet. Koncernens Rapport över totalresultat avspeglar koncernens andel av intressebolagets resultat under perioden. Resultatandelarna har beräknats på senast tillgängliga balansdag från intressebolagen, dock inte äldre än tre månader. Beaktanden har därefter gjorts av väsentliga händelser och transaktioner som skett under perioden fram till aktuell balansdag.

Moderbolaget

Andelar i dotterbolag och intressebolag redovisas i moderbolaget enligt anskaffningsvärdeметoden. Erhållna utdelningar redovisas i resultatet. Värdet provas minst årligen med hänsyn till eventuellt nedskrivningsbehov.

Redovisning av koncernbidrag

Moderbolaget redovisar sedan räkenskapsår 2012 koncernbidrag enligt alternativregeln.

Eliminering av transaktioner mellan koncernbolag

Koncerninterna fordringar och skulder, internförsäljning, internvinster samt de koncerninterna försäkringsavtalen elimineras i sin helhet i koncernredovisningen. SJ Försäkring ABs externa försäkringskontrakt redovisas därmed i koncernens redovisning.

Internprissättning

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

INTÄKTSREDOVISNING

Intäkter värderas till verkligt värde, det vill säga till försäljningsvärde med hänsyn tagen till eventuella rabatter och skatter samt exklusive mervärdesskatt.

Intäkter/Nettoomsättning

Nettoomsättning består av trafikintäkter, bistrointäkter, intäkter från uthyrning av fordon samt provisionsintäkter. Trafikintäkter och bistrointäkter redovisas när tågresan genomförs. Det innebär att sålda, ej utnyttjade biljetter redovisas som förutbetalda intäkter på balansdagen. Intäkter kopplade till SJ Prio redovisas enligt IFRIC 13, Kundlojalitetsprogram, som betyder att den initiala försäljningen delas upp enligt komponentmetoden, vilket innebär att en del av inkomsten avsätts som en betalningsförpliktelse för det framtida bonusåtagandet. När kunden utnyttjar bonusen och SJ uppfyllt sin förpliktelse redovisas inkomsten som en intäkt. Det framtida bonusåtagandet värderas till verkligt värde genom uppskattning av framtida utnyttjandegrad av förmånen.

Intäkter från avtal där SJ AB utför trafik på beställning periodiseras till den månad trafiken enligt tidtabell utförs. Intäkt av periodkort periodiseras linjärt över giltighetstiden. Uthyrningsintäkter intäktsförs linjärt över hyresperioden. Provisionsintäkter, den ersättning SJ AB erhåller för försäljning av resor åt andra operatörer, redovisas i samband med försäljning av resan.

Övriga rörelseintäkter

Det som inte är nettoomsättning klassificeras som övriga rörelseintäkter och består till största delen av realisationsresultat vid försäljning av anläggningstillgångar samt försäkrings-, skadestands- och stilleståndersättningar.

Realisationsresultatet redovisas i samband med leverans av utrustningen och övriga ersättningar redovisas i normala fall när försäkringsbolag eller motsvarande har godkänt begäran om ersättning alternativt vid utbetalning av sådan.

SEGMENTSRAPPORTERING

Segmentsrapportering utgår från ett företagsledningsperspektiv. Ett rörelsesegment är en affärsenhet som bedriver affärsverksamhet där intäkter kan erhållas och kostnader kan uppstå (inkluderar intäkter och kostnader i samband med transaktioner med andra delar av samma företag) och vars rörelseresultat granskas regelbundet av bolagets företagsledning och styrelse som underlag för beslut om tilldelning av resurser. Det innebär att det måste finnas separat finansiell information för de segment som rapporteras externt.

Koncernen rapporterar följande segment: SJ AB, Trafikdrivande dotterbolag samt Övriga dotterbolag.

Koncernens verksamhet bedrivs i allt väsentligt inom Sverige vilket innebär att koncernen endast rapporterar en geografisk hemvist, se not 1.

AVSKRIVNINGAR

Avskrivningar görs linjärt enligt systematiska planer över tillgångarnas beräknade nyttjandeperioder som provas löpande och påbörjas månaden efter det att anläggningstillgången tagits i bruk. Avskrivningstiden på immateriella tillgångar är vanligen 3 år (programvaror) men det finns även avskrivningstid på 5 och 7 år då denna avskrivningstid bäst speglar nyttjandeperioden.

Reservdelar med större värde, så kallade högvärdeskomponenter och tilläggsinvesteringar, skrivs av utifrån respektive huvudenhets återstående nyttjandeperiod. Reparationer av högvärdeskomponenter kostnadsförs löpande. Tågen utgör större delen av SJ ABs materiella anläggningstillgångar och delas upp i två betydande komponenter, stomme och inredning. Avskrivningstiderna för dessa ingående komponenter är olika.

Följande avskrivningstider tillämpas:

Balanserade utvecklingskostnader	3–7 år
Fordon – stomme	20–25 år
Fordon – inredning	7–13 år
Infotainment, handdatorer	3 år
Byggnad – verkstad	20 år
Byggnadsinventarier	5–10 år
Personbilar	5 år
Maskiner och inventarier	5–10 år
Förbättringar hyrd lokal enligt hyreskontrakts längd.	

Nedskrivningar

Vid varje balansdag provas om det föreligger en indikation om nedskrivningsbehov på materiella och immateriella tillgångar, det vill säga om de minskat i värde. Om så är fallet, görs en beräkning av tillgångens eller den kassagenererande enhetens återvinningsvärde, vilket utgörs av det högsta av nettoförsäljningsvärdet och nyttjandevärdet. Nyttjandevärdet beräknas som det nuvärde av de förväntade framtida kassaflödena till 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 över resultatet. Genomförd nedskrivningsprövning bygger på av styrelsen antagen affärs- och strategiplan. Väsentliga antaganden och bedömningar är diskonteringsfaktor samt tillväxt- och prismetoden.

LÅNEUTGIFTER

Lånekostnader som är direkt hänförliga till inköp, konstruktion eller produktion av tillgångar, och som tar en betydande tid i anspråk för att färdigställas, inräknas i tillgångens anskaffningsvärde. Utgifter förknippade med upptagande av lån periodiseras över lånets löptid i enlighet med effektivräntemetoden. I övrigt sker kostnadsföring.

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.

Skatter redovisas över resultatet förutom då underliggande transaktion redovisas direkt i övrigt totalresultat eller direkt i eget kapital, varvid även skatten redovisas i övrigt totalresultat respektive direkt i eget kapital.

Uppskjuten skatt redovisas för differenser mellan redovisade och skattemässiga värden på tillgångar och skulder, så kallade temporära skillnader. Uppskjuten skatt beräknas på de skattesatser som har beslutats eller ansetts per balansdagen och som förväntas gälla när den uppskjutna skattefordran realiseras eller den uppskjutna skattekulden regleras. Uppskjutna skattefordringar hänförliga till temporära skillnader och skattemässiga underskottsavdrag redovisas, i den mån det bedöms som sannolikt att de kommer att kunna utnyttjas i framtiden.

Per varje balansdag omprövas den uppskjutna skattefordrans redovisade värde och fordran reduceras i den mån det inte längre är sannolikt att tillräckliga skattepliktiga överskott kommer att finnas tillgängliga.

RESULTAT PER AKTIE

Resultat per aktie beräknas som moderbolagets genomsnittliga antal aktier under perioden i förhållande till koncernens resultat efter avdrag för ägares innehav av andel utan bestämmande inflytande 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. Värdet omprövas årligen.

Byggnader

En lokal i Västerås som hyrs klassificeras som finansiell lease. Anskaffningsvärdet för byggnaden, en verkstad för underhåll av de 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.

De transportmedel som är finansiellt leasade redovisas i balansräkningen till det lägre av verkligt värde och nuvärde av minimileaseavgiften fastställda vid leasingavtalets början. Avskrivningar görs enligt samma struktur som för materiella anläggningstillgångar.

Pågående nyanläggningar

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

IMMATERIELLA TILLGÅNGAR

Enligt huvudregeln redovisas immateriella tillgångar i balansräkningen när:

- tillgången är identifierbar
- koncernen kan säkerställa att framtida ekonomiska fördelar från tillgången kommer koncernen till del
- koncernen på ett tillförlitligt sätt kan 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 koncernen har kontroll över tillgången. De utvecklingskostnader som balanseras avser främst försäljningssystem, system för kundprogram samt system för arbetsplanering för medarbetare ombord. Utvecklingskostnader för system redovisas under immateriella tillgångar som pågående intill den dag systemen börjar användas av koncernen.

VARULAGER

Förråd och lager värderas till det lägsta av anskaffningsvärdet och nettoförsäljningsvärdet. Därmed har inkuransrisk beaktats. Vid beräkning av anskaffningsvärdet tillämpas först-in först-ut-metoden (FIFO).

Nettoförsäljningsvärdet beräknas som försäljningspris med avdrag för försäljningskostnader.

FINANSIELLA INSTRUMENT

Redovisning och värdering

Finansiella instrument, det vill säga finansiella tillgångar, finansiella skulder och derivatinstrument, redovisas i balansräkningen endast då koncernen blir part i instrumentets avtalsmässiga villkor. Vid första redovisningstillfället värderas finansiella instrument till verkligt värde inklusive direkt hänförliga transaktionskostnader, förutom för finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet.

Efterföljande värderingar sker till verkligt värde eller upplupet anskaffningsvärde med tillämpning av effektivräntemetoden beroende på vilken kategori det finansiella instrumentet tillhör. Värdeförändringen kan ske mot övrigt totalresultat eller via resultatet.

Verkligt värde

När det finns en aktiv marknad för de finansiella instrumenten motsvaras det verkliga värdet för dessa av noterade priser på aktiva marknader för identiska tillgångar eller skulder (nivå 1). Om aktiv marknad enligt nivå 1 saknas, används andra indata än noterade priser enligt nivå 1. Dessa indata är antingen observerbara för tillgången eller skulden antingen direkt (som priser) eller indirekt (härledda från priser) (nivå 2). Värdering kan då ske utifrån jämförelse med liknande instrument eller genom att beakta räntebana och kreditkurva för den aktuella emittenten. I det fall priser saknas enligt nivå 2, bygger värderingen av tillgången eller skulden ifråga inte på observerbar marknadsdata (nivå 3).

Finansiella tillgångar redovisade till upplupet anskaffningsvärde

Redovisning till upplupet anskaffningsvärde avseende kundfordringar och övriga fordringar innebär att det finansiella instrumentet värderas till anskaffningsvärde med avdrag för nedskrivning på grund av finansiella tillgångar som inte går att driva in.

Effektivräntemetoden

Effektivräntemetoden är en metod för beräkning av det upplupna anskaffningsvärdet för en finansiell tillgång eller en finansiell skuld och för fördelning i tiden av räntetäkter eller räntekostnaden över relevant period.

Effektivräntan är den ränta som exakt diskonterar de uppskattade framtida in- och utbetalningarna under det finansiella instrumentets förväntade löptid.

Borttagande från balansräkningen

En finansiell tillgång tas delvis eller helt bort från balansräkningen när de avtalsenliga rättigheterna till kassaflödet upphör eller när koncernen överför tillgångens avtalsenliga rättigheter att erhålla kassaflödena eller i vissa fall när koncernen behåller rättigheterna, men förpliktigar sig att betala kassaflöden till en eller flera mottagare. En finansiell skuld tas delvis eller helt bort från balansräkningen när avtalets förpliktelse fullgjorts, annullerats eller upphört.

Klassificering

I koncernen klassificeras finansiella tillgångar i tre kategorier:

- finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet
- investeringar som hålles till förfall
- finansiella tillgångar som kan säljas.

Samtliga finansiella skulder klassificeras som:

- finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde.

Klassificeringen är beroende av i vilket syfte instrumenten förvärvats. I not 20 redovisas samtliga SJs finansiella instrument ifråga om klassificering i kategori, värderingsprincip samt värderingsmetod (nivå).

Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet

Den andel av koncernens derivatinstrument som inte är identifierad som säkringar redovisas till verkligt värde via resultatet. Dessutom ingår långfristiga värdepappersinnehav, aktier och andelar samt obligationer i denna kategori. Dessa har klassificerats i denna kategori eftersom företagsledningen följer upp dem baserat på verkliga värden.

Likviddagsredovisning tillämpas för detta tillgångsslag, förutom beträffande derivat som redovisas på affärsdag, och värdeförändringen redovisas över resultatet.

Investeringar som hålles till förfall

Denna grupp inberäknar icke-derivata finansiella tillgångar med fastställda betalningar och fastställd löptid där avsikten och förmågan är att de ska behållas till förfall. För denna kategori av finansiella tillgångar tillämpas likviddagsredovisning och värdering sker till upplupet anskaffningsvärde med användande av effektivitetsräntemetoden.

Lånefordringar och kundfordringar

Denna kategori av tillgångar avser icke-derivata finansiella tillgångar som inte är marknadsnoterade med fastställda betalningar, bland annat kundfordringar, lånefordringar, övriga fordringar samt kassa och bank. Dessa ingår bland omsättningstillgångar med undantag för poster med förfallodag mer än tolv månader efter balansdagen. För denna kategori av finansiella tillgångar tillämpas affärsdagsredovisning. Värdering sker till upplupet anskaffningsvärde. Värdeförändringen redovisas i resultatet när den finansiella tillgången tas bort från balansräkningen, vid nedskrivning eller genom periodisering.

Finansiella tillgångar som kan säljas

I denna kategori ingår placeringar som inte har identifierats som att de innehas för handel samt finansiella instrument som ej klassificerats i någon annan kategori. För finansiella tillgångar som kan säljas tillämpas likviddagsredovisning. Värdeförändringar redovisas mot övrigt totalresultat.

Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde

I denna kategori ingår bland annat låne- och leverantörsskulder. Värderingen sker till upplupet anskaffningsvärde med användandet av effektivitetsräntemetoden. För leverantörsskulder tillämpas affärsdagsredovisning.

SÄKRINGSREDOVISNING

Kassaflödessäkring

För att säkra framtida kassaflöden, exempelvis vid investeringar som sker i utländsk valuta, använder SJ säkringsinstrument, vilka redovisas i balansräkningen till verkligt värde. Enligt regler för kassaflödessäkring redovisas värdeförändringen på valutaterminskontraktet, i övrigt totalresultat och ackumuleras i säkringsreserven inom eget kapital. I samband med att det säkrade beloppet förfaller till betalning förs värdet i säkringsreserven via övrigt totalresultat mot anläggningen.

I syfte att säkra den rörliga ränterisken använder SJ räntederivat, vilka värderas till verkligt värde och värdeförändringen redovisas även här direkt mot övrigt totalresultat i säkringsreserven. Om säkringsförhållandet upphör, vid förtida lösen av underliggande skuld, förs ackumulerad värdeförändring i övrigt totalresultat mot resultatet. Om säkring upphör av annan orsak, exempelvis vid beslut om förändrad duration i skuldportföljen, periodiseras överskottet eller underskottet i resultatet fram till den tidpunkt då räntederivatet skulle ha förfallit. Den del av vinst eller förlust på ett säkringsinstrument som bedöms vara en effektiv kassaflödessäkring redovisas initialt inom övrigt totalresultat och den ineffektiva delen av vinsten eller förlusten redovisas i resultatet.

KREDITFÖRLUSTER

Koncernen prövar per balansdagen om det finns objektiva belägg som indikerar att nedskrivningsbehov föreligger gällande en finansiell tillgång eller en grupp av finansiella tillgångar. Nedskrivningen för finansiella tillgångar som redovisas till upplupet anskaffningsvärde beräknas som skillnaden mellan tillgångens redovisade värde och nuvärdet av uppskattade beräknade kassaflöden. Nedskrivningen redovisas i resultatet.

FINANSIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Långfristiga värdepappersinnehav, aktier och andelar

Långfristiga värdepappersinnehav värderas till verkligt värde. Värdeförändringar redovisas via resultatet. Innehavet består framför allt av aktier i onoterade bolag, där koncernen inte har ett betydande inflytande.

Långfristiga fordringar

Långfristiga fordringar redovisas på balansdagen till upplupet anskaffningsvärde.

KUNDFORDRINGAR

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 inflyta.

UPPLUPNA INTÄKTER

Upplupna intäkter är under räkenskapsåret redovisade intäkter där betalning erhålls senare år.

KORTFRISTIGA PLACERINGAR

Kortfristiga placeringar utgörs av finansiella instrument med en löptid från 91 dagar upp till ett år, samt av längre obligations-tillgångar som innehas för handel.

Moderbolaget

Moderbolagets kortfristiga placeringar har en löptid upp till 90 dagar från anskaffningstidpunkten.

LIKVIDA MEDEL

Koncernens likvida medel består av kassa och banktillgodohavanden samt kortfristiga, likvida placeringar såsom företagscertifikat med en löptid från anskaffningstidpunkten på högst 90 dagar, som enkelt kan omvandlas till ett känt belopp och som är utsatta för endast en obetydlig risk av värdefluktuationer. Certifikat på högst 90 dagar som innehas av SJ Försäkring AB exkluderas.

Moderbolaget

Definition av kassa och bank omfattar kassamedel samt disponibla tillgodohavanden hos banker och motsvarande institutioner.

ANLÄGGNINGSTILLGÅNG SOM INNEHAS TILL FÖRSÄLJNING

Anläggningstillgångar redovisas som innehav för försäljning om redovisade värden kommer att återvinnas i huvudsak genom försäljning snarare än genom fortlöpande användning, i enlighet med IFRS 5. Detta krav är uppfyllt enbart om det är mycket sannolikt att försäljning kommer att ske och om tillgången är tillgänglig för omedelbar försäljning i befintligt skick. Innehav för försäljning redovisas till det lägsta av tidigare redovisat värde och verkligt värde efter avdrag för försäljningskostnader.

Moderbolaget

Moderbolaget redovisar anläggningstillgångar till försäljning som en del av totala anläggningstillgångar.

LEVERANTÖRSSKULDER OCH ÖVRIGA KORTFRISTIGA 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.

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 leasetagaren. Ett leasingavtal som inte klassificeras som finansiellt är operationellt.

Finansiell leasing

Väsentliga tillgångar som förvärvats genom finansiella leasingavtal upptas i koncernredovisningen, liksom i moderbolagets redovisning som anläggningstillgångar från och med att avtalet ingåtts och utrustningen levererats.

Vid leasingperiodens början värderas den leasade tillgången och leasingkulden till det lägsta av leasingobjektets verkliga värde eller till nuvärdet av minimileasingavgifterna. Dessa är betalningar som ska erläggas till leasegivaren under leasingperioden samt det eventuella belopp som garanteras av leasetagaren eller av till denne närliggande bolag. Leasingperioden är den

period SJ AB avtalat att förhyra 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.

Operationell leasing

Operationell leasing innebär att ingen post redovisas i balansräkningen, utan leasingavgifterna kostnadsförs linjärt över leasingperioden.

FORDRINGAR OCH SKULDER I UTLÄNSK VALUTA

Transaktioner i utländsk valuta värderas till den kurs som gäller på transaktionsdagen. På balansdagen 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.

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 koncernens balansräkning när en inträffad händelse har lett till att koncernen har en legal eller informell förpliktelse som troligtvis kommer att kräva ett utflöde av resurser, som tillförlitligt kan uppskattas.

Väsentliga avsättningar nuvärdesberäknas när effekten av beräkningen har betydelse. Upplösning av nuvärdesberäkningen redovisas som finansiell kostnad. Avsättningarna omprövas per varje balansdag och om den inte längre är aktuell återförs avsättningen.

Skadelivränta

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

Omstrukturering

Omstrukturering är en väsentlig omorganisation. Avsättning för omstruktureringssåtgärder görs när en detaljerad, formell plan för åtgärderna finns och är kommunicerad.

Pensioner

Åtaganden för ålderspension och familjepension för anställda i SJ tryggas huvudsakligen genom inbetalningar till Statens Pensionsverk (SPV) respektive Alecta. Dessa åtaganden klassificeras som förmånsbestämda planer vilka omfattar flera arbetsgivare enligt UFR 3 (Klassificering av ITP-planer, som finansieras genom försäkring i Alecta). SJ har inte 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 avgiftsbestämd i enlighet med UFR 6 (Pensionsplaner som omfattar flera arbetsgivare).

Kundlojalitetsprogram

Intäkter kopplade till SJ Prio redovisas enligt IFRIC 13, Kundlojalitetsprogram. Det betyder att den initiala försäljningen delas upp enligt komponentmetoden som innebär att en del av inkomsten avsätts som en betalningsförpliktelse för den framtida bonusåtagandet. Kundprogrammet ger belöning i form av poäng när medlemmen handlar hos SJ och utvalda partners. Poängen kan sedan användas till bland annat resor och hotellnätter. Medlemskapet är kostnadsfritt och finns i tre nivåer, vit, grå och svart, där svart är den högsta nivån. Kundprogrammet främjar och premierar lojalitet. Ju mer kunden reser med SJ, desto fler blir erbjudandena och förmånerna.

EGET KAPITAL

I Eget kapital ingår aktiekapital, övrigt tillskjutet kapital, reserver och balanserade vinstmedel. För övrig information, se not 21. Förändringar i eget kapital delas upp i "ägarrelaterade" och "icke-ägarrelaterade" förändringar, av vilket det sistnämnda motsvarar redovisat totalresultat i "Rapport över totalresultat". Ingen uppdelning sker i fritt och bundet kapital i koncernen.

Moderbolaget

Egna kapitalet delas upp i fritt och bundet kapital i enlighet med ÄRL.

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

EVENTUALFÖRPLIKTELSE/ANSVARSFÖRBINDELSER

I koncernen används begreppet eventualförpliktelse medan moderbolagets benämning enligt ÄRL är ansvarsförbindelser.

Eventualförpliktelser/ansvarsförbindelser 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 säkerhet.

KASSAFLÖDESANALYS

Kassaflödesanalysen påvisar koncernens in- och utbetalningar under perioden uppdelade på löpande verksamhet, investeringsverksamhet och finansieringsverksamhet. Denna åskådliggör koncernens förmåga att generera likvida medel. Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod, vilket innebär att resultatet justeras för:

- periodens förändring av varulager, kundfordringar och leverantörsskulder samt andra rörelsetillgångar och rörelseskulder
- icke kassaflödespåverkande poster som avskrivningar, avsättningar och uppskjutna skatter
- värdetförändringar avseende SJs likviditetsförvaltning
- alla övriga poster, vars kassaflödeseffekt hänförs till investerings- eller finansieringsverksamheten.

Förändringar från SJs likviditetsförvaltning redovisas under investeringsverksamheten.

UPPLYSNINGAR OM NÄRSTÅENDE

Närstående bolag till koncernen definieras som statliga bolag med marknadsmässiga krav där staten har ett bestämmande inflytande. Utöver dessa definieras även moderbolag, dotterbolag, intressebolag, Trafikverket samt svenska staten i övrigt som närstående juridiska personer. Som närstående fysiska personer definieras styrelseledamöter, ledande befattningshavare samt nära familjemedlemmar till sådana personer. Uppllysningar ges om transaktioner med närstående, undantaget oväsentliga transaktioner med statliga myndigheter och bolag.

HÄNDELSE EFTER BALANSDAGEN

Om det inträffar händelser som är väsentliga, men som inte ska beaktas när beloppen i resultat- och balansräkningen fastställs, lämnar koncernen 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 bokslutskommunikén, men före årsredovisningens påskrift leder till att beloppen i årsredovisningen justeras.

Noter

NOT

1

Segmentsrapportering

2014	SJ AB	Trafikdrivande dotterbolag	Övriga dotterbolag	Elim	Totalt
Intäkter från externa kunder	6 197	2 965	44	–	9 208
Intäkter från interna transaktioner	118	3	228	–349	0
Summa intäkter	6 317	2 968	272	–349	9 208
Av- och nedskrivningar	–858	–1	–27	–	–885
Rörelseresultat	431	60	51	26	568
Resultat från intressebolag	34	–	–	–8	26
Finansiella intäkter	63	1	9	–24	49
Finansiella kostnader	–40	–1	0	2	–39
Skatt	–118	0	0	0	–118
Årets resultat	339	127	24	–30	460
Investeringar	828	0	0	–	828
Väsentliga icke kassaflödespåverkande poster realisationsvinst försäljning lok	–128	–	–	–	–128
Totala tillgångar	8 774	712	345	–960	8 870
Avsättningar inkl uppskjuten skatt	618	4	124	9	756
Icke räntebärande skulder	1 393	410	11	–159	1 655
Räntebärande skulder	1 697	61	36	–669	1 125
Summa skulder	3 708	475	172	–819	3 536

2013	SJ AB	Trafikdrivande dotterbolag	Övriga dotterbolag	Elim	Totalt
Intäkter från externa kunder	6 167	2 946	48	–	9 160
Intäkter från interna transaktioner	116	2	261	–379	–
Summa intäkter	6 283	2 948	309	–379	9 160
Av- och nedskrivningar	–813	–1	–33	–	–847
Rörelseresultat	333	52	42	–130	298
Resultat från intressebolag	–130	–	–	–	–130
Finansiella intäkter	40	2	9	–4	47
Finansiella kostnader	–60	–1	0	4	–57
Skatt	–68	12	–14	2	–68
Årets resultat	205	66	36	–87	220
Investeringar	423	1	25	–	448
Totala tillgångar	9 199	685	642	–1 214	9 312
Avsättningar inkl uppskjuten skatt	463	4	147	13	628
Icke räntebärande skulder	1 466	433	124	–211	1 813
Räntebärande skulder	2 458	138	121	–806	1 911
Summa skulder	4 387	575	393	–1 004	4 352

Rörelsesegmenten är identifierade i enlighet med utformningen av den finansiella information som rapporteras till styrelse och ledning. Vid upprättande av segmentsredovisningen har samma redovisningsprinciper använts som vid upprättande av koncernredovisningen. Koncernens rörelsesegment utgörs av SJ AB, de

trafikdrivande dotterbolagen SJ Norrlandståg AB, SJ Götalandsståg AB, Stockholmståg KB samt övriga dotterbolag. Verksamheten bedrivs i all väsentlighet i Sverige. Utanför de trafikdrivande dotterbolagens verksamhet finns inga större kunder som bidrar till mer än 10 procent av den totala omsättningen.

2 Nettoomsättning

	Koncernen		Moderbolaget	
	2014	2013	2014	2013
Trafikintäkter	8 350	8 297	5 666	5 607
Bistrointäkter	206	204	193	188
Uthyrning av fordon	13	39	13	39
Provisioner	80	90	80	90
Övrigt	416	395	191	201
Summa nettoomsättning	9 065	9 023	6 143	6 125

Intäkter för dotterbolag som inte bedriver tågtrafik redovisas under raden Övrigt och kommer främst från försäljning av olika tjänster i SJ-koncernens avräkningssystem för personresor.

3 Transaktioner med närstående

Svenska staten äger 100 procent av aktierna i SJ AB.

Vid leverans av tjänster och produkter i koncernen och mellan koncernen och övriga närstående företag tillämpas affärsmässiga villkor och marknadsprissättning. Övriga närstående företag definieras som intressebolag, statliga bolag med marknadsmässiga krav där staten har ett bestämmande inflytande samt statliga verk. Inköp av produkter och tjänster från Trafikverket MSEK 687 (661) och Jernhusen AB MSEK 178 (204) är dominerande. För upplysningar om ersättningar till ledande befattningshavare, se not 5.

4 Övriga rörelseintäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2014	2013	2014	2013
Realisationsvinster/förluster anläggningstillgångar	125	-4	125	-4
Skade- och stilleståndsersättning	13	128	44	149
Övrigt	4	13	4	12
Summa övriga rörelseintäkter	142	137	173	157

Övriga rörelseintäkter innefattar främst realisationsvinster och förluster vid försäljning av anläggningstillgångar samt försäkringsersättningar. Under 2014 har försäljning av lok av Rc3-modell genererat en realisationsvinst om 128 MSEK. Övriga rörelseintäkter under 2013 består av skade- och stilleståndsersättning avseende främst olyckan i Kimstad 2010, samt övriga erhållna försäkringsersättningar.

5 Personal

I personalkostnaderna ingår löner, andra ersättningar och sociala kostnader.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2014	2013	2014	2013
Löner och andra ersättningar				
Styrelse	-1	-1	-1	-1
VD och ledande befattningshavare	-31	-29	-24	-22
Övriga anställda	-2 044	-1 968	-1 225	-1 200
Summa löner och andra ersättningar	-2 076	-1 998	-1 250	-1 223
Sociala kostnader	-835	-832	-509	-526
varav pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till VD och ledande befattningshavare	-11	-11	-8	-8
varav pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till övriga anställda	-222	-232	-145	-158
Övriga personalrelaterade kostnader	-61	-80	-38	-72
Summa personalkostnader	-2 972	-2 910	-1 797	-1 821

För tjänstemän i Sverige tryggas ITP 2-planens förmånsbestämda pensionsåtaganden för ålders- och familjepension (alternativt familjepension) genom en försäkring i Alecta. Enligt ett uttalande från Rådet för finansiell rapportering, UFR 3 Klassificering av ITP-planer som finansieras genom försäkring i Alecta, är detta en förmånsbestämd plan som omfattar flera arbetsgivare. Bolaget har inte haft tillgång till information för att kunna redovisa sin proportionella andel av planens förpliktelser, förvaltningstillgångar och kostnader, vilket medfört att planen inte varit möjlig att redovisa som en förmånsbestämd plan. Pensionsplanen ITP 2 som tryggas genom en försäkring i Alecta redovisas därför som en avgiftsbestämd plan. Premien för den förmånsbestämda ålders- och familjepensionen är individuellt beräknad och är bland annat beroende av lön, tidigare intjänad pension och förväntad återstående tjänstgöringstid.

Den kollektiva konsolideringsnivån utgörs av marknadsvärdet på Alectas tillgångar i procent av försäkringsåtagandena beräknade enligt Alectas försäkringstekniska metoder och antaganden, vilka inte överensstämmer med IAS 19. Den kollektiva konsolideringsnivån ska normalt tillåtas variera mellan 125 och 155 procent. Om Alectas kollektiva konsolideringsnivå understiger 125 procent eller överstiger 155 procent ska åtgärder vidtas i syfte att skapa förutsättningar för att konsolideringsnivån återgår till normalintervall. Vid låg konsolidering kan en åtgärd vara att höja det avtalade priset för nyteckning och utökning av befintliga förmåner. Vid hög konsolidering kan en åtgärd vara att införa premie-reduktioner. Vid utgången av 2014 uppgick Alectas konsolideringsnivå till 143 (148) procent. Koncernens pensionspremieavgifter (exklusive särskild löneskatt) för 2014 uppgår till MSEK 187 (178) varav MSEK 90 (95) är förmånsbestämda och MSEK 97 (83) är avgiftsbestämda premier. Statens Pensionsverk (SPV), främst inom planerna PA 91 samt PA 03 vilka båda är förmånsbestämda pensionsplaner och avgiftsbestämda pensionsplaner redovisas som avgiftsbestämda planer.

Not 5, forts.

Medeltal anställda	Koncernen						Moderbolaget					
	2014			2013			2014			2013		
	Totalt, st	Män%	Kvinnor%	Totalt, st	Män%	Kvinnor%	Totalt, st	Män%	Kvinnor%	Totalt, st	Män%	Kvinnor%
Sverige	4 537	62	38	4 945	61	39	2 876	59	41	2 990	59	41
Norden	4	30	70	8	48	52	–	–	–	–	–	–
Totalt	4 541	62	38	4 953	61	39	2 876	59	41	2 990	59	41
Fördelning ledande befattningshavare på balansdagen												
Styrelseledamöter	10	50	50	16	62	38	8	38	63	7	43	57
Övriga i företagets ledning inklusive vd	16	63	37	16	69	31	11	55	45	10	60	40
Totalt	26	58	42	32	66	34	19	47	53	17	53	47

Ersättningar till styrelsen i moderbolaget

2014

TSEK		Styrelsearvode	Utskottsarvode	Totalt
Ordförande	Jan Sundling	400	0	400
Ledamot	Lena Olving	150	0	150
Ledamot ¹⁾	Eivor Andersson	50	14	64
Ledamot	Mikael Staffas	150	29	179
Ledamot	Gunilla Wikman	150	43	193
Ledamot	Siv Svensson	150	55	205
Ledamot	Michael Thorén	0	0	0
Ledamot ²⁾	Mikael Stöhr	113	0	113
Ledamot ³⁾	Ulrika Dellby	113	0	113
Totalt		1 276	141	1 417

Ersättningar, exklusive sociala avgifter och löneskatt, till ledande befattningshavare i koncernen

2014

TSEK		Grundlön	Förmåner	Summa	Pensionskostnad	Totalt	Uppsägningstid från arbetsgivaren + antal månaders avgångsvederlag
Koncernchef/Verkställande direktör SJ AB	Crister Fritzson	4 500	10	4 510	1 224	5 734	6+18
Direktör HR	Peter Blomqvist	1 571	83	1 654	666	2 320	6+18
Direktör Trafik & Service	Madeleine Raukas	2 167	40	2 207	449	2 656	6+12
Direktör Kommunikation	Helga Baagøe	1 830	64	1 895	537	2 432	6+12
Marknads- & försäljningsdirektör	Thomas Silbersky	2 476	43	2 519	720	3 239	6+12
Direktör Kvalitet & Miljö / Hållbarhetschef	Erica Kronhöffer	1 521	27	1 548	458	2 007	6+12
Direktör Ekonomi	Carina Wång	1 912	9	1 921	472	2 393	6+12
Direktör Planering	Jens Wigen	2 073	59	2 131	651	2 783	6+12
Direktör Fordon	Claes Broström	2 037	79	2 116	596	2 712	6+12
Direktör IT	Björn Rosell	1 854	62	1 916	417	2 333	6+12
Direktör Produkt ⁴⁾	Caroline Åstrand	1 591	79	1 671	348	2 019	6+12
Vd SJ Norrlandståg AB	Björn Nilsson	1 568	5	1 573	457	2 030	6+12
Vd Linkon AB ⁵⁾	Christer Jernberg	1 163	76	1 239	306	1 545	6+18
Vd Stockholmståg KB	Kjell Färnström	1 724	85	1 808	794	2 602	6+12
Vd SJ Försäkring AB	Carl Dahlberg	737	13	749	231	980	6+12
Vd SJ Götalandståg AB	Lena Källström	1 262	32	1 294	387	1 681	6+6
Summa		29 987	764	30 751	8 712	39 464	

¹⁾ Avgick som ledamot den 28 april 2014.

²⁾ Ny ledamot från och med 28 april 2014.

³⁾ Ny ledamot från och med 28 april 2014.

⁴⁾ Ledande befattningshavare från och med januari 2014.

⁵⁾ Grundlön, förmåner och pensionskostnad redovisade tom november då ett bestämmande inflytande över bolaget upphörde.

Not 5, forts.

Ersättningar till styrelsen i moderbolaget				
2013				
TSEK		Styrelsearvode	Utskottsarvode	Totalt
Ordförande	Jan Sundling	400	14	415
Ledamot	Lena Olving	150	14	164
Ledamot	Eivor Andersson	150	25	175
Ledamot ¹⁾	Lars-Olof Gustavsson	50	0	50
Ledamot ²⁾	Mikael Staffas	100	0	100
Ledamot	Gunilla Wikman	150	29	179
Ledamot	Siv Svensson	150	55	205
Ledamot	Michael Thorén	0	0	0
Totalt		1 150	137	1 288

Ersättningar, exklusive sociala avgifter och löne- skatt, till ledande befattningshavare i koncernen								
2013								
TSEK		Grundlön	Förmåner	Summa	Pensions- kostnad	Totalt	Uppsägningstid från arbetsgivaren + antal månaders avgångsvederlag	Avgångs- vederlag och uppsägnings- kostnad
Koncernchef/Verkställande direktör SJ AB ³⁾	Crister Fritzson	4 125	5	4 129	1 452	5 581	6+18	
Chefsjurist	Robert Westerdahl	982	7	989	228	1 217	3+0	
Direktör HR	Peter Blomqvist	1 519	97	1 616	657	2 273	6+18	
Direktör Affär & Service	Madeleine Raukas	2 237	0	2 237	456	2 694	6+12	
Direktör Ekonomi ⁴⁾	Britta Dalunde	2 258	39	2 297	576	2 873	6+12	
Chef Trafiksäkerhet	Peter Sjöquist	755	8	763	144	906	3+0	
Direktör Kommunikation ⁵⁾	Helga Baagøe	1 024	32	1 056	93	1 148	6+12	
Marknads- & försäljnings- direktör ⁶⁾	Thomas Silbersky	971	8	980	152	1 131	6+12	
Direktör Kvalitet & Miljö / Hållbarhetschef ⁷⁾	Erica Kronhöffer	877	6	884	289	1 173	6+12	
Direktör Marknad, Kommunikation och Försäljning ⁸⁾	Elisabeth Lindgren	592	40	632	181	813	6+12	3 360
Direktör Ekonomi ⁹⁾	Carina Wång	380	6	386	152	538	6+12	
Direktör Planering	Jens Wigen	2 010	63	2 073	690	2 763	6+12	
Direktör Fordon	Claes Broström	2 010	79	2 089	659	2 748	6+12	
Direktör IT	Björn Rosell	1 812	77	1 890	422	2 312	6+12	
Vd SJ Norrlandståg AB	Björn Nilsson	1 559	6	1 565	488	2 053	6+12	
Vd SJ Service Academy AB ¹⁰⁾	Olle Lundström	488	28	516	158	674	6+12	419
Vd Linkon AB	Christer Jernberg	1 264	99	1 363	353	1 716	6+18	
Vd Stockholmståg KB	Kjell Färnström	1 724	98	1 822	806	2 628	6+12	
Vd SJ Försäkring AB	Carl Dahlberg	839	5	844	241	1 084	6+12	
Vd SJ Götalandståg AB	Lena Källström	1 280	0	1 280	455	1 735	3+0	
Summa		28 708	703	29 411	8 650	38 061		3 779

¹⁾ Avgick som ledamot den 26 april 2013.

²⁾ Ny ledamot från och med 26 april 2013.

³⁾ Lönerevision på totalt 180 000 kr avseende år 2013 ingår ej i tabellen ovan.

⁴⁾ Avslutade sin anställning den 30 oktober 2013.

⁵⁾ Tillträdde som Direktör för Kommunikation den 3 juni 2013.

⁶⁾ Tillträdde som Direktör för Marknad & Försäljning den 1 augusti 2013.

⁷⁾ Tillträdde som Direktör för Kvalitet & Miljö / Hållbarhetschef den 8 april 2013.

⁸⁾ Anställningen avslutades den 1 maj 2013. Grundlön, förmåner och pensionskostnad redovisade till och med april.

⁹⁾ Tillträdde som Direktör Ekonomi den 30 oktober 2013.

¹⁰⁾ Anställningen avslutades den 15 april 2013. Grundlön, förmåner och pensionskostnad redovisade till och med april.

FÖRÄNDRINGAR I KRETSEN FÖRETAGSLEDNING OCH ÖVRIGA LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Caroline Åstrand, direktör Produkt, ingår i företagsledningen från och med januari. På grund av försäljning av andelar i Linkon AB så upphörde ett bestämmande inflytande över bolaget i december. Därav redovisas vd Christer Jernbergs lön, förmån och pensionskostnad till och med november månads utgång.

ERSÄTTNING TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE**Ledande befattningshavare**

Med ledande befattningshavare avses ordinarie styrelseledamöter, verkställande direktör, verksamhetsansvariga personer i bolaget som ingår i företagsledningen samt verkställande direktörer för i koncernen ingående operativa dotterbolag.

Riktlinjer och beslutsformer

Bolaget har under året följt de principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare som fattades på årsstämman 2014. Dessa principer bygger på de riktlinjer som regeringen utfärdade den 20 april 2009 om anställningsvillkor för ledande befattningshavare i företag med statligt ägande. Beslut om anställningsvillkor för verkställande direktören bereds av ersättningsutskottet och beslutas av styrelsen. Beslut om anställningsvillkor för övriga ledande befattningshavare fattas av verkställande direktören efter sedvanlig avstämning med bolagets ersättningsutskott. Resultatet av träffade överenskommelser redovisas i styrelsen. Innan beslut fattas om enskild ersättning, framtas skriftligt underlag som utvisar bolagets totala kostnad som underlag för beslut. Styrelsen säkerställer att ersättningarna följer dessa riktlinjer genom att jämföra ersättningar för motsvarande befattningshavare i andra statliga och privata jämförbara företag i Sverige vad avser storlek, komplexitet och omsättning. Styrelsen ska på årsstämma presentera förslag till principer för ersättning och andra anställningsvillkor för koncernchef samt andra ledande befattningshavare för godkännande av årsstämma. Ersättningsutskottets uppgift är att bereda styrelsens förslag till principer för lön och övriga ersättningar. Deltagare i ersättningsutskottet är Jan Sundling, Lena Olving och Michael Thorén.

ERSÄTTNING**Styrelse**

Enligt beslut av årsstämma 2014 i SJ AB utgår årligt arvode till styrelsens ledamöter med 400 000 SEK för ordföranden och med 150 000 SEK per person för övriga stämмоvalda ledamöter. Därutöver utgår årligt arvode till ledamöterna i styrelsens revisionsutskott med 55 000 SEK till ordföranden och med 43 000 SEK per person till övriga ledamöter. För annat styrelseutskottsarbete utgår inte något särskilt arvode. Arvode utgår inte för ledamot anställd i Regeringskansliet. Det finns inga åtaganden om pensionsförmåner för externa styrelseledamöter. Enligt beslut på årsstämma den 28 april 2014 kan styrelsearvode utbetalas som lön, alternativt under vissa förutsättningar, faktureras inom ramen för näringsverksamhet. Fakturering av styrelse- eller utskottsarvode ska vara kostnadsneutralt för SJ.

Koncernledning

Den övergripande principen i "Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare" är att ersättning och övriga anställningsvillkor för ledande befattningshavare ska vara marknadsanpassade men inte marknadsledande för att säkerställa att SJ kan attrahera och behålla kvalificerade ledande befattningshavare. Ersättning till koncernchefen och andra ledande befattningshavare utgörs av grundlön, vissa skattepliktiga förmåner, sjukvårdsförsäkring samt pension. Grundlönen sätts individuellt och ska ligga i linje med lönenivåerna på den marknad där den aktuella befattningshavaren är anställd.

Koncernchefen och andra ledande befattningshavare har ej rätt till någon rörlig ersättning eller ersättning i form av finansiella instrument. Förmåner som redovisas i tabellen avser främst tjänstebil inklusive drivmedel.

Pensioner

För övriga ledande befattningshavare utgår pension enligt ITP-plan.

Uppsägningar och avgångsvederlag

Vid uppsägning från bolagets sida gäller de uppsägningstider samt avgångsvederlag som anges i tabellen. Vid ny anställning eller inkomst från annan förvärvsverksamhet ska uppsägningslönen och avgångsvederlaget reduceras med belopp motsvarande ny inkomst eller annan förmån under den aktuella perioden.

NOT 6 Avskrivningar och nedskrivningar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2014	2013	2014	2013
Avskrivningar materiella anläggningstillgångar	-760	-722	-760	-720
Avskrivningar immateriella tillgångar	-94	-106	-67	-86
Nedskrivning och återföring av tidigare nedskrivning	-31	-19	-31	-7
Summa	-885	-847	-858	-813

2014 har nedskrivning skett av anläggningstillgångar om 28 MSEK för att spegla intjäningsförmågan för SJs nya familjevagn korrekt.

NOT 7 Övriga kostnader

	Koncernen		Moderbolaget	
	2014	2013	2014	2013
Underhåll och tillsyn av tåg	-1 406	-1 490	-822	-894
Elkostnader för tågdrift	-440	-461	-261	-275
Infrastrukturavgifter	-524	-456	-378	-325
Övriga produktionsrelaterade kostnader	-1 153	-1 266	-535	-528
Indirekta kostnader	-1 286	-1 301	-1 235	-1 293
Summa	-4 809	-4 975	-3 231	-3 315

Med indirekta kostnader avses framför allt it-, lokal- och marknadsföringskostnader.

NOT 8 Ersättning till revisorer

	Koncernen		Moderbolaget	
	2014	2013	2014	2013
Deloitte AB				
Revisionsuppdrag	-2	-2	-2	-1
Revision utöver revisionsuppdraget	0	-	0	-
Övriga uppdrag	0	-	0	-
Ernst & Young AB				
Revisionsuppdrag	-	-1	-	-1
Skatterådgivning	0	0	0	0
Övriga uppdrag	0	0	0	0
Summa	-2	-3	-2	-2

Med revisionsuppdrag avses den lagstadgade revisionen av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning. Vid pågående revision kan det visa sig att det krävs fördjupad granskning och de kostnaderna återfinns under revision utöver revisionsuppdraget. Skattekonsultationer och hjälp vid deklarationer redovisas under skatterådgivning. Andra uppdrag avser till exempel tolkning av IFRS och andra redovisningsregler.

Under 2013 övertog Deloitte AB granskningen av koncernen.

NOT 9 Resultat från dotterbolag

	Moderbolaget	
	2014	2013
Erhållna koncernbidrag	52	76
Lämnade koncernbidrag	-83	-68
Utdelning	-	81
Summa	-31	89

Ränteintäkter och liknande intäkter	Koncernen		Moderbolaget		Räntekostnader och liknande kostnader	Koncernen		Moderbolaget	
	2014	2013	2014	2013		2014	2013	2014	2013
Försäljning långfristiga värdepappersinnehav	8	0	31	0	Räntekostnader avseende lån och leasing	-24	-38	-24	-38
Ränteintäkter, kortfristiga fordringar	31	38	23	30	Netto räntesäkringsinstrument	-13	-13	-13	-13
Ränteintäkter, långfristiga fordringar	9	9	9	9	Kursdifferenser	2	1	2	1
Ränteintäkter från koncernbolag	-	-	0	1	Övriga finansiella kostnader ¹⁾	-4	-6	-4	-6
Summa	49	47	63	40	Räntekostnader till koncernbolag	-	-	-2	-3
					Summa	-39	-57	-40	-60

¹⁾ Avser livräntor, avgifter till banker och övriga finansiella kostnader.

2014 Koncernen – klassificering finansnetto	Finansiella intäkter	Finansiella kostnader	Vinst/Förlust Resultat	Finansnetto	Vinst/Förlust Övrigt totalresultat
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet					
Obligationer	20		2	22	
Lånefordringar och kundfordringar					
Kassa och bank	1			1	
Fordringar	9			9	
Finansiella tillgångar som kan säljas					
Placeringar	17			17	-4
Finansiella intäkter	47	-	2	49	-4
Derivat identifierat som säkringsinstrument					
Derivatinstrument ¹⁾	8	-20		-13	-13
Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde					
Leasingskulder ²⁾		-24		-24	
Övriga skulder	2	-4		-2	
Finansiella kostnader	10	-49	-	-39	-13

¹⁾ Total påverkan från derivatinstrument som är redovisat i övrigt totalresultat uppgick till MSEK -11(16) före skatt. MSEK -13 har förts till räntenettot och MSEK 0 har förts till anläggningar.

²⁾ Administrativa kostnader och avgifter relaterade till leasingkontrakt uppgick under 2014 till MSEK -1 (-2).

2013 Koncernen – klassificering finansnetto	Finansiella intäkter	Finansiella kostnader	Vinst/Förlust Resultat	Finansnetto	Vinst/Förlust Övrigt totalresultat
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet					
Obligationer	32		-3	29	
Lånefordringar och kundfordringar					
Kassa och bank	1			1	
Fordringar	1			1	
Finansiella tillgångar som kan säljas					
Placeringar	16			16	-1
Finansiella intäkter	50	-	-3	47	-1
Derivat identifierat som säkringsinstrument					
Derivatinstrument ¹⁾	14	-27		-13	16
Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde					
Leasingskulder ²⁾		-38		-38	
Övriga skulder		-6		-6	
Finansiella kostnader	14	-71	-	-57	16

¹⁾ Total påverkan från derivatinstrument som är redovisat i övrigt totalresultat uppgick till MSEK 16(15) före skatt. MSEK -13 har förts till räntenettot och MSEK 0 har förts till anläggningar.

²⁾ Administrativa kostnader och avgifter relaterade till leasingkontrakt uppgick under 2013 till MSEK -2 (-10).

	Koncernen		Moderbolaget	
	2014	2013	2014	2013
Uppskjuten skattekostnad	-118	-68	-118	-68
Summa	-118	-68	-118	-68

I uppskjuten skattekostnad ingår skatteeffekter avseende årets förändring av underskottsavdrag och temporära skillnader. Utöver skatt redovisad i periodens resultat har följande skatt redovisats i övrigt totalresultat:

	Koncernen		Moderbolaget	
	2014	2013	2014	2013
Uppskjuten skatt finansiella tillgångar som kan säljas	1	0	1	0
Uppskjuten skatt avseende kassaflödessäkringar	3	-3	3	-3
Summa	4	-3	4	-3

Följande uppskjutna skattefordringar och skatteskulder har identifierats:

	Koncernen		Moderbolaget	
	2014	2013	2014	2013
Uppskjutna skattefordringar avseende:				
Underskottsavdrag	4	0	4	0
Temporära skillnader finansiella instrument kassaflödessäkringar	4	0	4	0
Temporära skillnader övriga reserver	11	7	11	7
Uppskjutna skattefordringar	19	7	19	7

	Koncernen		Moderbolaget	
	2014	2013	2014	2013
Uppskjutna skatteskulder avseende:				
Temporära skillnader förbättring på annans fastighet	-2	-3	-2	-3
Temporära skillnader finansiell leasing	-383	-262	-383	-262
Temporära skillnader övriga reserver	-10	-9	-	5
Uppskjutna skatteskulder	-396	-274	-385	-259
Redovisad uppskjuten skattefordran/skatteskuld, netto	-377	-267	-366	-252

De totala ackumulerade underskottsavdragen uppgår till MSEK 21 (1) i koncernen och MSEK 21 (1) i moderbolaget. Förlustavdragen är eviga vilket innebär att ingen förfallotidpunkt finns.

Vid varje bokslutstillfälle omprövas redovisningen av uppskjutna skatter. I denna omprövning görs bedömning av sannolikheten att de uppskjutna skattefordringarna kan realiseras genom framtida beskattningsbara inkomster. Under 2005 aktiverades för första gången en uppskjuten skattefordran enligt gällande redovisningsregler i redovisningen. Baserat på resultaten 2004–2014 gör SJ den fortsatta bedömningen att verksamheten uppnått en stabil framtida vinstgenereringsförmåga vilket möjliggör ett utnyttjande av förlustavdragen och avdragsgilla temporära skillnader.

Skillnaden mellan nominell svensk skattesats och effektiv skattesats förklaras på följande sätt:

Koncernen	2014		2013	
Avstämning av redovisad skatt och effektiv skattesats	Skatt	Skattesats %	Skatt	Skattesats %
Resultat före skatt	578		288	-
Skatt enligt gällande skattesats	-127	-22	-63	-22
Ej avdragsgilla kostnader	-3	0	-2	-1
Effekt av ändring i tidigare års deklarationer	0	0	-1	0
Resultat från försäljning av aktier och andelar	9	-2	-	-
Temporär skillnad som tidigare ej redovisats	-	-	29	10
Nedskrivning andelar	5	-1	-29	-10
Övriga skillnader	-2	1	-2	-1
Redovisad skatt som påverkat årets resultat i Rapport över totalresultatet	-118	-20	-68	-24

Not 11, forts.

Moderbolaget	2014		2013	
Avstämning av redovisad skatt och effektiv skattesats	Skatt	Skattesats %	Skatt	Skattesats %
Resultat före skatt	457	–	272	–
Skatt enligt gällande skattesats	–101	–22	–60	–22
Utdelning från kommanditbolag	–	–	18	7
Ej avdragsgilla kostnader	–2	0	–1	0
Skatt hänförlig till vinst/förlust i kommanditbolag	–29	–6	–24	–9
Effekt av ändring i tidigare års deklarationer	1	0	–1	0
Resultat från försäljning av aktier och andelar	11	2	–	–
Temporär skillnad som tidigare ej redovisats	–	–	29	11
Nedskrivning andelar	3	1	–29	–11
Övriga skillnader	–1	0	1	0
Redovisad skatt i resultaträkningen	–118	–26	–68	–24

NOT 12 Materiella anläggningstillgångar

Koncernen	2014							
	Leasad byggnad	Egna transport-medel	Egna investeringar i leasade transport-medel	Leasade transport-medel	Summa transport-medel	Summa maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar	Summa materiella anläggningstillgångar
Anskaffningsvärde vid årets början	59	9 214	286	3 563	13 063	217	455	13 794
Investeringar	–	168	–	1	169	6	518	693
Ombokningar	–	–	–	–	0	–	–	0
Försäljningar/utrangeringar	–	–51	–	–	–51	–36	–	–87
Omklassificeringar	–	2 206	–200	–1 631	375	9	–384	0
Akkumulerat anskaffningsvärde vid årets slut	59	11 537	86	1 933	13 556	196	589	14 400
Akkumulerade avskrivningar vid årets början	–26	–4 877	–118	–667	–5 662	–130	0	–5 818
Årets avskrivningar	–3	–635	–17	–74	–726	–31	–	–760
Ombokningar	–	–	–	–	0	–	–	0
Försäljningar/utrangeringar	–	41	–	–	41	35	–	76
Omklassificeringar	–	–876	102	774	0	–	–	0
Akkumulerade avskrivningar vid årets slut	–29	–6 347	–33	33	–6 347	–126	0	–6 502
Akkumulerade nedskrivningar vid årets början	–	–33	–6	–1 575	–1 614	–6	–	–1 620
Årets nedskrivningar	–	–28	–	–	–28	–	–	–28
Akkumulerade nedskrivningar vid årets slut	–	–61	–6	–1 575	–1 642	–6	–	–1 648
Redovisat värde vid årets slut	30	5 129	47	391	5 567	64	589	6 250

Den stora omklassificeringen 2014 består dels av att SJ AB löst en lease för X40-fordon och dels av att både X2000-tåget från Kina och de ombyggda familjevagnarna (personvagnar) tagits i drift. Årets nedskrivning är hänförlig till dessa familjevagnar.

Under året har även en försäljning av 25 stycken Rc3-lok skett. Dels har de 13 lok som förra året klassificerades som anläggningstillgångar för försäljning sålts och dels har de sista kvarvarande (12 stycken) Rc3-loken blivit sålda. Även en försäljning av 16 stycken äldre lok och personvagnar har genomförts.

Vissa komponenter i SJs fordonsflotta har en nyttjandeperiod som är kortare än den totala livslängden för fordonsindividen ifråga och ersätts därför regelbundet vid periodiska underhåll (så kallade revisioner). Dessa komponenter särskiljs och skrivs av som separata enheter över denna kortare nyttjandeperiod (komponentavskrivningsmetoden).

Anläggningstillgångar till försäljning per sista december uppgick till 60 MSEK och avser två tåg av modell X31.

Not 12, forts.

Moderbolaget	2014							
	Leasad byggnad	Egna transportmedel	Egna investeringar i leasade transportmedel	Leasade transportmedel	Summa transportmedel	Summa maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar	Summa materiella anläggningstillgångar
Anskaffningsvärde vid årets början	59	9 318	286	3 563	13 167	185	455	13 866
Investeringar	–	168	–	1	169	6	518	693
Ombokningar	–	–	–	–	0	–	–	0
Försäljningar/utrangeringar	–	–74	–	–	–74	–33	–	–107
Omklassificeringar	–	2 206	–200	–1631	375	9	–384	0
Akkumulerat anskaffningsvärde vid årets slut	59	11 618	86	1 933	13 637	167	589	14 452
Akkumulerade avskrivningar vid årets början	–26	–4 909	–118	–667	–5 694	–105	0	–5 825
Årets avskrivningar	–3	–636	–17	–74	–727	–30	–	–760
Ombokningar	–	–	–	–	0	–	–	0
Försäljningar/utrangeringar	–	53	–	–	53	32	–	85
Omklassificeringar	–	–876	102	774	0	–	–	0
Akkumulerade avskrivningar vid årets slut	–29	–6 368	–33	33	–6 368	–103	0	–6 500
Akkumulerade nedskrivningar vid årets början	–	–33	–6	–1 575	–1 614	–	–	–1 614
Årets nedskrivningar	–	–28	–	–	–28	–	–	–28
Akkumulerade nedskrivningar vid årets slut	–	–61	–6	–1 575	–1 642	–	–	–1 642
Redovisat värde vid årets slut	30	5 189	47	391	5 627	64	589	6 310

Koncernen	2013							
	Leasad byggnad	Egna transportmedel	Egna investeringar i leasade transportmedel	Leasade transportmedel	Summa transportmedel	Summa maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar	Summa materiella anläggningstillgångar
Anskaffningsvärde vid årets början	59	9 193	276	3 564	13 033	196	379	13 667
Investeringar	–	43	9	–	52	24	240	316
Ombokningar	–	–105	–	–	–105	–	–	–105
Försäljningar/utrangeringar	–	–78	–	–1	–79	–5	–	–84
Omklassificeringar	–	161	1	–	162	2	–164	0
Akkumulerat anskaffningsvärde vid årets slut	59	9 214	286	3 563	13 063	217	455	13 794
Akkumulerade avskrivningar vid årets början	–23	–4 434	–93	–543	–5 070	–108	0	–5 201
Årets avskrivningar	–3	–544	–25	–124	–693	–27	–	–723
Ombokningar	–	33	–	–	33	–	–	33
Försäljningar/utrangeringar	–	68	–	–	68	5	–	73
Omklassificeringar	–	–	–	–	0	–	–	0
Akkumulerade avskrivningar vid årets slut	–26	–4 877	–118	–667	–5 662	–130	0	–5 818
Akkumulerade nedskrivningar vid årets början	–	–49	–6	–1 575	–1 630	–6	–	–1 636
Årets nedskrivningar	–	16	–	–	16	–	–	16
Akkumulerade nedskrivningar vid årets slut	–	–33	–6	–1 575	–1 614	–6	–	–1 620
Redovisat värde vid årets slut	33	4 304	162	1 321	5 787	81	455	6 356

Omklassificeringen från pågående nyanläggningar till egna transportmedel beror på ett övertagande under 2013 av SJ 3000-fordon. 2013 års nedskrivningar består dels av en återföring av ett tidigare nedskrivet fordon från Kimstad-olyckan då det åter är taget i drift, dels av en nedskrivning av inredningen i samband med en ombyggnation av några X 2000-fordon. Vissa komponenter i SJs fordonsflotta har en nyttjandeperiod som är kortare än den totala livslängden för fordonsindividen ifråga och erstätts därför regelbundet vid periodiska underhåll (så kallade revisioner).

Dessa komponenter särskiljs och skrivs av som separata enheter över denna kortare nyttjandeperiod (komponentavskrivningsmetoden).

I december 2013 togs ett styrelsebeslut att sälja två stycken X-31 tågsätt och 13 stycken Rc3-lok som har klassificerats som anläggningstillgångar till försäljning och värderats till det lägsta av marknadsvärde och verkligt värde. Årets ombokningar består av en omflyttning enligt IFRS5 anläggningstillgångar som innehas för försäljning.

Not 12, forts.

Moderbolaget	2013							
	Leasad byggnad	Egna transportmedel	Egna investeringar i leasade transportmedel	Leasade transportmedel	Summa transportmedel	Summa maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar	Summa materiella anläggningstillgångar
Anskaffningsvärde vid årets början	59	9 185	276	3 564	13 025	164	379	13 627
Investeringar	–	42	9	–	51	24	240	315
Ombokningar	–	–	–	–	0	–	–	0
Försäljningar/utrangeringar	–	–70	–	–1	–71	–5	–	–76
Omklassificeringar	–	161	1	–	162	2	–164	0
Akkumulerat anskaffningsvärde vid årets slut	59	9 318	286	3 563	13 167	185	455	13 866
Akkumulerade avskrivningar vid årets början	–23	–4 431	–93	–543	–5 067	–85	0	–5 175
Årets avskrivningar	–3	–543	–25	–124	–692	–25	–	–720
Ombokningar	–	–	–	–	0	–	–	0
Försäljningar/utrangeringar	–	65	–	–	65	5	–	70
Omklassificeringar	–	–	–	–	0	–	–	0
Akkumulerade avskrivningar vid årets slut	–26	–4 909	–118	–667	–5 694	–105	0	–5 825
Akkumulerade nedskrivningar vid årets början	–	–49	–6	–1 575	–1 630	–	–	–1 630
Årets nedskrivningar	–	16	–	–	16	–	–	16
Akkumulerade nedskrivningar vid årets slut	–	–33	–6	–1 575	–1 614	–	–	–1 614
Redovisat värde vid årets slut	33	4 376	162	1 321	5 859	80	455	6 427

NOT
13 Immateriella anläggningstillgångar

Koncernen	2014			2013		
	Varumärke	Övrigt	Totalt	Varumärke	Övrigt	Totalt
Anskaffningsvärde vid årets början	240	931	1 171	240	799	1 039
Investeringar	–	135	135	–	132	132
Försäljning/utrangering	–	–353	–353	–	–	–
Akkumulerat anskaffningsvärde vid årets slut	240	713	953	240	931	1 171
Akkumulerade avskrivningar vid årets början	–240	–623	–863	–240	–505	–745
Årets av- och nedskrivningar	–	–97	–97	–	–118	–118
Försäljning/utrangering	–	243	243	–	–	–
Akkumulerade avskrivningar vid årets slut	–240	–477	–717	–240	–623	–863
Redovisat värde vid årets slut	0	236	236	0	308	308

Moderbolaget	2014			2013		
	Varumärke	Övrigt	Totalt	Varumärke	Övrigt	Totalt
Anskaffningsvärde vid årets början	240	560	800	240	452	692
Investeringar	–	135	135	–	108	108
Akkumulerat anskaffningsvärde vid årets slut	240	695	935	240	560	800
Akkumulerade avskrivningar vid årets början	–240	–390	–630	–240	–303	–543
Årets av- och nedskrivningar	–	–70	–70	–	–87	–87
Akkumulerade avskrivningar vid årets slut	–240	–460	–700	–240	–390	–630
Redovisat värde vid årets slut	0	235	235	0	170	170

Immateriella tillgångar är uppdelade i Varumärke och Övriga immateriella tillgångar som består av utveckling av olika it-system. Av dessa är SJs varumärke och ungefär hälften av de övriga it-

programmen fullt avskrivna. 2014 sålde SJ AB 75 procent av det tidigare helägda dotterbolaget Linkon AB vilket innebar försäljning/utrangering av immateriella anläggningstillgångar i koncernen.

NOT
14

Andelar i koncernbolag

Moderbolaget	2014	2013
Redovisat värde vid årets början	206	206
Försäljning / omklassificering	-50	-
Nedskrivning	-9	-
Redovisat värde vid årets slut	147	206

Specifikation över aktier och andelar i koncernbolag	Org nr	Säte	Antal andelar	Andel i %	2014	2013
SJ Event AB	556577-3008	Stockholm	1 000	100	0	0
Linkon AB	556577-2984	Stockholm	501 000	100 ²⁾	-	50
SJ Försäkring AB	516401-8458	Stockholm	30 000	100	54	54
SJ Invest AB	556022-1755	Stockholm	700 000	100	87	87
SJ Götalandståg AB	556083-2098	Stockholm	5 000	100	1	1
SJ Adventure AB	556064-8692	Stockholm	5 000	100	1	10
Entertrainment AB	556034-4235	Malmö	1 605	100	0	0
SJ Norrlandståg AB	556196-5418	Stockholm	1 000	100	1	1
SJ Service Academy AB	556596-9630	Stockholm	1 000	100	0	0
Stockholmståg KB ¹⁾	969704-4239	Stockholm	1 000	100	0	0
SJ Danmark A/S	33 372 477	Köpenhamn	500	100	3	3
Summa					147	206

¹⁾ SJ AB är komplementär och SJ Invest AB är kommanditdelägare i Stockholmståg KB.
Andelar fördelat inom koncernen mellan SJ AB 68 procent och SJ Invest AB 32 procent.

²⁾ 100 procent 2013-12-31.

Kapitalandelen överensstämmer med rösträttsandelen.

SJ AB sålde 75 procent av sitt aktieinnehav i det tidigare helägda dotterbolaget Linkon AB 17 december 2014, varigenom bolaget blev ett intressebolag.

NOT
15

Andelar i intressebolag

	Koncernen		Moderbolaget	
	2014	2013	2014	2013
Ingående anskaffningsvärden	20	20	16	16
Inköp/omklassificering	26	-	13	-
Försäljning	-1	-	-1	-
Akkumulerade anskaffningsvärden vid årets slut	45	20	27	16
Akkumulerade resultatandelar vid årets början	-6	-6	-	-
Årets resultatandel i intressebolags resultat	0	-	0	0
Akkumulerade resultatandelar vid årets slut	-6	-6	0	-
Akkumulerade nedskrivningar vid årets början	-3	-3	-14	-14
Årets nedskrivningar	-8	-	-	-
Akkumulerade nedskrivningar vid årets slut	-11	-3	-14	-14
Bokfört värde vid årets slut	28	11	13	2

Not 15, forts.

Specifikation av koncernens och moderbolagets innehav av andelar i intressebolag samt redovisat värde	Org nr	Säte	Antal andelar	Kapitalandel, %	Koncernen		Moderbolaget	
					2014	2013	2014	2013
Amadeus Sweden AB	556277-9461	Stockholm	13 050	22	–	9	–	1
Sveriges Kommunikationer AB	556005-5955	Stockholm	150	50	1	1	1	1
Kust till Kust AB	556481-7822	Karlskrona	60	25	0	0	0	0
Trafik i Mälardalen AB	556083-1959	Stockholm	400	50	1	1	0	0
Fly Rail AB	556773-5252	Stockholm	50 000	50	0	0	0	0
Botniatåg AB	556801-1828	Stockholm	100 000	40	0	0	0	0
Vänertåg AB	556848-9016	Stockholm	25 000	50	0	0	0	0
Linkon AB	556577-2984	Stockholm	125 250	25	26	–	12	–
Summa ägda andelar i intressebolag					28	11	13	2

Specifikation av intressebolagens tillgångar, skulder, resultat och intäkter	Org nr	Säte	2014				2013			
			Tillgångar	Skulder	Intäkter	Resultat	Tillgångar	Skulder	Intäkter	Resultat
Amadeus Sweden AB	556277-9461	Stockholm	–	–	–	–	79	18	6	1
Sveriges Kommunikationer AB	556005-5955	Stockholm	8	5	2	0	5	2	–	–1
Kust till Kust AB	556481-7822	Karlskrona	0	0	0	0	0	0	0	0
Trafik i Mälardalen AB	556083-1959	Stockholm	4	1	5	1	5	3	6	2
Fly Rail AB	556773-5252	Stockholm	0	0	–	0	0	0	–	0
Botniatåg AB	556801-1828	Stockholm	39	50	200	50	67	–268	127	–321
Vänertåg AB	556848-9016	Stockholm	0	0	–	–	0	0	0	0
Linkon AB	556577-2984	Stockholm	245	193	0	–11	–	–	–	–
Summa intressebolag			296	249	207	40	156	–245	139	–319

Andel av resultat i intressebolag	Koncernen		Moderbolaget	
	2014	2013	2014	2013
Årets andel av resultat i intressebolag	4	–46	12	–46
Reserv framtida förluster i intressebolag	22	–84	22	–84
Summa	26	–130	34	–130

I februari 2014 sålde SJ AB aktierna i Amadeus Sweden AB. 75 procent av aktierna avyttrades även i det tidigare helägda dotterbolaget Linkon AB varigenom bolaget blev ett intressebolag.

NOT
16 Långfristiga fordringar

	Koncernen				Moderbolaget			
	2014		2013		2014		2013	
	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
Depositioner	559	559	556	556	336	336	332	332
Övrig långfristig fordran	8	8	–	–	8	8	–	–
Summa	567	567	556	556	344	344	332	332

De långfristiga fordringarna avser depositioner i samband med leasingfinansiering med Nordea Finans Sverige AB uppgående till MSEK 336 (332).

Delar av depositionen är bundna i långfristiga placeringar med löptid upp till 0,5 år, vilka är värderade till marknadsvärde.

SJ Försäkring AB har gjort långfristiga placeringar för att garantera försäkringstekniska åtaganden.

Marknadsvärdet av placeringarna uppgick till MSEK 223 (224) på balansdagen.

NOT 17 Kundfordringar

SJs kundfordringar utgörs av ett stort antal små utestående belopp hos privatpersoner samt av fordringar hos företag inom skilda branscher. I syfte att minska risken för kundförluster inhämtas, i enlighet med SJs kreditpolicy, erforderliga kreditupplysningar från externa källor. Kreditförlusterna i SJ-koncernen uppgick till MSEK –3 (–3) och beror på en mindre mängd kontokortsbedrägerier. Konstaterade förluster i relation till SJs nettoomsättning uppgick till 0,03 procent (0,03).

Åldersfördelning kundfordringar	Koncernen		Moderbolaget	
	2014	2013	2014	2013
< 30 dagar	194	220	117	140
30–60 dagar	7	–9	7	–7
60–90 dagar	–2	–5	–2	–4
> 90 dagar	10	22	10	21
Avräkningskonton	2	–	1	2
Totalt	211	228	133	152

Varav:

Osäkra fordringar	Koncernen	
	2014	2013
Osäkra fordringar vid årets början	9	7
Reservering för befarade förluster	2	5
Inkasserade fordringar	–	–
Konstaterade förluster	–3	–3
Osäkra fordringar vid årets slut	8	9

NOT 18 Övriga fordringar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2014	2013	2014	2013
Moms och skattefordran	131	129	103	95
Orealiserad valutakursvinst	–	1	–	1
Skador fordon	55	25	42	25
Extern fordran	3	86	3	–
Återförsäkring	4	5	–	–
Regresser	–	9	–	–
Summa	193	255	148	121

NOT 19 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2014	2013	2014	2013
Förutbetalda fordonskostnader	15	12	15	12
Förutbetalda hyreskostnader	72	78	39	39
Förutbetalda underhålls-kostnader	20	20	0	0
Förutbetalda stationsavgifter	8	8	7	7
Övriga förutbetalda kostnader	61	59	57	48
Upplupna ränteintäkter	18	17	3	13
Övriga upplupna intäkter	12	37	12	8
Summa	206	231	133	127

Övriga förutbetalda kostnader består till stor del av it-licenser.

NOT 20 Finansiella instrument och finansiell riskhantering

Hantering av finansiella risker

SJs finanspolicy är fastställd av SJ ABs styrelse och ger direktiv för den löpande hanteringen av koncernens finansiella risker.

Marknadsrisk

Med marknadsrisk avses ett företags exponering för förändringar på de finansiella marknaderna, vilket omfattar valutarisker, ränterisker och andra prisrisker.

SJs verksamhet är kapitalintensiv och delar av de materiella anläggningstillgångarna är skuldfinansierade med banklån eller leasingavtal.

Valutarisk

Valutaexponering består för SJs del mestadels av transaktions-exponering, det vill säga betalningar i utländsk valuta till följd av investeringar, köp eller försäljning av varor och/eller tjänster.

SJs transaktionsexponering i den löpande verksamheten är begränsad.

SJs nettoexponering i utländska valutor i annat syfte än säkringsändamål får, enligt finanspolicyn, maximalt uppgå till motsvarande MSEK 100.

Vid större investeringar sker, via valutamarknaden, fortlöpande valutasäkring.

Värdet på SJs valutaterminskontrakt påverkas löpande i takt med att växelkurser förändras. Då valutaaffärer effektueras är syftet att säkerställa betalningstransaktioner.

Då kassaflödessäkring används och säkringsredovisning är tillämplig redovisas värdeförändringar mot övrigt totalresultat.

SJ hade på balansdagen utestående valutaderivat, avseende större investeringar om nominellt MSEK 0(0). Det verkliga värdet av dessa positioner uppgick till MSEK 0(0). Därutöver fanns valuta-derivat om nominellt 19 (183) som avser ekonomisk säkring avseende finansiella placeringar i utländsk valuta. Det verkliga värdet av dessa positioner uppgick till 0 (3).

Ränterisk

Koncernens finansieringskostnad och förräntning av likvida medel påverkas av förändringar i det allmänna ränteläget.

SJs upplåning består huvudsakligen av långfristiga finansiella leasingavtal som löper med rörlig ränta.

Bolagets finanspolicy stipulerar emellertid att den genomsnittliga räntebindningstiden i låneportföljen ska ligga i intervallet 1–3 år.

För att hantera räntexponering och uppnå önskad räntebindningstid används ränteswapavtal, som ändrar den rörliga räntan till fast ränta för delar av låneportföljen.

Den genomsnittliga räntebindningstiden för koncernens räntebärande upplåning uppgick, på balansdagen till 1,3 år (1,1).

Not 20, forts.

Värdet på de ränteswapavtal som SJ innehar för att förlänga den genomsnittliga räntebindningstiden påverkas momentant vid förändrade marknadsräntor.

Marknadsvärdet för SJs utestående räntederivatinstrument uppgick till MSEK -18(-8) på balansdagen.

Andra prisrisker

Med andra prisrisker avses risken att verkligt värde på ett finansiellt instrument påverkas av andra faktorer än valuta- och räntefluktuationer.

SJ utsätts för andra prisrisker i värderingen av obligationsportföljen, genom att emittentens kreditriskslag kan förändras eller genom att marknads kreditspreadar kan förändras generellt. SJ innehar endast obligationer med hög rating, vilket innebär lägre kreditriskslag och mindre absoluta fluktuationer.

Marknadsvärdet för SJs obligationer med en löptid överstigande 1 år uppgick till MSEK 715 (1 256) på balansdagen,

Kredit- och motpartsrisk

Kredit- och motpartsrisk avser en risk att motparten i en transaktion inte kan fullgöra sitt åtagande och därmed åsamkar SJ en förlust.

SJ exponeras för detta framförallt när överskottslikviditet placeras i finansiella tillgångar, men även i finansiella derivatkontrakt, i garantier samt vid beviljande av kommersiella kundkrediter.

Finansiell kreditrisk

SJs finanspolicy föreskriver hur likviditet får placeras. Motpartens kreditvärdighet skall motsvara K-1 rating eller bättre vid kortfristiga placeringar.

Stat, kommun, landsting och statligt ägda bolag erfordrar ingen rating.

Långfristiga placeringar, med upp till 5 års löptid, får göras i banker med lägst A-rating.

I syfte att begränsa koncentrationsrisk, finns begränsningar avseende belopp per motpart.

På balansdagen den 31 december 2014 uppgick den totala motpartsexponeringen i placeringar till MSEK 1 328 (1 506).

Av den totala motpartsexponeringen uppgick finansiella tillgångar värderade till verkligt värde till MSEK 983 (1 426)

Samtliga SJs tillgodohavanden går att värdera utifrån priser på aktiva marknader, och ingår därmed antingen i hierarkinivå 1 eller i hierarkinivå 2.

Finansierings- och likviditetsrisk

Med finansierings- och likviditetsrisk avses risken vid omsättning av lån, vid infriande av betalningsförpliktelser, begränsade finansieringsmöjligheter eller att prisbilden kraftigt förändrats.

SJs finansieringskällor utgörs i huvudsak av kassaflöde från den löpande verksamheten och upplåning.

Räntebärande upplåning består av långfristiga finansiella leasingkontrakt med Nordea Finans Sverige AB till en rörlig ränta.

Dessutom finns ett hyresavtal med Jernhusen AB 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.

För att säkerställa att koncernen vid önskad tidpunkt, har tillgänglig likviditet, föreskriver finanspolicyen att SJ vid varje tillfälle ska kunna säkerställa en likviditetsreserv uppgående till minst MSEK 500. Denna reserv ska vara möjlig att tillgå inom tre bankdagar. I reserven ingår kassa, marknadsnoterade finansiella placeringar som kan omsättas inom tre bankdagar samt outnyttjade, bekräftade krediter.

På balansdagen uppgick inom tre dagar tillgängliga finansiella medel för verksamheten till MSEK 1 060 (1 283).

Därutöver outnyttjade kreditlöften uppgick på balansdagen till MSEK 100 (100).

SJ begränsar finansieringsrisken genom att styra lånens löptider så att en över tiden lämplig förfallostruktur uppnås.

Koncernen/Moderbolaget

Löptidsanalys avseende utestående finansiella skulder	2014			2013		
	Ränta	Amortering	Kassaflöde	Ränta	Amortering	Kassaflöde
Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde						
Inom 1 år	14	415	429	36	786	822
1-2 år	13	41	54	19	415	434
2-3 år	13	41	54	19	41	59
3-4 år	13	41	54	14	41	60
4-5 år	14	41	55	20	41	61
5 år eller senare	34	545	578	63	587	648
Summa	102	1 124	1 224	176	1 911	2 084
Avgår kortfristig del	-14	-415	-429	-36	-786	-822
Summa långfristig del	88	709	795	140	1 125	1 262

Koncernen/Moderbolaget

Finansiella derivatinstrument	2014		2013	
	Nominellt värde	Verkligt värde	Nominellt värde	Verkligt värde
Ränteswapavtal	500	-18	1 050	-8
Valutaterminkontrakt positivt	-	-	-	-
Valutaterminkontrakt negativt	19	0	183	3
Summa	519	-18	1 233	-5

Totalt marknadsvärde av derivatinstrument som innehas i säkrings-syfte, inklusive ekonomisk säkring, uppgick vid utgången av år 2014 till MSEK -18 (-5). Av dessa uppgick marknadsvärde för derivat som kvalificerade sig för säkringsredovisning till MSEK -18 (-8).

Not 20, forts.

Koncernen / Moderbolag

Förfallostruktur derivatinstrument	2014	2013	2014	2013
	Ränte- swapavtal	Ränte- swapavtal	Valuta- termins- kontrakt	Valuta- termins- kontrakt
Inom 1 år	300	550	19	183
1–2 år	–	300		
2–3 år	100	–		
3–4 år	–	100		
4–5 år	100	–		
5 år eller senare	–	100		
Summa	500	1 050	19	183

Känslighetsanalys

SJs upplåning består huvudsakligen av banklån eller långfristiga finansiella leasingavtal med rörlig ränta som baseras på en, tre eller sex mån STIBOR.

För att hantera räntee exponeringen och uppnå önskad räntebindningstid används derivatinstrument såsom ränteswapavtal, som ändrar den rörliga räntan till fast ränta. SJs räntebärande upplåning uppgår till MSEK 1 125. Då 4 st ränteswapavtal har ingåtts till ett belopp om totalt nominellt MSEK 500, är SJs direkta transaktionsexponering vid en ränteförändring om +1 procent cirka MSEK –6 årligen. SJs ränteswapar om 500 MSEK har en genomsnittlig löptid om 1,8 år vilket medför en momentan värdeökning om ca +9 MSEK, vid en förflyttning av räntekurvan med +1 procent. Då säkringsredovisning tillämpas påverkar värdeförändringen övrigt totalresultat.

Av SJs tillgängliga likviditet om 1 060 MSEK, är MSEK 1 041 placerad med löptider understigande 1 år eller i FRN-obligationer.

SJs direkta transaktionsexponering vid en ränteförändring om +1 procent uppgår därigenom till cirka MSEK –1 per år.

Momentant ges en värdeförändring om ca MSEK –3 avseende SJs fastförräntade obligationsportfölj vid en förflyttning av räntekurvan med +1 procent.

Känslighetsanalys	Volym	Värde- förändring	Resultateffekt på ett års sikt
Ränteförändring, +1%, samtliga räntor (MSEK)			
Räntebärande upplåning	1 125		–11
Räntesäkringsinstrument	500	9	5
Transaktionsexponering i skuldportföljen	625		–6
Korta placeringar och FRN obligationer	1 041		10
Summa transaktionsexponering	–416		4
Fastförräntad obligationsportfölj		–1	

På längre sikt ges i enlighet med nettokassan per 2014-12-31 om MSEK 395, vid en 1-procentig förändring av marknadsräntan, en årlig exponering om MSEK +4 (–2).

SJ hade på balansdagen medel i utländska valutor, i annat syfte än säkring, om MSEK 11 (10), vilket ger en resultateffekt om MSEK –1, vid en förändring av SEK mot andra valutor med 10 procent.

Koncernen				2014		2013	
Klassificering finansiella instrument	Kategori	Värdering	Not	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
Anläggningstillgångar							
Långfristiga värdepappersinnehav	Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultat	Verkligt värde	16	0	0	0	0
Depositioner	Hålles till förfall	Upplupet anskaffningsvärde	21	173	173	188	188
Andra långfristiga fordringar	Finansiella tillgångar som kan säljas	Verkligt värde	17	394	394	368	368
Summa finansiella anläggningstillgångar				567	567	556	556
Omsättningstillgångar							
Kundfordringar och andra fordringar	Lånefordringar och kundfordringar	Upplupet anskaffningsvärde	21	404	404	483	483
Kortfristiga placeringar							
Företagscertifikat	Finansiella tillgångar som kan säljas	Verkligt värde	21	45	45	0	0
Obligationer	Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet	Verkligt värde	21	715	715	1 203	1 203
Summa omsättningstillgångar				1 164	1 164	1 686	1 686

Not 20, forts.

Koncernen				2014		2013	
Klassificering finansiella instrument	Kategori	Värdering	Not	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
Likvida medel							
Kassa och bank	Lånefordringar och kundfordringar	Upplupet anskaffningsvärde	21	345	345	80	80
Summa likvida medel				345	345	80	80
Derivat							
Ränteswapar	Derivat identifierat som säkringsinstrument	Verkligt värde	21	-18	-18	-8	-8
Valutaterminer	Derivat identifierat som säkringsinstrument	Verkligt värde	21	-	-	-	-
Valutaterminer	Ekonomisk säkring som innehåller för handel	Verkligt värde	21	0	0	3	3
Summa derivat				-18	-18	-5	-5
Finansiella skulder							
Leasingskulder	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	23	403	403	1 154	1 154
Banklån	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	23	722	722	760	760
Leverantörsskulder och andra skulder	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	25	506	506	504	504
Övriga skulder	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	23	229	229	333	333
Summa finansiella skulder				1 860	1 860	2 751	2 751

Hierarkinivå för finansiella instrument värderade till
verkligt värde

	2014	2013
Hierarki 2	1 136	1 566
Summa finansiella instrument värderade till verkligt värde	1 136	1 566

Anläggningstillgångar

Långfristiga värdepappersinnehav avser aktier i övriga företag (se not 16). Verkligt värde avser ägandets andel av bolagets bokförda egna kapital.

Andra långfristiga fordringar omfattar långfristiga depositioner som utgör säkerhet för leasingfinansiering av dubbeldäckare, om MSEK 336 (332).

Delar av depositionen är bundna i långfristiga placeringar med löptid upp till 0,5 år, vilka är värderade till marknadsvärde (se not 16).

Delar av depositionerna är klassificerade som hålles till förfall och värderas till upplupet anskaffningsvärde.

SJ Försäkring AB har gjort långfristiga placeringar för att garantera försäkringstekniska åtaganden, som uppgår till MSEK 223 (224).

Omsättningstillgångar

Kundfordringar är upptagna med de belopp, varmed de beräknas inflyta. Beloppet är justerat för de befarade förluster som kreditstocken innehåller.

Kortfristiga placeringar under kategorin omsättningstillgångar omfattar placeringar med en löptid överstigande tre månader.

Obligationer innehåller i syfte att öka avkastningen på SJs finansiella tillgångar. Obligationsinnehaven kategoriseras som att de innehåller för handel och värdering sker löpande till verkligt värde via resultatet.

Likvida medel

Kassa och bank omfattar kontotillgodohavanden i svensk och utländsk valuta. För dessa tillgångar motsvarar verkligt värde de belopp som SJ på balansdagen har att fordra.

Företagscertifikat klassificeras som likvida medel om löptiden understiger tre månader.

Derivat

Derivat avser utestående derivat på balansdagen, vilka hade ett värde om MSEK -18 (-5).

Finansiella skulder

Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde innefattar leasingskulder, banklån, leverantörsskulder samt övriga skulder.

SJs kreditvillkor avseende banklån och leasinglån antas enligt en approximativ uppskattning vara att betrakta som marknads- mässiga, och då skulderna löper med rörlig STIBOR baserad ränta, antas skuldernas storlek enligt SJs samlade bedömning vara en korrekt uppskattning av det verkliga värdet.

Leverantörsskulder och övriga skulder är upptagna med de belopp som förväntas att bli reglerade.

Räntebindning och upplåning

Per 2014-12-31 var de totala långfristiga, utestående räntebärande skuldernas genomsnittsränta 1,1 procent (1,6) exklusive respektive 2,0 procent (2,5) inklusive räntederivat.

Dessutom har SJ en outnyttjad kredit på MSEK 100 (100) hos Nordea Bank AB.

Koncernens totalt beviljade lånelöften hade, på balansdagen en genomsnittlig löptid om 4,1 år (3,4).

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 SEK 100 per aktie.

Reserver

För vissa derivat, ränteswapar och valutaterminer tillämpas säkringsredovisning vilket innebär att värdeförändringen har förts mot eget kapital i balansräkningen via övrigt totalresultat. Derivatet uppgick på balansdagen till MSEK –18.

Kassaflödessäkringar och finansiella tillgångar som kan säljas

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. Värdeförändringen på finansiella tillgångar som kan säljas redovisas mot övrigt totalresultat.

Uppskjuten skatt på kassaflödessäkringar och finansiella tillgångar som kan säljas

Uppskjuten skatt redovisas mot övrigt totalresultat.

Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat

Balanserade vinstmedel består av årets resultat, ej utdelade resultatet i intressebolag samt den del av av beskattade reserver som utgör eget kapital.

Ägarmål och fortlevnad

SJ utvärder löpande bolagets kapitalstruktur utifrån de direktiv som årsstämman beslutar. I samband med årsstämman den 28 april 2014 fattades beslut om nya, långsiktiga finansiella mål för SJ. Tidigare mål om avkastning på eget kapital på minst 10 procent har ersatts av ett mål om avkastning på operativt kapital uppgående till minst 7 procent i genomsnitt. Vidare beslutades om en nettoskldsättningsgrad på 0,5–1,0 på sikt och tidigare mål om en soliditet på minst 30 procent utgår därmed. Utdelning ska långsiktigt uppgå till mellan 30 och 50 procent av årets resultat. Målet var tidigare att utdelningen skulle uppgå till minst en tredjedel av årets resultat.

	2014	2013
Finansiella skulder (räntebärande)	1 277	2 055
Minus: Finansiella tillgångar (räntebärande)	–1 673	–1 839
Nettoskuld	–396	216
Totalt eget kapital	5 345	4 949
Kassaflödessäkringar och finansiella tillgångar som kan säljas	–10	12
Justerat kapital	5 335	4 961
Skldsättningsgrad	–0,07	0,04

SJs soliditet har under 2014 ökat från 53,3 procent till 60,1 procent.

MODERBOLAGET**Bundna och fria reserver**

Eget kapital fördelas enligt svensk lag mellan bundna respektive 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).

Specifikation reserver övrigt totalresultat	Kassaflödes- säkringar		Finansiella tillgångar som kan säljas	
Koncernen/moderbolaget, MSEK	2014	2013	2014	2013
IB för perioden	–3	–16	3	3
Värdeförändring tillgångar som kan säljas	0	0	–4	0
Värdeförändring kassaflödessäkringar	–24	3	–	–
Till resultaträkningen	10	13	–	–
Till balansräkningen	0	0	–	–
Skatteeffekt	4	–4	1	0
UB för perioden	–13	–3	0	3

NOT 22 Räntebärande skulder

SJs upplåning består av banklån och finansiella leasingkontrakt. De finansiella leasingkontrakten löper till 2014–2015 och innehåller inga finansiella kreditvillkor (kovenanter).

SJ har ett hyresavtal som löper fram till den 31 december 2024 och det är klassificerat som ett finansiellt leasingavtal. Hyresavtalet avser en verkstad för underhåll av dubbeldäckaren och för denna verkstad redovisas en årlig amortering av den finansiella leasing-skulden om MSEK 3.

Hösten 2012 togs nya banklån om MSEK 800 som löper till 2020–2022. Lånen innehåller inga kovenanter men nio stycken SJ 3000 fordon är ställda som säkerhet för lånen.

SJ förhyr verkstadslokaler i Olskroken, Hagalund och Västerås, vilka vidareuthyrs till SJs underhållsleverantörer. Den sammanlagda årshyran för kontrakten löper med MSEK 44.

SJ har sedan tidigare ingångna finansiella leasingkontrakt med Nordea Finans Sverige AB (Nordea Finans) avseende 42 st dubbeldäckare med löptid fram till åren 2014–2015.

Den totala finansiella leasingsskulden för dubbeldäckarna uppgick på balansdagen till MSEK 374 (1 120).

Den långfristiga delen är MSEK 0 (374) och den kortfristiga delen, som förfaller till betalning inom ett år, är MSEK 374 (746).

	2014	2013
Framtida minimileasingavgifter	414	1 167
Ränta	–10	–15
Nuvärde framtida minimileasingavgifter	404	1 152

	2014		2013	
Leasingkontrakts förfallostruktur	Framtida minimileasingavgifter	Nuvärde av framtida minimileasingavgifter	Framtida minimileasingavgifter	Nuvärde av framtida minimileasingavgifter
Inom 1 år	380	373	754	748
Summa kortfristiga leasingsskulder	380	373	754	748
Inom mer än 1 men mindre än 5 år	17	16	392	385
Senare än 5 år	17	15	21	19
Summa långfristiga leasingsskulder	34	31	413	404
Totalt leasingsskulder	414	404	1 167	1 152

I minimileasingavgifter ingår ränta, kontraktssenliga amorteringar samt restvärde av befintliga leasingsskulder.

	Amortering	
Banklån förfallostruktur	2014	2013
Inom 1 år	37	37
Summa kortfristiga banklån	37	37
Inom mer än 1 men mindre än 5 år	150	150
Senare än 5 år	532	569
Summa långfristiga banklån	682	719

Operationella leasar Koncernen	2014			2013		
Framtida betalningsåtaganden i nominella värden	Fordon	Lokaler	Totalt	Fordon	Lokaler	Totalt
Inom 1 år	472	309	781	499	472	971
1–2 år	296	206	502	480	312	792
2–3 år	114	48	162	298	159	457
3–4 år	112	39	152	116	25	141
4–5 år	0	33	33	114	23	137
5 år eller senare	0	38	38	0	17	17
Summa	994	674	1 669	1 507	1 008	2 515

Koncernens operationella leasing avser främst fordons- och lokalhyror. Kontraktstiden varierar mellan 0 och 5 år.

Hyresavtalen är tecknade till sedvanliga marknadsmässiga villkor. Erlagda hyror under 2014 uppgår till MSEK 814 (804).

NOT 23 Avsättningar

Koncernen	Skade- livräntor		Omstrukturering		Försäkringsavtal		Lojalitetsprogram		Övrigt		Totalt	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Avsättning vid årets början	144	172	14	55	89	71	96	93	17	38	358	428
Avsättningar	26	2	113		22	44	27	27	132	118	320	191
Beräknad ränta	4	2									4	2
Upplöst							-3					
Utnyttjat	-22	-32	-101	-41	-41	-26	-21	-24	-117	-139	-303	-260
Summa	152	144	26	14	70	89	99	96	32	17	379	360
Fördelning i balansräkning												
Långfristiga avsättningar	145	137	0	3	14	16	10	38	0	0	170	194
Kortfristiga avsättningar	7	7	26	11	56	73	89	58	32	17	210	166
Summa	152	144	26	14	70	89	99	96	32	17	379	360

Moderbolaget			Skade- livräntor		Omstrukturering		Lojalitetsprogram		Övrigt		Totalt	
			2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Avsättning vid årets början			95	114	6	33	96	93	13	33	210	273
Avsättningar			18	1	113		27	27	131	116	289	144
Beräknad ränta			3	2							3	2
Upplöst							-3					
Utnyttjat			-14	-23	-96	-28	-21	-24	-116	-136	-249	-210
Summa			102	95	23	6	99	96	28	13	252	210
Fördelning i balansräkning												
Långfristiga avsättningar			97	90	0	0	10	38	0	0	107	128
Kortfristiga avsättningar			5	5	23	6	89	58	28	13	145	82
Summa			102	95	23	6	99	96	28	13	252	210

Skadelivräntor

Skadelivräntor avser skadeersättning som utgår till ett drygt 50-tal personer som skadats huvudsakligen före bolagiseringen av SJ. Skadelivräntorna är oftsat livsvariga men vid 65 års ålder sker normalt en nedskrivning med cirka en tredjedel. Skadelivräntorna räknas årligen upp med prisbasbeloppets förändring. Genomsnittlig löptid för framtida skadeersättningar uppgår till cirka 14 år. Beräkning av reserven baseras på antaganden kring förväntad livslängd, diskonteringsränta samt det index varmed de värdesäkrade livräntorna räknats upp. Diskonteringsräntan följer Finansinspektionens föreskrift om val av räntesats för att beräkna försäkringstekniska avsättningar.

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.

Lojalitetsprogram

SJ Prio är SJs kundprogram för resenärer som lanserades 2007. Idag har SJ Prio cirka 1 000 000 medlemmar varav 173 000 inkom under 2014. Intäkter kopplade till SJ Prio redovisas enligt IFRIC 13, Kundlojalitetsprogram, vilket innebär att den initiala försäljningen delas upp enligt komponentmetoden, vilket innebär att en del av inkomsten avsätts som en betalningsförpliktelse för det framtida bonusåtagandet. Kundprogrammet ger belöning i form av poäng när medlemmen handlar hos SJ och utvalda partners. Poängen kan sedan användas till bland annat resor och hotellnätter. Medlemskapet är kostnadsfritt och finns i tre nivåer vit,

grå och svart, där svart är den högsta nivån. Kundprogrammet främjar och premierar lojalitet. Ju mer kunden reser med SJ desto fler blir erbjudandena och förmånerna.

Övrigt

Avsättning under året består av restidsgaranti, hyreskostnader för avslutad verksamhet och försäkringssjälvrisker.

NOT 24 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2014	2013	2014	2013
Personalrelaterade kostnader	242	241	179	173
El- och infrastrukturavgifter	110	112	77	83
Fordonsrelaterade kostnader	152	167	145	162
Övriga upplupna kostnader	108	150	68	90
Förutbetalda årskort och färdbiljetter	234	245	234	245
Övriga förutbetalda intäkter	36	25	36	25
Summa	882	940	739	778

NOT 25 Investeringar

Under året förvärvades materiella anläggningstillgångar och immateriella tillgångar i koncernen (och i moderbolaget) uppgående till MSEK 828. De materiella investeringarna avser till största delen en teknisk upprustning av SJ AB X 2000 tåg som under året belastar pågående nyanläggningar.

De immateriella investeringarna under året avser it-utveckling av olika program, likt förra året främst i ett nytt fordonssystem.

Investeringar	Investeringar				Kassaflödesanalys			
	Koncernen		Moderbolaget		Koncernen		Moderbolaget	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Materiella och immateriella investeringar								
Immateriella investeringar	135	132	135	108	135	132	135	108
Materiella investeringar	693	316	693	315	693	316	693	315
Summa materiella och immateriella investeringar	828	448	828	423	828	448	828	423
Finansiella investeringar								
Förvärv av aktier och andelar	–	–	–	–	–	–	–	–
Summa finansiella investeringar	–	–	–	–	–	–	–	–
Summa investeringar	828	448	828	423	828	448	828	423

Försäljningar – kassaflöde	Koncernen		Moderbolaget	
	2014	2013	2014	2013
Försäljning materiella anläggningstillgångar				
Försäljning fordon/komponenter	146	8	146	3
Summa försäljningar av materiella anläggningstillgångar	146	8	146	3
Summa försäljningar	146	8	146	3

NOT 26 Ställda säkerheter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2014	2013	2014	2013
Säkerhet för upptagna lån	845	919	845	919
Deposition	336	332	336	332
Summa	1 181	1 251	1 181	1 251

Depositionen består av likvida medel och utgör säkerhet för finansiering av dubbeldäckarna. Tillgångarna innehas genom finansiell lease, not 23.

I samband med upptagande av lån från Nordea och Nordiska Investeringsbanken i oktober 2012 ställdes nio SJ 3000 tåg som säkerhet. Redovisat värde för dessa tåg per den 31 december 2014 uppgick till 845 MSEK (919 MSEK per den 31 december 2013).

NOT 27 Eventualförpliktelser/Ansvarsförbindelser

	Koncernen		Moderbolaget	
	2014	2013	2014	2013
Eventualförpliktelser/ansvarsförbindelser	290	74	502	304
Summa	290	74	502	304

Inom koncernen utgörs posten främst av ställda garantier i enlighet med avtal tillhörande avtalad trafik. Garantierna uppgår totalt till 280 MSEK, varav 250 MSEK avser nytt avtal under 2014 för Västtågen.

Som komplementär har moderbolaget ett åtagande avseende Stockholmståg KB uppgående till MSEK 212 (230)

SJ AB har från Jernhusen AB mottagit fakturor avseende kapitalkostnadsersättningar från AB Storstockholms Lokaltrafik. En överenskommelse har träffats mellan SJ AB och Jernhusen AB under 2012 om upphörande av fakturering samt även kreditering av utställda fakturor som avser tiden från och med 1 januari 2011. Överenskommelsen innebär även att ett avtal tecknats med innebörd att om Jernhusen AB vid en eventuell framtida rättslig prövning skulle anses ha rätt till kapitalersättning, så ska Jernhusen ABs eventuella rätt till dröjsmålsränta enligt räntelagen beräknas som om fakturering skett löpande från och med 1 januari 2011.

NOT 28 Händelser efter balansdagen

SJ har den 15 januari 2015 överklagat förvaltningsrättens dom angående allmän trafikplikt i Mälardalen till kammarrätten.

Försäkran

Undertecknade försäkrar att koncern- och årsredovisningen har upprättats i enlighet med internationella redovisningsstandarder IFRS, sådana de antagits av EU, respektive god redovisningssed och ger en rättvisande bild av koncernens och företagets ställning och resultat, samt att koncernförvaltningsberättelsen och förvalt-

ningsberättelsen ger en rättvisande översikt över utvecklingen av koncernens och företagets verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som de företag som ingår i koncernen står inför.

Stockholm den 24 mars 2015

Jan Sundling
Styrelsens ordförande

Ulrika Dellby
Styrelseledamot

Mikael Staffas
Styrelseledamot

Lena Olving
Styrelseledamot

Michael Thorén
Styrelseledamot

Siv Svensson
Styrelseledamot

Gunilla Wikman
Styrelseledamot

Mikael Stöhr
Styrelseledamot

Per Hammarqvist
Styrelseledamot

Hans Pilgaard
Styrelseledamot

Erik Johannesson
Styrelseledamot

Crister Fritzson
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats den 24 mars 2015

Deloitte AB

Hans Warén
Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse

TILL ÅRSSTÄMMAN I SJ AB, ORG. NR 556196-1599

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för SJ AB för år 2014 med undantag för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 56–65. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 51–104.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar för årsredovisningen och koncernredovisningen

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta en årsredovisning som ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och en koncernredovisning som ger en rättvisande bild enligt International Financial Reporting Standards, såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen, och för den interna kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen och koncernredovisningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige. Dessa standarder kräver att vi följer yrkesetiska krav samt planerar och utför revisionen för att uppnå rimlig säkerhet att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter.

En revision innefattar att genom olika åtgärder inhämta revisionsbevis om belopp och annan information i årsredovisningen och koncernredovisningen. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur bolaget upprättar årsredovisningen och koncernredovisningen för att ge en rättvisande bild i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att göra ett uttalande om effektiviteten i bolagets interna kontroll. En revision innefattar också en utvärdering av ändamålsenligheten i de redovisningsprinciper som har använts och av rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen, liksom en utvärdering av den övergripande presentationen i årsredovisningen och koncernredovisningen.

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

Uttalanden

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets finansiella ställning per den 31 december 2014 och av dess finansiella resultat och kassaflöden för året enligt årsredovisningslagen. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av koncernens finansiella ställning per den 31 december 2014 och av dess finansiella resultat och kassaflöden för året enligt International Financial Reporting Standards, såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Våra uttalanden omfattar inte bolagsstyrningsrapporten på sidorna 56–65. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

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

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust, samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för SJ AB för år 2014. Vi har även utfört en lagstadgad genomgång av bolagsstyrningsrapporten.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust, och det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för förvaltningen enligt aktiebolagslagen samt att bolagsstyrningsrapporten på sidorna 56–65 är upprättad i enlighet med "Statens ägarpolicy och riktlinjer för företag med statligt ägande".

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att med rimlig säkerhet uttala oss om förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust och om förvaltningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige.

Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat styrelsens motiverade yttrande samt ett urval av underlagen för detta för att kunna bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen 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 de revisionsbevis vi har inhämtat enligt ovan är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Därutöver har vi läst bolagsstyrningsrapporten och baserat på denna läsning och vår kunskap om bolaget och koncernen anser vi att vi har tillräcklig grund för våra uttalanden. Detta innebär att vår lagstadgade genomgång av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har.

Uttalanden

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

En bolagsstyrningsrapport har upprättats, och dess lagstadgade information är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Stockholm den 24 mars 2015
Deloitte AB

Hans Warén
Auktoriserad revisor

Redovisningsprinciper – hållbarhet

Hållbarhetsredovisningen för SJ-koncernen har upprättats utifrån SJs redovisningsprinciper för hållbarhetsredovisning. Principerna bygger på Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer "Sustainability Reporting Guidelines 3.0" (G3). Hänsyn har också tagits till väsentliga delar i FNs Global Compact samt OECDs riktlinjer för multinationella företag.

SJs redovisningsprinciper är utformade med utgångspunkt i de tio redovisningsprinciper som presenteras i GRIs riktlinjer G3. Principerna är uppdelade i två grupper: fyra principer för att bestämma innehållet och sex principer som berör kvaliteten.

Innehåll:	Kvalitet:
• Väsentlighet	• Balans
• Intressenter	• Jämförbarhet
• Sammanhang	• Korrekthet
• Fullständighet	• Läglighet

INNEHÅLL

Innehållet i SJs hållbarhetsarbete och denna redovisning baseras på det som framkommit i vår väsentlighetsanalys och tillhörande intressentdialog. SJ har en mångfacetterad intressentbild där de olika grupperna har olika fokus. För våra kunder är exempelvis punktligheten och reseupplevelsen viktig och för vår ägare är hållbart företagande som helhet betydelsefullt.

VÄSENTLIGHET

Till grund för att identifiera och prioritera de områden som speglar SJs mer betydande påverkan inom hållbarhet ligger vår väsentlighetsanalys. Den bidrar också till att urskilja de områden som i väsentlig grad kan påverka intressenternas bedömningar och beslut. Underlag till bedömningen är bland annat en analys baserad på riktlinjerna i ISO 26000, standarden för socialt ansvar, samt intressentdialoger och riskanalyser.

INTRESSENTER

I hållbarhetsredovisningen ska SJ redovisa vilka bolagets intressenter är och hur SJ har motsvarat intressenternas förväntningar och intressen.

SJ har en mångfacetterad intressentbild. Att upprätthålla goda relationer och en dialog med samtliga intressenter är av betydelse för bolagets utveckling och hjälper oss att identifiera prioriterade hållbarhetsfrågor. För att tillmötesgå intressenternas informationsbehov samt bedöma vad som anses betydelsefullt för dem, strävar SJ efter att upprätthålla en öppen och konstruktiv dialog. Detta leder även till att innehållet i hållbarhetsredovisningen är relevant för våra intressenter. SJs agerande gentemot omgivningen och intressenterna ska bygga på god affärsetik såväl som omtanke och respekt för individ och miljö. SJs värdeord – Pålitligt, Enkelt, Mänskligt och Härligt – utgör grunden för vad företagets intressenter ska kunna förvänta sig av SJ.

SAMMANHANG

SJs hållbarhetsredovisning ska beskriva hur hållbarhetsfaktorerna är relaterade till bolagets långsiktiga strategier, risker och möjligheter. Information ska redovisas om SJs prestation i ett bredare hållbarhetssammanhang. SJ ska vidare visa på en god förståelse för hållbar utveckling och redovisa objektiv information och objektiva mätningar av företagets utveckling.

FULLSTÄNDIGHET

Hållbarhetsredovisningen ska ge intressenterna en helhetsbild över verksamhetens påverkan på hållbarhetsfaktorerna. Med fullständig menas att redovisningen omfattar alla väsentliga enheter

och indikatorer i enlighet med GRIs ramverk. Med detta avses att verksamhet inom SJ AB, Stockholmståg KB, SJ Götalandståg AB och SJ Norrlandståg AB ingår i tillämpliga delar. Arbete med att integrera verksamheterna ytterligare pågår.

KVALITET

En kvalitativ och transparent hållbarhetsredovisning möjliggör för SJs intressenter att göra korrekta bedömningar av SJs verksamhet.

BALANS

Balans uppnås genom att redovisningen reflekterar både positiva och negativa aspekter av verksamheten. Genom att även lyfta fram negativa frågor ökar trovärdigheten och områden med förbättringspotential synliggörs, vilket möjliggör ett förbättrat hållbarhetsarbete. Detta innebär i slutändan att SJs intressenter tillgodoses. SJ ska vidare göra en tydlig distinktion mellan vad som är fakta och vad som är SJs tolkningar. Tonvikten i redovisningen ska ligga på de aspekter som SJ bedömt vara mest väsentliga.

JÄMFÖRBARHET

SJ ska presentera information på ett sätt som möjliggör för intressenter att analysera förändringar över tiden och jämföra dessa med andra bolag. SJ ska använda en konsekvent metod vid beräkningar och sammanställning av data samt vid redogörelse för metoder och antaganden som gjorts vid framställandet av informationen i hållbarhetsredovisningen. Väsentliga förändringar mellan rapportperioderna vad gäller avgränsningar, omfattning, rapporteringsperiod eller annan signifikant information ska kunna identifieras och vara lättbegripliga för SJs intressenter. Genom att SJ tillämpar GRIs allmänt accepterade riktlinjer, G3, skapas jämförbarhet med andra bolag.

KORREKTHET

SJs ambition är att informationen i hållbarhetsredovisningen ska vara korrekt och tillräckligt detaljerad för att intressenterna ska kunna göra en riktig bedömning av bolagets prestation.

LÄGLIGHET

Med läglighet menas att SJ ska ha en konsekvent och aktuell rapportering. Hållbarhetsinformation redovisas årligen i samband med publicering av SJs årsredovisning. På hemsidan publiceras olika hållbarhetsrelaterade policyer och GRIs innehållsindex, som visar SJs tillämpningsnivå av G3 samt hänvisning till var information finns. För informationen i hållbarhetsredovisningen samt på hemsidan finns tydliga hänvisningar till vilken tidsperiod som avses samt när informationen senast uppdaterades och när den kommer att uppdateras igen.

TYDLIGHET

SJ har ambitionen att den information som återfinns i hållbarhetsredovisningen ska vara lättförståelig, lättåtkomlig och användbar för SJs intressenter. För att uppnå det används tabeller och diagram som förtydligar och åskådliggör den redovisade informationen.

TILLFÖRLITLIGHET

Den som läser SJs hållbarhetsredovisning ska känna tillit till den information som redovisas. SJ har rutiner för att innehåll och processer vid upprättandet av rapporten samlas, dokumenteras, analyseras och redovisas. Detta gör att innehållet i rapporten är pålitligt och att rapporten uppfyller kraven på kontroll. SJ redovisar inte information som inte kan styrkas med tillförlitlig dokumentation. För att öka tillförlitligheten i hållbarhetsredovisningen görs en översiktlig granskning av extern revisor.

Revisors rapport över översiktlig granskning av SJs hållbarhetsredovisning

Till SJ AB

INLEDNING

Vi har fått i uppdrag av styrelsen i SJ AB att översiktligt granska SJ ABs hållbarhetsredovisning för år 2014. Företaget har definierat hållbarhetsredovisningens omfattning i anslutning till innehållsförteckningen i SJs Års- och Hållbarhetsredovisning 2014.

STYRELSENS OCH FÖRETAGSLEDNINGENS ANSVAR FÖR HÅLLBARHETSREDOVISNINGEN

Det är styrelsen och företagsledningen som har ansvaret för att upprätta hållbarhetsredovisningen i enlighet med tillämpliga kriterier, vilka framgår på sidan 106 i hållbarhetsredovisningen, och utgörs av de delar av Sustainability Reporting Guidelines (utgivna av The Global Reporting Initiative (GRI)) som är tillämpliga för hållbarhetsredovisningen, samt av företags egna framtagna redovisnings- och beräkningsprinciper. Detta ansvar innefattar även den interna kontroll som bedöms nödvändig för att upprätta en hållbarhetsredovisning som inte innehåller väsentliga fel, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

REVISORNS ANSVAR

Vårt ansvar är att uttala en slutsats om hållbarhetsredovisningen grundad på vår översiktliga granskning.

Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med RevR 6 Bestyrkande av hållbarhetsredovisning utgiven av FAR. En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand

till personer som är ansvariga för upprättandet av hållbarhetsredovisningen, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. En översiktlig granskning har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt IAASBs standarder för revision och kvalitetskontroll och god revisionsd i övrigt har. De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning gör det inte möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om en revision utförts. Den uttalade slutsatsen grundad på en översiktlig granskning har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

Vår granskning utgår från de av styrelsen och företagsledningen valda kriterier, som definieras ovan. Vi anser att dessa kriterier är lämpliga för upprättande av hållbarhetsredovisningen.

Vi anser att de bevis som vi skaffat under vår granskning är tillräckliga och ändamålsenliga i syfte att ge oss grund för vårt uttalande nedan.

UTTALANDE

Grundat på vår översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att hållbarhetsredovisningen inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med de ovan av styrelsen och företagsledningen angivna kriterierna.

Stockholm den 24 mars 2015

Deloitte AB

Hans Warén
Auktoriserad revisor

Andreas Drugge
Specialistmedlem i FAR

GRI-index

SJ ska, som ett statligt ägt företag, enligt regeringens beslutade riktlinjer för extern rapportering upprätta en hållbarhetsredovisning enligt GRI (Global Reporting Initiative). GRI är ett globalt nätverk som utger ett ramverk med riktlinjer för hållbarhetsredovisningar. SJ har valt att för 2014 applicera nivå B+ (läs mer på www.globalreporting.org).

Standardupplysningar och indikatorer	Sida	Redo- visas
1 Strategi och analys		
01.01 Uttalande från organisationens högsta beslutsfattare om relevansen av hållbar utveckling för organisationen och dess strategi.	ÅHR: 4–5	●
01.02 Beskrivning av huvudsaklig påverkan, risker och möjligheter.	ÅHR: 4–5, 7–10, 49	●
2 Organisationsprofil		
02.01 Organisationens namn.	ÅHR: Omslag	●
02.02 De viktigaste varumärkena, produkterna och/eller tjänsterna.	ÅHR: 26–29	●
02.03 Organisationsstruktur, enheter, affärsområden, dotterbolag och joint ventures.	ÅHR: 29, 38–39, 51	●
02.04 Lokalisering av organisationens huvudkontor.	ÅHR: baksida	●
02.05 Antal länder där verksamhet bedrivs, samt namn på länder med relevant verksamhet eller som är relevant för de frågor som berör hållbarhet. <i>SJ är huvudsakligen verksamt på den svenska marknaden. I övrigt trafikeras Norge och Danmark i begränsad omfattning.</i>		●
02.06 Ägarstruktur och företagsform.	ÅHR: 51, 56	●
02.07 Marknader som organisationen är verksam på. <i>SJ är huvudsakligen verksamt på den svenska marknaden.</i>	ÅHR: 51	●
02.08 Organisationens storlek inklusive antal anställda, nettoomsättning, total kapitalisering fördelat på skulder och eget kapital samt kvantitet av produkter och tjänster.	ÅHR: 3, 69–70	●
02.09 Väsentliga förändringar under redovisningsperioden avseende storlek, struktur och ägande. <i>Förändringar har genomförts under 2014 avseende färre antal medarbetare inom administrationen, minskning av antalet resebutiker samt försäljning av 75 procent av SJ ABs aktieinnehav i dotterbolaget Linkon AB.</i>	ÅHR: 2, 5, 35	●
02.10 Utmärkelser som mottagits under redovisningsperioden. <i>För fjärde året i rad blev SJ branschbäst i Sustainable Brand Index. SJ utsågs även för tredje gången till Sveriges Grönaste Varumärke.</i>	ÅHR: 41	●
3 Information om redovisningen		
Redovisningsprofil		
03.01 Redovisningsperiod för den redovisade informationen. <i>Redovisningsperiod är kalenderår.</i>	ÅHR: omslag	●
03.02 Datum för publicering av den senaste redovisningen. <i>Senaste hållbarhetsredovisningen redovisades i samband med publicering av SJs årsredovisning den 18 mars 2014.</i>		●

Standardupplysningar och indikatorer	Sida	Redo- visas
03.03 Redovisningscykel. <i>Hållbarhetsredovisningen uppdateras årligen.</i>		●
03.04 Kontaktperson för frågor angående redovisningen och dess innehåll. <i>Vid frågor hänvisas till Ulrika Lindell på Stab Ekonomi, 010-751 50 84.</i>		●
Redovisningens omfattning och avgränsning		
03.05 Processer för definition av innehållet i redovisningen.	ÅHR: 11, 106	●
03.06 Redovisningens avgränsning.	ÅHR: 106–107	●
03.07 Särskilda begränsningar för redovisningens omfattning och avgränsning.	ÅHR: 106	●
03.08 Princip för redovisning av enheter som väsentligt kan påverka jämförbarheten mellan olika tidsperioder och/eller organisationer.	ÅHR: 106	●
03.09 Beskrivning av mätmetoder och beräkningsunderlag.	ÅHR: 106, 113–114	●
03.10 Förklaring av vilken effekt det får att ändra information som lämnats i tidigare redovisningar, och skälen för sådana förändringar.	ÅHR: 106	●
03.11 Väsentliga förändringar som gjorts sedan föregående redovisningsperiod vad gäller avgränsning, omfattning eller mätmetoder som använts i redovisningen.	ÅHR: 106	●
4 Styrning, åtaganden och intressentrelationer		
Styrning		
04.01 Redogörelse för organisationens bolagsstyrning.	ÅHR: 56–61	●
04.02 Information om att styrelseordföranden även är verkställande direktör.	ÅHR: 56	●
04.03 Antal oberoende, icke-verkställande styrelseledamöter.	ÅHR: 62–63	●
04.04 Möjligheter för aktieägare och anställda att komma med rekommendationer eller vägledning till styrelsen eller företagsledningen.	ÅHR: 57	●
04.05 Koppling mellan ersättning till styrelseledamöter, ledande befattningshavare och chefer och organisationens resultat.	ÅHR: 48–49, 51, 53	●
04.06 Rutiner och processer inom styrelsen för att säkerställa att inga intressekonflikter uppstår.	ÅHR: 57–58	●
04.07 Rutiner och processer för att bestämma vilka kvalifikationer och vilken expertis som styrelsemedlemmar bör besitta.	ÅHR: 57	●
04.08 Internt framtagna affärsidéer, värderingar, uppförandekod och principer relevanta för hållbarhetsprestanda och deras implementeringsstatus.	ÅHR: 1, 10–13	●
04.09 Styrelsens rutiner för bevakning och styrning av hållbarhetsprestanda samt relevanta risker och möjligheter.	ÅHR: 57–58	●

Hänvisning

ÅHR: Hänvisning till SJ Års- och hållbarhetsredovisning 2014

Redovisning

● Redovisas

► Redovisas delvis

Standardupplysningar och indikatorer	Sida	Redo- visas
04.10 Processer för att utvärdera styrelsens prestationer, i synnerhet ur ett hållbarhetsperspektiv. <i>Genom att utarbeta och publicera en hållbarhetsredovisning som genomgår oberoende granskning.</i>	ÅHR: 58	●
Åtaganden beträffande externa initiativ		
04.11 Organisationens hantering av Försiktighetsprincipen. <i>Försiktighetsprincipen finns beskriven i miljöbalken och SJ följer denna lagstiftning i verksamheten vid val av material på nya tåg samt val av kemikalier i underhållsverkstad med mera.</i>		●
04.12 Anslutning till externa frivilliga koder, principer eller andra initiativ.	ÅHR: 54, 106	●
04.13 Medlemskap i organisationer och/eller nationella/internationella lobbyorganisationer där bolaget innehar styrelseposition, deltar i projekt, bidrar med substantiell finansiering, eller ser medlemskapet som strategiskt. <i>Medlemskap i Naturskyddsforeningen www.naturskyddsforeningen.se, Nätverket för Transporter och Miljön (NTM) www.ntmcalc.se, Näringslivets Miljöchefer (NMC) www.nmc.a.se, CSR Sweden, International Union of Railways (UIC) www.uic.asso.fr, TransportForsk AB (TFK) www.tfk.se, Branschföreningen Tågoperatörerna www.tagoperatorerna.se, Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) associerad medlem www.slutf.se, Branschföreningen ALMEGA Spårtrafik www.almega.se.</i>		●
Kommunikation med intressenter		
04.14 Lista över de intressentgrupper som organisationen har kontakt med.	ÅHR: 12	●
04.15 Princip för identifiering och urval av intressenter.	ÅHR: 11	●
04.16 Tillvägagångssätt vid kommunikation med intressenter, inklusive frekvens och typ av kontakter, per typ och intressentgrupp.	ÅHR: 12	●
04.17 Viktiga områden och frågor som har lyfts via kommunikation med intressenter samt hur väl företaget har svarat upp mot dessa och deras påverkan på redovisningen.	ÅHR: 11	●
5 Ekonomiska resultatindikatorer		
Ekonomiska resultat		
EC1 Organisationens levererade ekonomiska värde.	ÅHR: 61–71	►
EC3 Omfattning av organisationens förmånsbestämda åtaganden.	ÅHR: 81–84	●
EC4 Väsentligt finansiellt stöd från det allmänna. <i>SJ erhåller inga bidrag.</i>		●
Indirekt ekonomisk påverkan		
EC8 Utveckling och effekt av infrastrukturinvesteringar och samhällsnyttiga tjänster som görs för allmänhetens nytta, på kommersiell basis eller utan full ersättning.	ÅHR: 16–21, 28–43	►
EC9 Förståelse för och beskrivning av betydande indirekta ekonomiska effekter och deras omfattning.	ÅHR: 16–21, 28–43	►

Standardupplysningar och indikatorer	Sida	Redo- visas															
6 Miljömässiga resultatindikatorer																	
Material																	
EN1 Materialanvändning i vikt och volym. <i>SJs materialförbrukning i samband med tågunderhåll, tågservering och tågstädning uppgick till 1 244 (1 283) ton, varav 331 (340) ton var förnybart material. Statistiken avser endast SJ AB. Förbrukning av kontorsmaterial bedöms ej vara en betydande miljöaspekt.</i>		●															
<table> <tr> <th>Materialanvändning (ton)</th><th>2014</th><th>2013</th></tr> <tr> <td>Bromsblock och bromsbelägg</td><td>644</td><td>678</td></tr> <tr> <td>Förbrukningsmaterial ombord (städ och bistro)</td><td>501</td><td>491</td></tr> <tr> <td>Kemikalier (städ och underhåll)</td><td>99</td><td>114</td></tr> <tr> <td>Totalt</td><td>1244</td><td>1 283</td></tr> </table>			Materialanvändning (ton)	2014	2013	Bromsblock och bromsbelägg	644	678	Förbrukningsmaterial ombord (städ och bistro)	501	491	Kemikalier (städ och underhåll)	99	114	Totalt	1244	1 283
Materialanvändning (ton)	2014	2013															
Bromsblock och bromsbelägg	644	678															
Förbrukningsmaterial ombord (städ och bistro)	501	491															
Kemikalier (städ och underhåll)	99	114															
Totalt	1244	1 283															
Energi																	
EN4 Indirekt energikonsumtion per primär energikälla. <i>SJs indirekta energianvändning i form av elektricitet till eltågen uppgick till 826 GWh (799 GWh). I siffran för 2014 inkluderas SJ AB, Norrlandståg, Stockholmståg och Götalandsstågs energianvändning. SJ köper 100 procent förnybar el från vatten- och vindkraft till tågdriften i Sverige, Norge och Danmark.</i>	ÅHR: 24–25, 40	●															
EN6 Initiativ för att tillhandahålla energieffektiva produkter och tjänster samt produkter och tjänster baserade på förnybar energi, samt minskning av energibehovet som ett resultat av detta. <i>Under 2014 utvärderades och vidareutvecklades insatserna inom ecodriving. Exempelvis utvecklades appen som ger föraren rekommendationer om sådant som hastighet och bromskurva.</i>	ÅHR: 25, 40	►															
7 Utsläpp till luft och vatten samt avfall																	
EN16 Totala direkta och indirekta utsläpp av växthusgaser, i vikt. <i>Totala direkta och indirekta utsläpp av koldioxid för SJs verksamhet avser tågdrift, ersättningstrafik och köldmedier. Utsläppen uppgick till 2 929 (1 636) ton. Under året har vi drabbats av ett antal störningar som krävt ersättningstrafik. Nedriven kontaktledning vid Myrbacken, Kopparstöld i Bålsta och trasig växel vid Folkesta är några av de störningar som orsakat stopp i trafiken. Utsläppen från ersättningstrafik fördubblades under året jämfört med 2013, men ligger fortfarande på hälften jämfört med 2009 års utfall (då utsläppen från ersättningstrafik hitintills var som störst). Vi följer månadsvis upp koldioxidutsläpp från ersättningstrafik och analyserar värdena kontinuerligt. Utsläpp från ersättningstrafik och eldrift omfattar hela koncernen, utsläpp från köldmedier omfattar SJ AB.</i>	ÅHR: 3, 40	●															
<table> <tr> <th>Koldioxidutsläpp, ton (Koncernen för ersättningstrafik och eldrift, SJ AB och Norrlandståg för köldmedier)</th><th>2014</th><th>2013</th></tr> <tr> <td>Köldmedieläckage</td><td>260</td><td>290</td></tr> <tr> <td>Ersättningstrafik</td><td>2 649</td><td>1 326</td></tr> <tr> <td>Eldrift</td><td>20</td><td>19</td></tr> <tr> <td>Totalt</td><td>2 929</td><td>1 636</td></tr> </table>			Koldioxidutsläpp, ton (Koncernen för ersättningstrafik och eldrift, SJ AB och Norrlandståg för köldmedier)	2014	2013	Köldmedieläckage	260	290	Ersättningstrafik	2 649	1 326	Eldrift	20	19	Totalt	2 929	1 636
Koldioxidutsläpp, ton (Koncernen för ersättningstrafik och eldrift, SJ AB och Norrlandståg för köldmedier)	2014	2013															
Köldmedieläckage	260	290															
Ersättningstrafik	2 649	1 326															
Eldrift	20	19															
Totalt	2 929	1 636															

Redovisning

● Redovisas ► Redovisas delvis

Standardupplysningar och indikatorer	Sida	Redovisas																								
EN17 Andra relevanta indirekta utsläpp av växthusgaser, i vikt. <i>Indirekta utsläpp av koldioxid avser tjänstresor och uppgick till 64 (66) ton CO₂ (SJ AB). Siffran för utsläpp från förmånsbilar är justerad för 2013 då den tidigare var felaktig.</i> <table> <tr> <th>Indirekta koldioxidutsläpp, ton (SJ AB)</th><th>2014</th><th>2013</th></tr> <tr> <td>Hyrbil</td><td>5,5</td><td>7,5</td></tr> <tr> <td>Taxi</td><td>7,6</td><td>4,7</td></tr> <tr> <td>Flyg</td><td>49,8</td><td>52,5</td></tr> <tr> <td>Förmånsbil</td><td>1,5</td><td>0,8</td></tr> <tr> <td>Totalt</td><td>64,4</td><td>65,5</td></tr> </table>	Indirekta koldioxidutsläpp, ton (SJ AB)	2014	2013	Hyrbil	5,5	7,5	Taxi	7,6	4,7	Flyg	49,8	52,5	Förmånsbil	1,5	0,8	Totalt	64,4	65,5	ÅHR: 3	●						
Indirekta koldioxidutsläpp, ton (SJ AB)	2014	2013																								
Hyrbil	5,5	7,5																								
Taxi	7,6	4,7																								
Flyg	49,8	52,5																								
Förmånsbil	1,5	0,8																								
Totalt	64,4	65,5																								
EN19 Utsläpp av ozonnedbrytande ämnen, i vikt. <i>SJs fordon innehåller kylaggregat med kylmedierna R134a, R417a och R407c, vilka inte klassas som ozonnedbrytande. Inga utsläpp av ozonnedbrytande ämnen har alltså förekommit under 2014.</i>		●																								
EN22 Total avfallsvikt, per typ och hanteringsmetod. <i>Ombordavfall och avfall från bromsblock och bromsbelägg klassas som väsentligt avfall på SJ. Avfall från SJs tåg inklusive bromsblock och bromsbelägg uppgick till 2 050 ton (2 464). Under 2014 skrotades 17 ton fordon/komponenter. Statistiken avser endast SJ AB och SJ Norrlandståg.</i> <table> <tr> <th>Avfall från tåg, ton</th><th>2014</th><th>2013</th></tr> <tr> <td>Övrigt avfall</td><td>1 427</td><td>1 867</td></tr> <tr> <td>Tidningar</td><td>127</td><td>80</td></tr> <tr> <td>Blandat papper</td><td>64</td><td>74</td></tr> <tr> <td>Wellpapp</td><td>22</td><td>31</td></tr> <tr> <td>Bromsblock och bromsbelägg</td><td>393</td><td>412</td></tr> <tr> <td>Skrotning av fordon</td><td>17</td><td>0</td></tr> <tr> <td>Totalt</td><td>2 050</td><td>2 464</td></tr> </table>	Avfall från tåg, ton	2014	2013	Övrigt avfall	1 427	1 867	Tidningar	127	80	Blandat papper	64	74	Wellpapp	22	31	Bromsblock och bromsbelägg	393	412	Skrotning av fordon	17	0	Totalt	2 050	2 464		►
Avfall från tåg, ton	2014	2013																								
Övrigt avfall	1 427	1 867																								
Tidningar	127	80																								
Blandat papper	64	74																								
Wellpapp	22	31																								
Bromsblock och bromsbelägg	393	412																								
Skrotning av fordon	17	0																								
Totalt	2 050	2 464																								
EN23 Totalt antal samt volym av väsentligt spill. <i>Inget väsentligt spill har skett under 2014.</i> Produkter och tjänster		●																								
EN26 Åtgärder för att minska produkters och tjänsters miljömässiga påverkan, samt resultat. <i>Resor med SJs eltåg är märkta med Naturskyddsföreningens märkning Bra Miljöval. SJ arbetar även med att öka utbudet av KRAV- och Fairtrademärkta produkter som säljs ombord på tågen. Under 2014 var 22 (22) procent av produkterna KRAV- och/eller Fairtrademärkta (färsvaror exkluderade). SJ tillämpar gemensamma europeiska krav för buller (så kallade TSD, Teknisk Specifikation för Driftskompatibilitet) när nya fordon beställs samt äldre fordon byggs om. Järnvägens generella miljöpåverkan gällande till exempel buller, landskap och biologisk mångfald ligger inom Trafikverkets så kallade sektorsansvar för dessa frågor.</i> Efterlevnad	ÅHR: 24–25, 40–41	►																								
EN28 Monetärt värde av betydande böter och antal icke-monetära sanktioner till följd av brott mot miljölagstiftning och bestämmelser. <i>Inga böter har utdömts under 2014.</i>		●																								

Standardupplysningar och indikatorer	Sida	Redovisas
8 Resultatindikatorer för anställningsförhållanden och arbetsvillkor		
Anställning		
LA1 Totalt antal anställda uppdelat på anställningsform, anställningsavtal och region. <i>SJ-koncernen hade vid årsskiftet 769 timanställda, 93 visstidsanställda och 4 875 tillsvidareanställda. Alla, förutom de timanställda, omfattas av SJ anställningsavtal, SPÅRA SJ. Timanställda omfattas av SJs lokala timlöneavtal.</i>	ÅHR: 29, 35	►
LA2 Totalt antal anställda och personalomsättning, per åldersgrupp, kön och region. <i>SJ-koncernen hade under 2014 4 968 antal anställda (exkl timanställda), varav 40 (41) procent kvinnor och 60 (59) procent män, samt 6,8 procent i personalomsättning.</i>	ÅHR: 35	►
LA3 Förmåner som lämnas till heltidsanställda, men inte till tillfälligt anställda eller deltidsanställda. <i>Förmånståget och Personalkortet gäller samtliga anställda, dock är SJs interna förmåner i vissa fall reducerade eller har vissa krav på arbetad tid gällande timanställda (som ej har något åtagande att arbeta). Det handlar till exempel om Friskvårdsbidrag (halverat från 1 500 kronor till 750 kronor), Privatreskortet (kräver minst 2 arbetade dagar under 6 mån). Rabatter och förmåner via Personalkortet gäller dock för alla. Förmånerna gäller samtliga i koncernen med undantag från Stockholmståg.</i>		●
Relationer mellan anställda och ledning		
LA4 Andel av personalstyrkan som omfattas av kollektivavtal. <i>Samtliga, förutom vd och ledningsgruppen, omfattas. Timanställda omfattas av SJs lokala timlöneavtal.</i>		●
Arbetsmiljö		
LA6 Andel av personalstyrkan som är representerad i kommittéer som bistår med övervakning och rådgivning om arbetsmiljö och säkerhetsprogram. <i>Samtliga anställda är representerade i skyddskommittéer. SJ har ett omfattande skyddskommittéarbete på både central och lokal nivå samt certifiering via OHSAS. Övriga bolag inom koncernen är inte certifierade.</i>		●
LA7 Omfattning av skadefall, yrkesrelaterade sjukdomar, förlorade arbetsdagar samt totalt antal yrkesrelaterade dödsfall, per region. <i>Genom det systematiska arbetsmiljöarbetet strävar SJ efter att förebygga att arbetsskador och arbetsolyckor inträffar. På samtliga arbetsplatser inom koncernen finns skyddsombud som tillsammans med arbetsgivaren och arbetstagarorganisationerna utformar förslag kring arbetsmiljöfrågor. Arbetet samordnas i skyddskommittéer. Under 2014 inrapporterades inom SJ AB totalt 346 olyckor samt 581 incidenter.</i>	ÅHR: 34	►
LA9 Hälso- och säkerhetsfrågor som omfattas av formella avtal med fackföreningar. <i>Hanteras enligt lagstiftning, interna föreskrifter och kollektivavtal. I kollektivavtal regleras slumpmässiga alkohol- och drogtestar som utförs på all personal i trafik-säkerhetstjänst, med undantag från Stockholmståg som har egna rutiner.</i>		●

Redovisning

● Redovisas ► Redovisas delvis

Standardupplysningar och indikatorer	Sida	Redo- visas
Träning och utbildning		
LA10 Genomsnittligt antal utbildningstimmar inom koncernen per anställd och år, fördelat på personalkategorier: Lokförare 115 (128), Ombordpersonal 62 (81), Växling/komfort 57, Administrativ personal 7 (9) samt Resesäljare 5 (11). Utbildning vid nyrekrytering särskiljs inte från annan utbildning, vilket medför att jämförelse mellan åren inte är rättvisande.		●
LA11 Program för vidareutbildning och livslångt lärande för att stödja fortsatt anställningsbarhet samt bistå anställda vid anställningens slut. SJs medarbetare omfattas av ett Omställningsförsäkring (AGE) som ger ekonomisk ersättning och rådgivning vid uppsägning på grund av arbetsbrist. Omställningsavtalet innehåller två typer av stöd från Trygghetsrådet: Omställningsstöd vilket ger personlig rådgivning och verktyg för att medarbetaren lättare ska få ny anställning. Avgångsersättning (AGE) är ett ekonomiskt stöd, som erhålls om medarbetaren fyllt 40 år och har arbetat mer än fem år sammanhängande i ett TRR-anslutet företag och blir uppsagd på grund av arbetsbrist.		●
LA12 Procentuell andel av anställda som får regelbunden utvärdering och uppföljning av sin prestation och karriärutveckling. SJ arbetar för att samtliga medarbetare årligen ska ha ett medarbetarsamtal med sin närmaste chef, vilket följs upp i medarbetarundersökningar. Under 2014 uppgår 56 (62) procent av de 2 283 som besvarade medarbetarundersökningen att de haft medarbetarsamtal (endast SJ AB).		●
Mångfald och jämställdhet		
LA13 Sammansättning av styrelse och ledning nedbruten på kön, åldersgrupp, minoritetstillhörighet och andra mångfaldsindikatorer.	ÅHR: 62–65	●
LA14 Procentuell löneskillnad mellan kvinnor och män, per anställningskategori. SJ AB genomför vart tredje år en lönekartläggning för att undersöka om företaget har osakliga löneskillnader mellan män och kvinnor. Inom SJ har cirka 80 procent av SJs totala personalstyrka befattningslöner. Inom denna grupp finns inga löneskillnader mellan män och kvinnor då lönen sätts utifrån år i yrket. Den lönekartläggning som görs tar sikte på de medarbetare som har individuell lön. 2013 gjordes en lönekartläggning med löner 2012 som bas. De löneskillnader som då gick att finna i vissa yrkesroller är inte alltid till männens fördel utan även till kvinnornas fördel. Den fördjupade analys som gjorts i dessa fall ger inte belägg för att de förekommande löneskillnaderna skulle vara osakliga. SJ följer denna fråga kontinuerligt och kommer att genomföra en ny lönekartläggning under 2015.		►
9 Resultatindikatorer för mänskliga rättigheter		
HR4 Totalt antal fall av diskriminering, samt vidtagna åtgärder. Inget fall av diskriminering har förekommit under 2014.	ÅHR: 37	●

Standardupplysningar och indikatorer	Sida	Redo- visas
10 Indikatorer för resultat avseende samhällsfrågor		
Politik		
S02 Procentuell andel och totalt antal affärsenheter som granskats avseende risk för korruption. SJs etikpolicy beskriver SJs ståndpunkt i frågor kring korruption. SJ förebygger korruption med hjälp av intern kontroll i form av processbeskrivningar, begränsningar i behörigheter, befogenheter och attesträtt.		►
S04 Åtgärder som har vidtagits på grund av korruptionsincidenter. Inga fall av korruption har kommit till förtagsledningens kännedom under 2014.		●
S05 Politiska ställningstaganden och delaktighet i politiska beslutsprocesser och lobbying. SJ deltar som remissinstans när politiska beslut behandlas. SJ vill genom att tillhandahålla kvalitativa tjänster samt genom information och marknadsföring påverka SJs varumärke så att fler väljer tåget. SJ anser att järnvägen utgör ett hållbart transportslag i framtiden, och försöker att verka för järnvägen i media och gentemot politiker. Vi försöker utifrån vår position upplysa om var investeringar gör mest nytta för våra resenärer och för samhällsutvecklingen.		►
Konkurrenshämmande aktiviteter		
S07 Totalt antal juridiska åtgärder som vidtagits mot organisationen för konkurrenshämmande aktiviteter, överträdelse av konkurrenslagstiftning och monopolbeteende, samt resultat. I en anmälan till Konkurrensverket den 2 april gjorde MTR Express gällande att SJ missbrukat dominerande ställning genom att inte ge MTR tillträde till www.sj.se för försäljning av biljetter. Konkurrensverket beslutade i maj att skriva av ärendet från vidare handläggning med motiveringen att det finns inte några lagliga eller ekonomiska hinder för MTR att sälja biljetter på annat sätt. Följaktligen finns ingen skyldighet för SJ att ge MTR tillträde till SJs digitala försäljningskanaler. Konkurrensverket tog därvid aldrig ställning till frågan om SJ har en dominerande ställning.		●
11 Resultatindikatorer för produktansvar		
Kunders hälsa och säkerhet		
PR2 Totalt antal fall där regler avseende hälso- och säkerhetspåverkan från produkter och tjänster inte efterlevts. SJ ersätter resenärer som skadas till följd av järnvägsdrift, vid på- eller avstigning eller ombord på SJs tåg enligt Järnvägstrafiklagen. Ersättningen bestäms enligt skadeståndsrättsliga regler. Vid tvist kan talan väckas i allmän domstol. Inga ärenden har överlämnats till domstolsprövning under 2014.		●
Märkning av produkter och tjänster		
PR5 Rutiner för kundnöjdhet inklusive resultat från kundundersökningar.	ÅHR: 32, 44	●

Redovisning

● Redovisas ► Redovisas delvis

Definitioner och mätmetoder

Antal resor

Summan av enkelresor med SJ, med eller utan byten.

Arbetsledare

Som arbetsledare räknas personer med ledande befattning som ej innehar budget- och arbetsmiljöansvar.

Avkastning på eget kapital

Årets resultat (rullande 12 månader) enligt resultaträkningen i procent av genomsnittligt eget kapital för 12-månadersperioden.

Avkastning på operativt kapital

EBIT (rullande 12 månader) i procent av genomsnittligt operativt kapital.

Avkastning på sysselsatt kapital

Resultat efter finansiella poster plus finansiella kostnader (rullande 12 månader) i procent av genomsnittligt sysselsatt kapital för 12-månadersperiod.

Balansomslutning

Totala tillgångar.

Beläggningsgrad (procent)

Relationen mellan personkilometer och platskilometer.

Bra Miljöval

Naturskyddsföreningens miljömärkning. En miljömärkt resa ska ge liten klimatpåverkan, vara energieffektiv och ge låga utsläpp. Ett av kraven är att köpa in miljömärkt el. Miljömärkning av el ställer miljökrav på produktionen. En årlig tredjepartsgranskning säkerställer att SJ uppfyller kraven.

Chef

Som chef räknas personer med ledande befattning som innehar budget- och arbetsmiljöansvar.

EFQM

Europeisk kvalitetsmodell för verksamhetsutveckling.

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 till och från övre Norrland.

Elanvändning

Inkluderar elanvändning vid tågdrift samt uppställning av parkerade vagnar. Elförbrukning i elnät fram till tågen är inte medräknade. Emissioner från eldrift är beräknade på utsläpp vid elproduktion av vattenkraft och bygger på data från NTM (Network for Transport Measures). 50 procent av elen är märkt med Bra Miljöval, där majoriteten är vattenkraft och en mindre del vindkraft. Övriga 50 procent köps in som vattenkraft. Totalt sett utgör vindkraften cirka 1 procent av den inköpta elen.

Entreprenadtrafik

Trafik som SJ bedriver på uppdrag av trafik huvudman. Exempel på entreprenadtrafik är pendeltågstrafik i Stockholm som SJs dotterbolag Stockholmståg KB bedriver på uppdrag av SL.

Ersättningstrafik (buss och taxi)

Buss och taxi används som ersättningstrafik vid planerade banarbeten och oplanerade störningar i tågtrafiken. Ersättningstrafik beställs av tågtrafikledningen.

GJ (Gigajoule)

1 miljard joule, enhet för energi.

Global Compact

FNs principer kring mänskliga rättigheter, arbetsrättsliga frågor, miljö och korruption. Principerna baseras på FNs deklaration om de mänskliga rättigheterna, ILOs grundläggande konventioner om mänskliga rättigheter i arbetslivet, Rio-deklarationen samt FNs konvention mot korruption.

Global Reporting Initiative (GRI)

GRI är en oberoende internationell organisation som utfärdar riktlinjer för hållbarhetsrapportering (www.globalreporting.org).

GWh (Gigawattimme)

1 miljon kilowattimmar, enhet för energi.

Hyrbil

SJ har ett samarbete med ett hyrbilsföretag som innebär att hyrbil kan bokas via Internet, per telefon eller i butiker. I statistiken i den här rapporten ingår endast uppgifter om hyrbilar som nyttjats av SJs personal.

ISO 14001

Internationell standard för miljöledningssystem.

ISO 9001

Internationell standard för kvalitetsledningssystem.

Koldioxid (CO₂)

Koldioxid bildas vid förbränning av fossila bränslen (olja, kol, naturgas, bensin, diesel) som huvudsakligen används för el- och värmeförsörjning samt för transporter. Koldioxid svarar för det största bidraget till växthuseffekten både i Sverige och i övriga världen. Den pågående ökningen av jordens medeltemperatur är en naturlig uppvärmning som förstärks av mänsklig aktivitet, vilket också är den dominerande orsaken till temperaturökningen de senaste 50 åren (källa: Naturvårdsverket).

Koldioxidutsläpp (mätmetod)

Koldioxidutsläpp från eltåg i Sverige: Elanvändning från Trafikverket (kWh) x schablonutsläpp vattenkraft från NTM (0,024 g CO₂/kWh). Koldioxidutsläpp från eltåg i utlandet: Elanvändning i respektive land (kWh) x schablonutsläpp från NTM (Norge: 0,024 g CO₂/kWh (vattenkraft), Danmark: 0,024 g CO₂/kWh (vindkraft). Ersättningstrafik: Data gällande koldioxidutsläpp räknas ut med hjälp av schabloner. För bussar antas förbrukningen av diesel vara 2,64 l/mil, och utsläppen 2,54 kg CO₂/liter (Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet). För taxi uppskattas utsläppen i genomsnitt vara 0,172 kg CO₂/km. Uppgifter om antal körda km fås från leverantörer av ersättningstrafik. Tjänsteresor: Består av tåg (utsläppen är försumbara), taxi (data gällande utsläpp från taxileverantör), hyrbil (data gällande utsläpp från hyrbilsleverantör), flyg (antal personkm från resebyrå x schablonutsläpp flyg (0,078 kg CO₂/km)) och förmånsbilar (antal körda km per bil x antagande om att cirka 10 procent körs i tjänsten x schablonutsläpp drivmedel från NTM (etanol: 0,078 kg CO₂/km, diesel: 0,157 kg CO₂/km, elhybrid: 0,118 kg CO₂/km, biogas 0,094 kg CO₂/km)).

Korglutning

Teknik som innebär att vagnarna lutar lite inåt i kurvorna så att tåget kan köra fortare utan att det blir obehagligt för passagerarna. Korglutning finns på X 2000-tågen.

Kortfristiga placeringar

Begreppet kortfristiga placeringar i balansräkningen för moderbolaget avser placeringar med en löptid understigande 1 år. För koncernen avses räntebärande placeringar med en löptid på mellan 3 månader och 1 år. Även längre obligationer som innehas för handel ingår i kortfristiga placeringar oavsett löptid.

Leverantörs- och partnerskapsbedömningar

Nytt hållbarhetsmål med syfte att säkerställa att koncernens identifierade hög- och mellanriskleverantörer efterlever krav ställda i samband med upphandling.

Likvida medel

Begreppet likvida medel är summan av kassa och banktillgodohavanden samt räntebärande placeringar med en löptid på högst 90 dagar vid anskaffnings-tidpunkten.

Medarbetare

Se årsanställda.

Medelantal anställda

Antalet årsanställda som ett genomsnitt av årets arbetade tid.

Miljöindex

Måts löpande i ombordundersökningen och visar hur miljömedvetet kunderna anser att SJ är.

Nettoskuld

Nettot av räntebärande avsättningar och skulder minus räntebärande tillgångar.

Nöjd kundindex

Mått på hur nöjd en resenär är som kund hos SJ med hänsyn till sina samlade reseupplevelser med SJ de senaste 12 månaderna.

SL respektive Västtrafik genomför månatliga ombordundersökningar där kundernas nöjdhet med sin resa med Stockholms-tåg respektive SJ Götalands-tåg mäts. SJ Götalands-tågs index utgörs av nöjdhet med senaste resan.

OHSAS 18001

Internationell standard för lednings-system för arbetsmiljö.

Ombordundersökning

Regelbundna kundmätningar ombord på tågen.

Omsättning

Totala intäkter.

Operativt kapital

Genomsnittligt eget kapital och netto-skuld.

Personalomsättning

Akkumulerad personalomsättning beräknat på snittet av antal rekryteringar och avgångna fastanställda dividerat med två, dividerat med antal fast anställda personer.

Personkilometer

Antal resande gånger antal kilometer de reser, exklusive RKM periodkort, inklusive bokade nollprissatta och ett antaget resande med SJs periodkort.

Platskilometer

Offererade platskilometer utbudna till försäljning, det vill säga antalet tillgängliga platser multiplicerat med reslängden.

Punktlighet

Andel tåg som ankommer till slutstation enligt gällande tidtabell (ankomstpunktlig-het). Undervägs punktighet är ett medel-tal för punktighet på alla stationer där det kliver av och på resenärer. Bransch-standard från och med 2013 är definierad som rätt tid +5 minuter för fjärr- och regional-tåg samt som rätt tid +3 minuter för pendeltåg. I redovisningen använder TTT, Götalandståg och Stockholms-tåg ankomstpunktighet medan SJ AB använder undervägs punktighet.

Regularitet

Andel tåg som avgår från utgångsstation och kommer fram till slutstation enligt den plan som gäller två dygn innan trafikdygn.

Restidsgaranti

SJs åtagande avseende ersättning vid försening. Se aktuell information på www.sj.se.

Resande

Antal personkilometer.

Resultat per aktie

Periodens resultat dividerat med genom-snittligt antal aktier.

Rörelsemarginal

Rörelseresultat i procent av årets intäkter.

Rörelseresultat

Skillnaden mellan rörelsens intäkter och rörelsens kostnader.

Serviceindex

Mått på resenärens uppfattning om service, information, tillgänglighet och bemötande ombord på tåget.

Sjukfrånvaro

Antal sjukskrivna mätt i tid för sjuk-skrivning delat med antal årsanställda. Sjukersättning tills vidare ingår inte i statistiken för sjukfrånvaro.

SJ Volontär

Nytt hållbarhetsmål. Innebär en möjlighet för medarbetarna att ägna sig åt ideellt arbete på arbetstid.

Skuldsättningsgrad

Räntebärande skulder dividerat med eget kapital.

Soliditet

Eget kapital i relation till balansoms-lutningen.

Sysselsatt kapital

Balansoms-lutningen minskad med icke räntebärande skulder och icke räntebä-rande avsättningar inklusive uppskjutna skatteskulder.

Taxi

Taxi kan förbeställas samtidigt som tåg-biljetterna bokas eller av medarbetarna ombord på tåget. I statistiken i den här rapporten ingår endast uppgifter om SJs personals taxiresor.

Tillgänglighet

Hur väl anpassad miljön i och i direkt anslutning till SJs tåg är för personer med funktionsnedsättning.

Trafikhuvudman (THM)

Ansvarig för den lokala och regionala linjetrafiken för persontrafik inom ett län.

Trafikintäkter

Intäkter av egentrafik och entreprenad-traffic.

Trafiksäkerhetsindex

Värdering av inträffade trafiksäkerhets-relaterade olyckor satt i relation till pro-duktionsvolymen.

Tågkilometer

Summan av alla tågs körsträckor.

Varumärkesindex (VMI)

Är ett mått på hur SJ uppfattas hos all-mänheten utifrån våra värdeord pålitligt, enkelt, mänskligt och härligt.

Vinstmarginal

Resultat efter finansiella poster i procent av rörelsens intäkter.

Wi-fi, 4G

Trådlöst nätverk med fjärde generatio-nens bredbandskommunikation, vilket ger snabbare internetuppkoppling än tidigare.

Yield

Egentrafikintäkter SJ Biljetter inklusive THM periodkort (exklusive boknings-avgifter) dividerat med personkilometer totalt.

Årets resultat

Resultatet efter skatt.

Årsanställda

Antal årsanställda mätt i så kallad kontrak-terad tid och heltidstjänster. Exkluderade är tjänstlediga utan lön. Årsanställda är ett tidsmätt över den "kontrakterade" tiden. En person som är anställd på heltid är en årsanställd, en person som är anställd 80 procent är 0,8-årsanställd. Timanställdas tid beräknas om så att de går att mäta i måttet årsanställd.





Postadress: SJ AB, 105 50 Stockholm
Besöksadress: Vasagatan 10

Org.nr 556196-1599
010-751 60 00
info@sj.se, www.sj.se