

A woman with blonde hair and glasses, wearing a white shirt, a red patterned neckerchief, and a dark vest, is smiling. She is standing in what appears to be a train carriage, with other passengers visible in the background. The lighting is warm and the background is slightly blurred.

**Nu reser fler med tåg
Det vinner alla på**



Års- och hållbarhetsredovisning 2015

Innehållsförteckning

Viktiga händelser	1
SJ i korthet	2
2015 i siffror	3
7 nycklar till att förstå SJ	4
Vd har ordet	6
Omvärld och marknad	8
Punktlighet	10
Intressenter och väsentlighetsanalys	12
Affärsidé och affärsmodell	14
Strategisk plan	16
Kunderbjudande	18
Ansvarsfull styrning	20
SJ:s styrkort	21
Medarbetare	22
Partnerskap & resurser	24
Samhälle	25
Kund	27
Process	28
Finans	29
Ordförande har ordet	30
Förvaltningsberättelse	32
Vinstdisposition	37
Flerårsöversikt	38
Bolagsstyrningsrapport	39
Styrelse	43
Koncernledning	44
Finansiella rapporter	46
Revisionsberättelse	82
Redovisningsprinciper – hållbarhet	83
Granskningsrapport	84
GRI-index	85
Definitioner och mätmetoder	91

Om års- och hållbarhetsredovisningen

Legal årsredovisning

Styrelsen och vd för SJ AB, organisationsnummer 556196-1599, avger härmed års- och hållbarhetsredovisning för räkenskapsåret 2015. Den legala årsredovisningen, inklusive förvaltningsberättelsen, som är reviderad omfattar sidorna 32–38 samt 46–81. Hållbarhetsredovisningens omfattning framgår av GRI-index på sidorna 85–87. Hållbarhetsredovisningen är översiktligt granskad av en extern revisionsbyrå.

Redovisning enligt GRI G4

För 2015 redovisar SJ sitt hållbarhetsarbete enligt Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer G4, nivå "Core". I GRI-index på sidorna 85–87 finns en översikt av de aspekter och indikatorer som ingår i SJ:s hållbarhetsredovisning. Där lämnas också information om redovisningens omfattning och avgränsningar. Den 24 mars 2015 publicerades hållbarhetsredovisningen för räkenskapsåret 2014. Den var upprättad enligt GRI:s riktlinjer version G3 tillämpningsnivå B+.

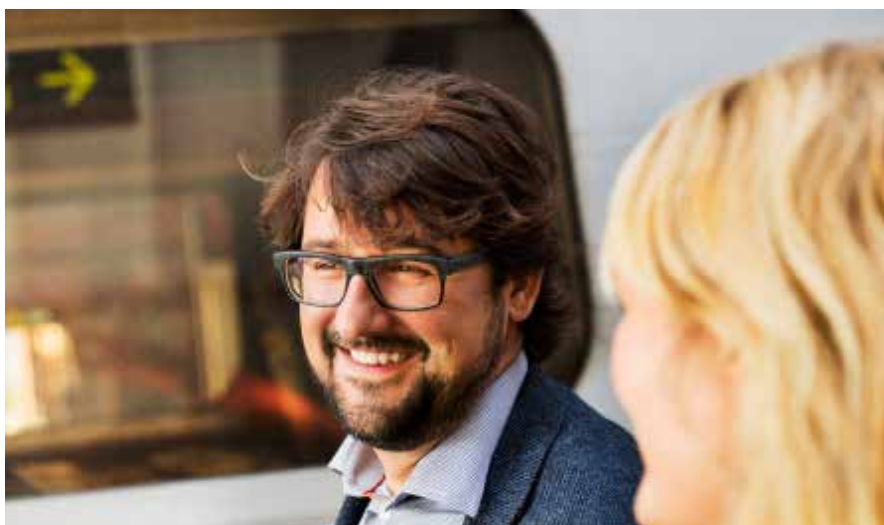
Viktiga händelser under året

Läs mer om finansiella händelser under året i förvaltningsberättelsen på sidorna 32–37. Ett urval av nyheterna 2015 för våra kunder och resenärer presenteras på sidan 19.

Ökad komfort på X 2000

Samtliga SJs 36 X 2000-tågsätt moderniseras för att förbättra upplevelsen för resenärerna och ge en driftsäkerhet i världsklass. Under året togs ett lån om 770 MSEK för uppgraderingen, vilken beräknas pågå till 2019. Tågen sätts i trafik allt eftersom de är klara.

Upprustningen av X 2000 innebär att bedömd ekonomisk livslängd för samtliga fordon förlängts till 2035.



Fler resenärer och lägre biljettpriser

Resandet (mätt i personkilometer) med SJ AB ökade under 2015 med en procent jämfört med året innan, främst till följd av ökad efterfrågan på resande i 1 klass på linjen Stockholm–Malmö. Prissänkningen i september på upp till 40 procent på resor bokade i god tid före avresa bidrog också till ökat resande. För SJ innebär det högre trafikintäkter 2015 än året innan.



Ökad efterfrågan på vissa linjer

Under året genomförde SJ flera satsningar på linjer med god efterfrågan. Nattågstrafiken mellan Stockholm och Malmö fortsätter till och med december 2016, efter att anpassningar efter resenärsönskemål medfört en resandeökning. Mellan Stockholm och Oslo lanserades SJs snabbtåg X 2000 med ytterligare en daglig avgång, något som även stärkte snabbtågstrafiken mellan Stockholm och Karlstad.

SJ vinner flera strategiska avtal

Under 2015 vann SJ upphandlingar och fick förtroendet att köra Kinnekulletågen med trafikstart i juni 2016 samt Tåg i Bergslagen med trafikstart i december 2016. SJ fick även 2014 förnyat uppdrag i upphandlingen om att köra pendeltågen i Göteborgsområdet och regionaltågen i västra Sverige – Västtågen – och i december 2015 gick vi in i det helt nya avtalet.

I december 2015 beslutade Trafiknämnden i Stockholms läns landsting att uppdra åt MTR att driva pendeltågstrafiken i Stockholmsregionen från december 2016 och minst tio år framåt. SJ har begärt överprövning av detta beslut för att säkerställa att det tilldelats på rätt grunder och i linje med gällande rätt.

Utdelning om 1930 MSEK till ägaren

I september beslutade SJs extra bolagsstämma om en extra utdelning om 1700 MSEK, utöver den redan genomförda utdelningen om 230 MSEK beslutad av årsstämman i april. Beslutet om en extra utdelning var en följd av den översyn av SJs kapitalstruktur som genomförts och som konstaterade att SJ var överkapitaliserat utifrån finansiella mål, strategiska planer och risk.

SJ i korthet

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

Vision:

Ett SJ att lita på och längta till.

Affärsidé:

SJ 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 vår verksamhet.

Värdeord:

Pålitligt, Enkelt, Mänskligt och Härligt

SJs affärsmodeller

Kunder och resenärer

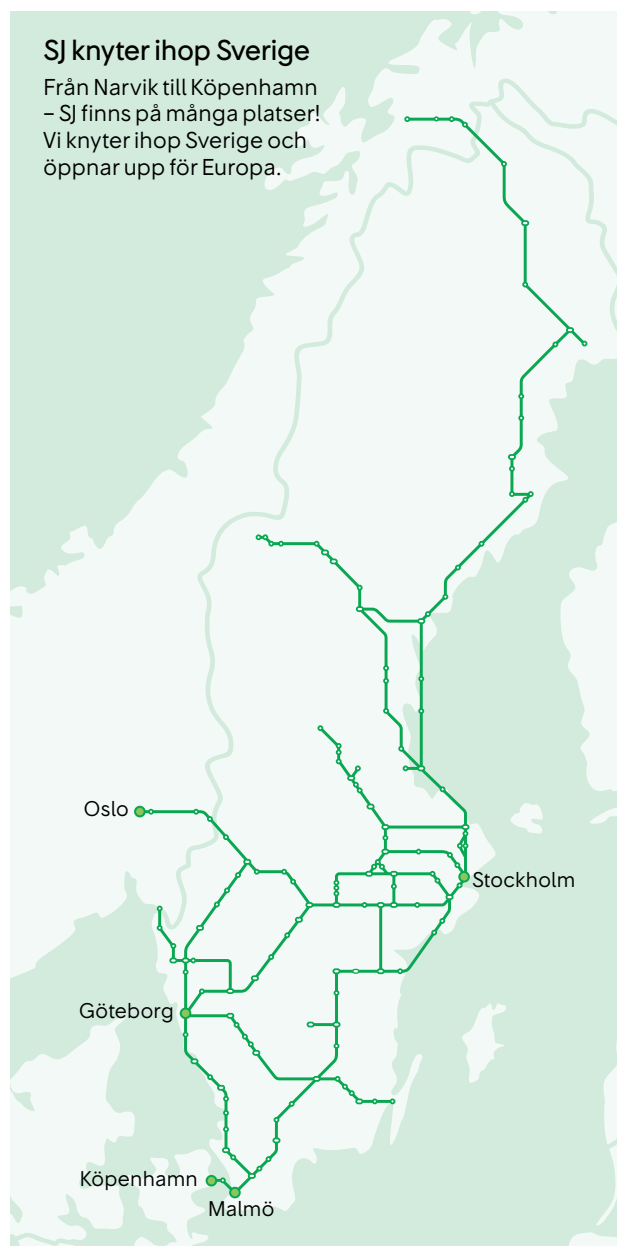
Egentrafik under
SJs varumärke

Upphandlad regional
kollektivtrafik
Tre avtalsformer

En gemensam produktionsmodell

SJ knyter ihop Sverige

Från Narvik till Köpenhamn
– SJ finns på många platser!
Vi knyter ihop Sverige och
öppnar upp för Europa.



2015 i siffror

Våra kunder och resenärer

Antal resor
under SJs varumärke

25,2 ↑
miljoner (24,6)

Antal medlemmar
i SJ Prio

1,04 ↑
miljoner (0,9)

Unika besökare
på sj.se

18,6 ↑
miljoner (16,6)

Nöjd kundindex

SJ AB

66 ↑
(63)

Stockholmståg

66 ↓
(72)

SJ Götalandståg

92 ↓
(94)

Säkerhet och punktlighet

Trafiksäkerhetsindex
SJ AB, SJ Norrlandståg
samt SJ Götalandståg

96,4 ↓
(96,7)

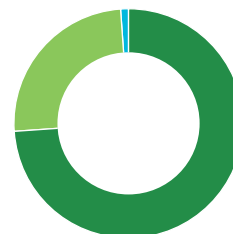
Punktlighet
SJ ABs fjärrtåg

82 ↑
% (81)

Punktlighet
SJ ABs regionaltåg

89 →
% (89)

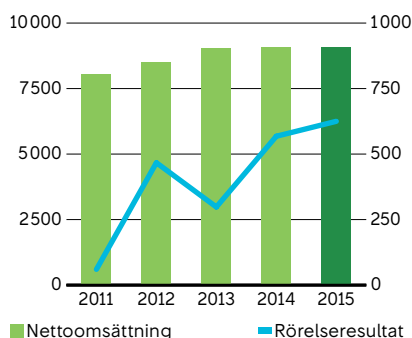
Koldioxidutsläpp SJ AB och SJ Norrlandståg 2015



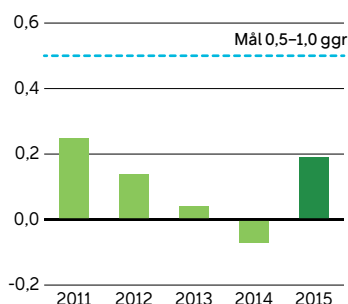
■ Eldrift, 1%
■ Ersättningstrafik, 74%
■ Köldmedieläckage, 25%

SJ köper 100 procent förnybar el från vatten och vindkraft för att driva tågen. Det ger mycket låga utsläpp av klimatpåverkande koldioxid. Den minsta andelen utsläpp är från själva tågdriften, medan den största delen kommer från ersättningstrafik med bussar och taxi, vilka sätts in vid trafikstörningar. Ökad punktlighet hänger därför nära samman med minskad miljöpåverkan.

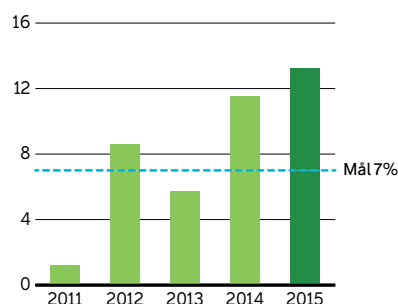
Nettoomsättning och rörelseresultat, MSEK



Nettoskuldsättningsgrad, ggr



Avkastning på operativt kapital, %



Nyckeltal	2011	2012	2013	2014	2015
Nettoomsättning, MSEK	8 038	8 504	9 023	9 065	9 052
Rörelseresultat, MSEK	60	467	298	568	625
Rörelsemarginal, %	0,7	5,4	3,3	6,2	6,9
Periodens resultat, MSEK	36	471	220	460	471
Avkastning på operativt kapital, %	1,2	8,6	5,7	11,5	13,2
Nettoskuldsättningsgrad, ggr	0,25	0,14	0,04	-0,07	0,19
Investeringar i materiella och immateriella anläggningstillgångar, MSEK	869	1 116	448	828	525
Medelantal årsanställda	4 041	4 299	4 953	4 541	4 232

För definitioner, se sidorna 91–92.

525 MSEK

investerade SJ under 2015,
framför allt i tåg och IT-system

1 930 MSEK

delade SJ totalt ut till
ägaren under 2015



7 nycklar till

1 Vi verkar i en fullt konkurrensutsatt marknad.

Sverige har en helt avreglerad järnvägsmarknad. Sedan 2015 har SJ konkurrens på alla våra marknadssegment. Det är bra för kunderna samt för vår och branschens utveckling.

Läs mer på sidorna 8–9

2 Problem med punktligheten beror till cirka 14 procent på oss själva. Vi arbetar även aktivt med de resterande procenten.

Att skapa punktlighet är komplext med många aktörer inblandade. Vi har arbetat intensivt med den del vi kan påverka direkt och fortsätter vårt interna arbete och samarbetar även med övriga i branschen för att förbättra helheten.

Läs mer på sidorna 10–11

3 Vi har två huvudsakliga affärsmodeller, men i grunden en och samma produktionsmodell.

Vi erbjuder dels kommersiella resetjänster under SJs varumärke, dels regional kollektivtrafik som upphandlas av regionala kollektivtrafikmyndigheter runt om i landet.

Läs mer på sidorna 14–15

4 Vi driver verksamheten på affärsmässiga villkor och har ett balanserat styrkort.

Vi har sex styrområden för att säkerställa ett hållbart värdeskapande socialt, miljömässigt och ekonomiskt. Som marknadsledande tågoperatör tar vi ansvar för att utveckla framtidens hållbara resande.

Läs mer på sidorna 20–29

att förstå SJ

5 Vår strategi har tre horisonter.

Vi arbetar för att etablera en hållbart konkurrenskraftig kostnadsbas, säkra uthållig lönsamhet i hela affären och positionera oss för strategisk tillväxt för koncernen.

Läs mer på sidorna 16–17

6 Vi utvecklar våra tjänster för att möta kundernas och resenärernas behov.

Kunder och resenärer värdesätter främst punktlighet och säkerhet. Därutöver är miljö, prisvärde och komfort viktigt. Samtidigt utvecklar vi våra tjänster så att mötet med oss uppfattas som pålitligt, enkelt, mänskligt och härligt.

Läs mer på sidorna 18–19

7 Vi tror på att SJ mår som våra medarbetare.

SJ är sina medarbetare. Medarbetarnas engagemang och prestation är avgörande för en solid leverans och nöjda kunder.

Läs mer på sidorna 22–23

Att fler väljer SJ bekräftar att vi är på rätt väg

SJ hade resultatmässigt ett bra år 2015. Vi ökade vårt rörelse-resultat till 625 MSEK (568) och rörelsemarginalen förbättrades till 6,9 procent (6,2). Jag är särskilt glad över att arbetet med vår effektivisering är fortsatt framgångsrikt. Och framför allt – fler väljer tåget och SJ. Det vinner alla på.

Måluppfyllelsen för våra icke-finansiella mål under 2015 varierar, och för att SJs verksamhet ska vara långsiktigt hållbar behöver vi som företag skapa värde i flera dimensioner för alla våra viktiga intressenter. Ett ensidigt fokus på finansiell prestation räcker inte. SJ styr och leder därför verksamheten utifrån tre perspektiv; socialt, miljömässigt och ekonomiskt. Vi är övertygade om att ett integrerat förhållningssätt till värdeskapande är rätt väg.

SJ spelar en kritisk roll i samhället. Med hela svenska folket som ägare och som marknadsledande tågoperatör tar vi ansvar för att driva utvecklingen av den svenska tågmarknaden. Under året har vi fördjupat vår intressentanalys för att vara säkra på att våra prioriteringar och satsningar ligger i linje med de behov våra viktigaste intressenter har. Vår intressentdialog visar tydligt vilken viktig roll SJ har i den svenska kollektivtrafiken och för att knyta samman Sverige.

I Sverige släpps varje år ut cirka 55 miljoner ton koldioxid, och Sveriges ambition om att bli ett av världens första fossilfria välfärdsland är högt satt. Om vi gemensamt ska klara klimatåtagandena måste transportsektorn, som idag står för ungefär en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser, minska sina utsläpp. Här har SJ en viktig roll att spela. SJ köper 100 procent förnybar el. Du kan resa 74 000 gånger med SJ på sträckan Stockholm–Göteborg för samma koldioxidutsläpp som en enda flygresor. Med bilen kommer du inte längre än sju meter med samma utsläpp som för tågresan¹.

Trots våra låga utsläpp strävar vi efter att minska dem ytterligare. Vi har markerat upp alla våra sträckor med GPS-punkter för att exakt kunna matcha hastighet mot ankomst enligt tidtabell. Våra lokförare ser i realtid lämplig hastighet för att komma fram i tid och när det är dags att börja bromsa för att stanna vid plattform. Motorbromsning gör resan mjukare för resenärerna och återför energi stället för att förbruka. På så sätt sparar vi både miljö och pengar.

Allt fler väljer att resa med tåg – och med SJ. Med ökad konkurrens på spåren breddas utbudet och det är bra för alla. Efter att vi fått konkurrens på linjen Stockholm – Göteborg har den totala marknadstillväxten varit god och vi har sett hur det ökade utbudet stärker tåget som resealternativ. SJ hade under 2015 fler resenärer på linjen än året innan och utökade antalet sittplatser med fler vagnar för att möta den ökade efterfrågan.

Under 2015 ökade antalet resor under SJs egna varumärke med tre procent till 25,2 miljoner. Resandet (mätt i person-

kilometer) med SJ AB ökade med en procent, jämfört med året innan. Ytterligare 124 miljoner resor gjordes med våra dotterbolag, vilka driver upphandlad trafik på uppdrag av regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Våra attraktiva tidtabeller uppskattas samtidigt som vi lyssnar på resenärerna och även tar tillvara nya möjligheter. I augusti startade vi den nya snabbtågslinjen med X2000 mellan Stockholm och Oslo. Tågresandet mellan de två städerna har ökat kraftigt sedan dess, trots att utmaningar med enkelspår har medfört att punktligheten hittills varit alldeles för låg. Nattågstrafiken mellan Stockholm och Malmö justerades utifrån resenärernas synpunkter och under året har vi sett en fördubbling av antalet resenärer. I december invigdes tunneln genom Hallandsåsen, vilket förkortat restiden mellan Göteborg och Malmö med 10–15 minuter.

Att fler reser med SJ beror även på att vi erbjuder konkurrenskraftiga biljettpreiser. Vi har under året sänkt priset på omboknings- och återbetalningsbara biljetter närmare avgång och gör breda säsongssläpp av billiga resor. Vi följer noggrant upplevt prisvärde och kundnöjdhet via resultatet av Nöjd kundindex (NKI).

En resa med SJ handlar inte bara om en transport från A till B, utan om all kontakt före, under och efter resan. Vår ambition är att våra resenärer ska uppleva tågresan som enkel och pålitlig hela vägen. En resa med SJ ska vara en positiv upplevelse och det gäller inte minst mötet med våra tågvårdare, den service som erbjuds ombord samt tågens komfort. Allt detta bidrar till nöjdare resenärer som gärna reser med oss igen.

När jag fick det här jobbet var det tydligt att det viktigaste uppdraget var att öka förtroendet för SJ. Därför tar vi ansvar för hela järnvägssystemet och arbetar hårt för att stärka vårt varumärke hos våra kunder, resenärer och hela Sveriges befolkning. Ökar förtroendet för tågresande i stort, ökar förtroendet för SJ. Och ökar förtroendet för SJ, ökar förtroendet för tåget.

Vårt djupa och breda engagemang för att förbättra punktligheten ska ses i detta sammanhang. Att komma fram säkert och i tid är avgörande för såväl våra resenärer som för de arbetsplatser, skolor, möten och evenemang de är på väg till. Punktlighetsproblem skapar ineffektivitet och i slutändan kostnader för enskilda, företag och samhället i stort. Punktlighet är därför en av våra allra viktigaste hållbarhetsfrågor.

SJ har under lång tid arbetat för att öka punktligheten, och vi har lyckats minska andelen självorsakade förseningar på SJ ABs tåg till cirka 14 procent under 2015. Under det gångna året har vi förbättrat punktligheten för SJs fjärrtåg med en procentenhet, men vi når ännu inte våra punktlighetsmål. Det finns med andra ord mer att göra i våra egna

¹) Testa gärna SJs miljökalkyl, www.sj.se/sj/fsp/polopoly.jsp?d=6765&l=sv

”Du kan resa 74 000 gånger med SJ på sträckan Stockholm–Göteborg för samma koldioxidutsläpp som en enda flygresa.”

processer och rutiner. Vi fortsätter med att systematiskt bygga bort fel innan de ställer till med problem samt utvecklar ännu effektivare planeringsprocesser i vår verksamhet och i samverkan med Trafikverket.

För resenären är en försening en försening oavsett dess orsak. Vi arbetar aktivt med att bidra till att lösa de störningar som står utom vår direkta kontroll. Därför samverkar vi med andra aktörer inom järnvägsbranschen, bland annat inom TTT – Tillsammans för tåg i tid. Fokus är att tillsammans identifiera och åtgärda gemensamma problem, för att på sikt få ett robustare och pålitligare järnvägssystem. Det vi lovar ska vi leverera – så skapar vi förtroende för SJ som företag och för resan med oss.

Under året har vi lagt fundamentet för SJs värdeord – Pålitligt, Enkelt, Mänskligt och Härligt. Värdeorden ska genomsyra allt vi gör och alla våra kunderbudanden för att stärka förtroendet för SJ. I grunden finns ett regelverk som vi aldrig kompromissar med – säkerheten – men inom den ramen är SJ ett värderingsstyrt företag.

Pålitligt och enkelt är basen i allt vi gör, medan mänskligt och härligt är det som i slutändan gör att resenärerna väljer SJ. I mångt och mycket handlar det om vår kultur och hur den återspeglas när vi uppfyller våra kundlöften. De kommande åren kommer vi internt att lägga mycket kraft på att värdeorden ska vara en naturlig del av allt vi gör. Våra kunders och resenärers upplevelse av oss blir ett kvitto på om vi lyckats.

Vi har höga ambitioner för vår verksamhet framöver. Vi bidrar med våra erfarenheter och expertis i förberedelserna för kommande höghastighetsbanor, något som kan ge SJ nya möjligheter. Vi fortsätter att förenkla våra erbjudanden och skapar nya för att möta våra resenärers behov. Vi investerar i våra tåg och ökar kapaciteten för att satsa på befintliga och möjliga nya linjer. Under de närmaste åren investerar vi 3,5 miljarder kronor i moderniseringen av Sveriges snabbaste tåg X 2000. Jag känner mig väldigt trygg med vår affärsstrategi och att det vi satsar på kommer att ge goda resultat och skapa värde för alla våra intressenter.



SJs medarbetare är nyckeln till vår fortsatta framgång. De måste känna engagemang och arbetsglädje för att vår leverans ska skapa värde. Våra chefers förmåga att skapa engagemang för alla förändringar som pågår i SJ är avgörande. För att lyckas måste vi fortsätta vårt arbete med att minska sjukfrånvaron, och framför allt långtidssjukskrivningar.

Vårt löfte till alla er som reser med SJ: Vi lovar att arbeta hårt under hela 2016 för att resan med oss ska vara så pålitlig, enkel, mänsklig och härlig som möjligt.

Stockholm i mars 2016

Crister Fritzson
Verkställande direktör

Tåget får ökad betydelse

Tågresandet i Sverige har ökat med 70 procent den senaste tjugoårsperioden och ökningen fortsätter. Spelplanen för tågtrafik på den svenska marknaden har förändrats i takt med att konkurrensen ökat och att regionala myndigheter agerat för att tillgodose sina intressen. Den svenska järnvägsmarknaden är fullt konkurrensutsatt. Nya aktörer har tillkommit samtidigt som förändringar sker på EU-nivå och i våra grannländer.

Trafikpolitisk utveckling i EU

EUs ambition att skapa en gemensam europeisk järnvägsmarknad påverkar Sverige. I EUs plan får järnvägen en viktigare roll i framtidens resor och transporter, inte minst med målet att till 2050 minska utsläppen av växthusgaser från transportsektorn med 60 procent.

Arbetet med EUs fjärde järnvägspaket fortsatte under 2015. Paketet fokuserar på att skilja på infrastruktur och trafik, på att öppna marknaderna för nationell persontrafik i hela EU från 2019 och gemensamt EU-godkännande av tågfordon. Arbetet har försenats av att några av de stora EU-länderna bland annat motsätter sig marknadsöppningen.

Pågående avreglering

Sverige och England är de EU-länder som har kommit längst med avreglering och marknadsöppning. Den svenska järnvägsmarknaden är fullt konkurrensutsatt. EUs vision om en gemensam järnvägsmarknad skapar behov av regelverk som i högre utsträckning inriktas på funktionskrav snarare än detaljerade tekniska specifikationer. Sverige och SJ driver på för att få en marknadsanpassad regelutveckling. På kort sikt innebär dock olika lagstiftning att aktörer från övriga världen får köra tåg i Sverige medan SJ och andra svenska tågoperatörer tills vidare saknar möjlighet att göra det samma i andra länder.

Trafikpolitisk utveckling i Skandinavien

Både Norge och Danmark etablerar infrastrukturfonder för finansiering av fortsatt utbyggnad av infrastruktur. I Norge pågår en process för att förändra regelverket för att bland annat möjliggöra upphandling av persontrafik i konkurrens. Även i Danmark finns efter regeringsskiftet en politisk agenda att reformera järnvägssektorn och upphandla persontrafiken i konkurrens.

Trafikpolitisk utveckling i Sverige

I Sverige ökar intresset för järnvägen. Det är delvis en följd av en långsiktig nationell strategi kopplad till miljö- och klimatmål, där Sverige strävar efter att bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer.

Intresset för järnvägen är också ett resultat av att politiker och allmänhet allt mer börjat inse vilka omfattande infrastrukturella behov som föreligger. Den lokala och regionala pendlingen har ökat och hela järnvägstrafiken tenderar i vissa områden att slå i kapacitetstaket.

I slutet av 2015 presenterades slutbetänkandet från den av regeringen tillsatta utredningen av järnvägens organisation. Utredningens syfte var att föreslå förbättringar som på bästa sätt möter framtidens krav på ett effektivt och hållbart transportsystem. Nästa steg blir att slutbetänkandet ska remitteras.

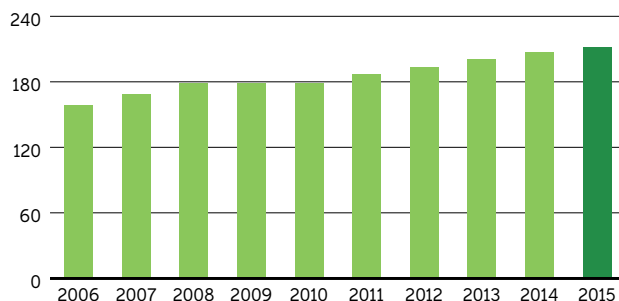
Sverigeförhandlingen har fått i uppdrag av regeringen att bland annat finna lämpliga sträckningar och principer

för finansiering av höghastighetsbanor på sträckorna Stockholm–Malmö och Stockholm–Göteborg. Huvuddelen av de strategiska beslut, som skapar förutsättningar för utbyggnad och trafikering, kommer att fattas under 2016–2017. Hela systemet för höghastighetstrafik planeras vara färdigt 2035.

Konjunktur har stor påverkan på resandet

Resandet tenderar att följa den allmänna ekonomiska utvecklingen, men med tydligare utslag. I ett större perspektiv framstår de allmänna ekonomiska utsikterna för Sverige som försiktigt positiva, om än osäkra. Konjunkturinstitutet förutspår att den förbättrade konjunkturen medför att sysselsättningen ökar med omkring 1,5 procent per år till 2018. Tillväxten av arbetskraft dämpas samtidigt, varvid arbetslösheten förväntas minska till omkring 6,5 procent åren 2017 och 2018. I takt med att konjunkturen förbättras förstärks också efterfrågan på olika transporter och resetjänster och tåg har då goda möjligheter att öka sin andel som transportslag.

Antal tågresor i Sverige, miljoner



Källa: Trafikanalys

Urbanisering och demografi driver ökat resande

Sveriges befolkning ökar i och med att fler blir äldre, födelseöverskottet stiger och nettobidraget från invandring ökar. År 2025 väntas Sveriges befolkning uppgå till omkring elva miljoner invånare enligt Statistiska Centralbyrån. Den pågående urbaniseringen gör att resandet ökar. Försörjningsbördan som följer med en äldre befolkning innebär sannolikt att fler arbetar längre upp i åldrarna, vilket medför att det arbetsrelaterade resandet också fortsätter upp i åldrarna. Trots detta kommer framtidens äldre och pensionärer även att resa högre upp i åldrarna än idag.

Infrastrukturen

– eftersatt underhåll och kapacitetsbrist

De hårda vintrarna 2009–2011 gjorde att det eftersatta underhållet av järnvägen uppmärksammades av allmänheten. Under de närmaste åren kommer många underhållsarbeten på järnvägen att utföras, med påverkan på trafiken.

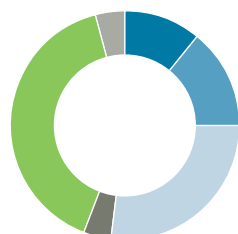
Marknadsandelar för transportslag 2014¹

■ Tåg, 15%
■ Bil, 71%
■ Flyg, 8%
■ Buss, 6%
■ Övriga, 4%

¹) Data för 2015 ej tillgängligt vid publicering.

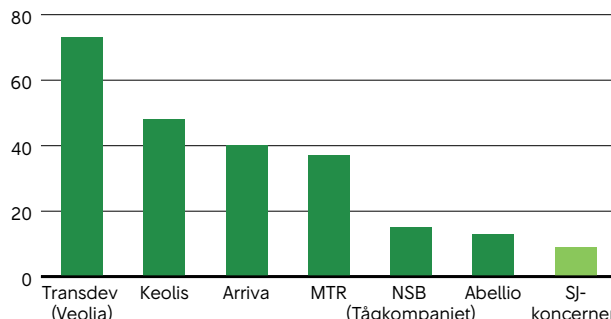
Källa: Trafikanalys

Uppskattade marknadsandelar inom upphandlad trafik 2016



■ Transdev (Snälltåget), 11%
■ Arriva, 14%
■ MTR, 27%
■ Tågkompaniet, 4%
■ SJ-koncernen, 40%
■ Övriga, 4%

Källa: SJ analys

Global omsättning 2014¹ för aktörer på den svenska järnvägen, miljarder SEK

¹) Data för 2015 ej tillgängligt vid publicering.

Källa: Bolagens hemsidor

Om inte kapacitetsutvecklingen på banorna i storstads-triangeln Stockholm–Göteborg–Malmö anpassas till den förväntade befolkningsökningen finns en risk att det långväga tjänsteresandet kommer att föras över till mindre hållbara trafikslag som bil och flyg. På Södra stambanan och Ostkustbanan är läget redan akut. På Västra stambanan tilltar problemen. Delvis finns åtgärder beslutade i syfte att på längre sikt få en bättre infrastruktur. På kort sikt kommer dock de kommande satsningarna på upprustning och underhåll av järnvägen att ge längre restider som följd av enkelspårsdrift och nedsatt hastighet.

Konkurrens med andra trafikslag

Tågresa är det överlägset mest klimatsmarta alternativet jämfört med buss-, bil- och flygtrafik. Tåget står starkt i konkurrens med andra trafikslag även då tidsaspekten beaktas,

framför allt på resor upp till tre timmar där tåget ofta är det mest tidseffektiva resesättet.

Tågresa har ökat kraftigt totalt sett i Sverige de senaste åren. Enligt Trafikanalys har även personbilstrafiken efter en svag utveckling 2008–2013 ökat de senaste åren. Bussresa ligger på relativt konstanta nivåer trots den komforthöjning som skett i branschen.

Konkurrens från nya aktörer

Ett flertal operatörer kör idag tåg på den svenska järnvägen. Med undantag av SJ tillhör samtliga tågoperatörer stora internationella koncerner och bakom merparten finns en statlig ägare. MTR ägs till 76 procent av kinesiska staten medan Tågkompaniet är dotterbolag till NSB som ägs av norska staten. Arriva är dotterbolag till Deutsche Bahn som i sin tur har tyska staten som ägare.

Så fungerar upphandlad trafik

Upphandlad (sambäddningsfinansierad) trafik förekommer på sträckor som belagts med trafikplikt. Trafikplikt innebär att den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) fastslagit att sträckan eller området saknar tillräckligt resenärsunderlag för att kommersiell trafik ska vara möjlig och att kollektivtrafiken därför delvis ska bekostas med skattemedel.

Kollektivtrafiklagens syfte är att skapa sunda villkor för samspelet mellan kommersiell verksamhet och upphandlad trafik. Sedan den nya kollektivtrafiklagen trädde i kraft 2012 har allt fler sträckor belagts med trafikplikt och upphandlad trafik har följaktligen ökat i omfattning. För att pröva om RKM har befogenhet att fatta ett beslut om allmän trafikplikt i konkurrens med kommersiell trafik har SJ överklagat beslutet att stornätet i Mälardalen ska beläggas med trafikplikt. Kammarrätten i Stockholm avsåg SJs överklagande i dom meddelad den 9 mars 2016. SJ har att ta ställning till om överklagande ska ske till Högsta förvaltningsdomstolen, vilket i så fall måste ske senast den 30 mars 2016.

Idag är omkring halva kollektivtrafikkostnaden skattefinansierad och merparten av den upphandlade trafiken utförs i de tre storstadsregionerna. Upphandlad busstrafik dominerar, men tågtrafik har ökat på senare år.

Tre affärsupplägg dominerar inom upphandlad trafik. Produktionskontrakt, eller bruttoavtal, innebär hårt styrda avtal. Operatören tar liten affärsrisk och styrs med bonusar och klausuler om vite. Kvalitetsparametrar blir allt viktigare i de upphandlade avtalen för att säkerställa att skattebetalarna får bästa möjliga kollektivtrafik för sina pengar. Operatörerna vill gå mot incitamentsavtal, eller ännu hellre tjänstekoncessionsavtal. I ett incitamentsavtal, det andra dominerande affärsupplägget, beror delar av ersättningen på exempelvis ökat antal resenärer eller förbättrad kundnöjdhet. Det tredje upplägget tjänstekoncession ger trafikföretaget större frihet med betydande affärsansvar, men även betydande affärsrisk.

Konkurrensen om den upphandlade tågtrafiken hårdnar när stora internationella, ofta statligt ägda, tågoperatörer etablerar sig i Sverige inför den fortsatta avregleringen i Europa. Kostnadsökningarna för de bolag som utför upphandlad trafik är än så länge betydligt större än resandekostnaden. Det beror på en kombination av att utbudet har breddats kraftigt medan människor behöver tid för att ändra sina resvanor och att bolagens driftkostnader ökat.

Järnvägen – ett system som kräver samverkan

Att komma fram i tid är det viktigaste för resenärerna och helt avgörande för förtroendet för hela järnvägssystemet. Att skapa punktlighet kräver god planering och hög leveransprecision med många pusselbitar som ska passa ihop. Därför tar SJ ett helhetsgrepp i syfte att aktivt även påverka förutsättningar utanför den egna verksamheten.

Mål 2020,
punktlighet

95%

Läs mer på
sidan 28.

Definition och mål

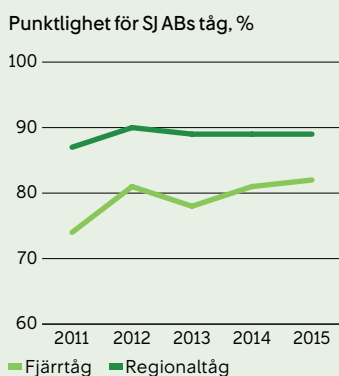
Näst efter trafiksäkerhet är punktlighet SJs viktigaste mål. Senast 2020 ska SJs fjärr- och regionalståg ha en punktlighet på minst 95 procent med en tolerans på fem minuters

avvikelse från utlovad tid. Vårt punktlighetsmål är detsamma som branschen enats om och gemensamt arbetar för att nå. Punktlighetsmålet är ambitiöst, i synnerhet som många faktorer som påverkar utfallet ligger utanför SJs

Att skapa förutsättningar för punktlighet

SJ har vidtagit en mängd åtgärder för att begränsa risken till försening. För att tågen ska kunna avgå i tid arbetar vi intensivt för att de ska lämna depån enligt plan och att tågen städas och får mat levererad på utsatt tid. Under färd kan lokföraren ringa kollegor som är experter på olika tågmodeller för att få råd i syfte att kunna åtgärda mindre fel själv. För att säkerställa avgångspunktlighet stänger vi tågdörrarna 30 sekunder före avgångstid.

Under 2015 var cirka 14 procent av störningarna på SJ ABs tåg självorsakade. Bland störningsorsaker utanför vårt direkta ansvar märks framför allt problem kopplade till infrastruktur och yttre faktorer, som till exempel extrema väderförhållanden eller vilt på spåren. Inom ramen för samarbetet mellan järnvägssystemets aktörer sker löpande utvärdering och anpassning av verksamheten för att öka punktligheten.



Ett tåg räknas som punktligt om det är i rätt tid med en felmarginal på fem minuter.



Infrastruktur

Skicket på bland annat banvallar, räls och signalsystem avgör prestandan i järnvägssystemet. En dryg tredjedel av störningarna under 2015 på SJ ABs tåg orsakades av infrastruktur.

Infrastrukturens standard vid trafikdag

Infrastrukturens tillgänglighet kan under trafikdagen påverkas av bland annat akuta eller förlängda upprustnings- eller underhållsarbeten. Om Trafikverket misstänker en skada på anläggningen kan även en besiktning behöva göras.

Aktiviteter för att förbättra punktligheten

- Bistå Trafikverket med information, utifrån lokförarnas iakttagelser, om var behovet av underhåll är som störst för att effektivt höja infrastrukturens standard, till exempel vid kontaktledningar, växlar och signaler.
- Skapa förutsättningar i vår tidtabell för att Trafikverket ska kunna planera och genomföra underhåll av järnvägen.

direkta kontroll. För att nå målet samverkar vi därför med alla parter som har möjlighet att påverka punktligheten. Parterna arbetar även gemensamt för att så smidigt som möjligt hantera störningar som uppstår. Att punktligheten förbättras och att information kring störningar fungerar är avgörande för hela järnvägssystemets trovärdighet och därmed också för förtroendet för SJ.

Ansvar och samverkan för ökad punktlighet

Som ledande aktör på den svenska järnvägsmarknaden har SJ goda möjligheter att påverka förutsättningarna för punktlighet. Vi anser att vårt ansvar för punktlighet sträcker sig över hela värdekedjan. Om åskan slår ut ett ställverk och

påverkar strömförseln till tågen – utom SJs kontroll – samverkar vi med berörda parter så att påverkan för resenärerna minimeras. Vi arbetar också gemensamt för att förhindra att händelsen upprepas, alternativt minimera konsekvenserna.

Många av intressenterna på järnvägsområdet är, i likhet med SJ, beroende av politiska beslut. I branschinitiativet Tillsammans för tåg i tid (TTT) arbetar SJ sedan 2013 aktivt med i första hand Trafikverket men också övriga aktörer för att förbättra punktligheten. Inom TTT arbetar vi för att förbättra hela järnvägssystemets funktionalitet för att därigenom öka punktligheten och förbättra trafikinformationen i störda lägen. Den gemensamma målsättningen är att nå 95 procents punktlighet 2020 och 80 procents kundnöjdhet avseende trafikinformation och hantering i störda lägen.



Tåg och personal

Standard på fordon, planering och personal är exempel på hur vi själva påverkar punktligheten. Under 2015 var cirka 14 procent av störningarna på SJ ABs tåg självorsakade.

Aktiviteter för att förbättra punktligheten

- Säkerställa att tågen är klara att avgå på planerad tid (städade, fått mat levererad och vid behov varit i depå).
- Förebyggande underhåll på tågen så att fordonsfelen blir färre.



Yttre händelser

Olycksfall – med vilt och människor inblandade – leder i likhet med extremväder till förseningar. Knappt en tredjedel av störningarna under 2015 på SJ ABs tåg orsakades av yttre händelser.

Aktiviteter för att förbättra punktligheten

- Omplanera trafiken snabbt och effektivt vid trafikstörningar.
- Förebygga konsekvenser av de yttre händelserna.



Trafikplanering och trafikledning

Kapaciteten i järnvägssystemet och tidsplaneringen för operatörer sätter ramar. Daglig anpassning av trafiken sker utifrån tillgänglig kapacitet genom realtidsdrift och utifrån prioriteringsregler.

Aktiviteter för att förbättra punktligheten

- Öka förmågan att snabbt hantera störningar.
- Förbättra trafikinformationen genom snabbare och säkrare prognoser.

Samverkan med fokus på värdeskapande

Dialog och samverkan med intressenter är avgörande för vidareutvecklingen av våra erbjudanden. Under året har fokus varit på att identifiera och rangordna de områden som är mest relevanta för bolagets långsiktiga värdeskapande.

SJ har en viktig roll i samhället. Såväl individer, organisationer som företag ställer med rätta höga krav på oss som företag och förväntar sig mycket mer än en smidig resa. SJ förväntas ta ansvar för verksamhetens sammantagna påverkan på människor och miljö samt skapa värde i samhället.

För att kunna leva upp till förväntningarna är det avgörande att vi känner till och förstår intressenternas prioriteringar. SJs interaktion med kunder, resenärer och andra intressenter tillför värdefulla insikter som blir underlag för att vidareutveckla

SJs erbjudande. Samverkan med intressenterna ska bygga på ömsesidigt förtroende, respekt och öppenhet samt vara en integrerad del av SJs arbetssätt.

Vi samverkar på både strategisk, taktisk och operativ nivå med våra huvudintressenter. Samverkan på taktisk och operativ nivå handlar om ett nära samarbete i vardagen, till exempel den dagliga kontakten med Trafikverket avseende trafikala frågor eller den dagliga dialogen med kunder och resenärer i sociala medier. Läs mer om hur SJ styrs på sidorna 20–29.

Väsentlighetsanalys

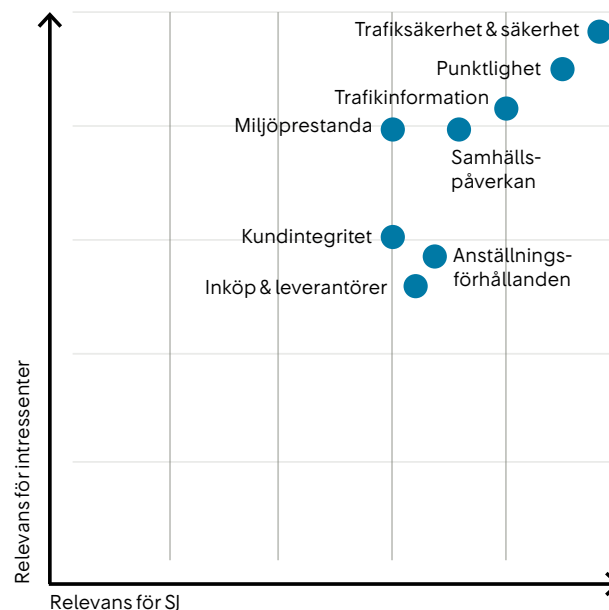
Genomlysning av de väsentliga frågorna

Under 2015 genomförde SJ en väsentlighetsanalys för att identifiera och rangordna vilka områden som är mest väsentliga för vårt långsiktiga värdeskapande. Urvalet utgick från hållbarhetsaspekter definierade av redovisningsramverket GRI G4. Därutöver ingick också företagsspecifika aspekter. Den kontinuerliga intressentdialogen med exempelvis kunder utgör en värdefull bas för att hitta rätt företagsspecifika aspekter. Kunderna har i flera dialoger framfört punktlighet som högsta prioritet, varför den aspekten fördes till den initiala bruttolistan på aspekter. En extern mediakartläggning genomfördes också för att så långt som möjligt inkludera olika intressenters förväntningar på SJ.

Analysen av vilka områden som har högst relevans för SJ genomfördes i en mindre grupp, bestående av representanter från SJ. Deltagare var medlemmar i koncernledning samt representanter från koncernfunktioner. En extern part faciliterade arbetet och gruppen fick rangordna de olika frågorna, dels utifrån påverkan på SJ, dels utifrån relevans för intressenterna.

Verifiering av väsentlighetsanalysen

Resultatet av väsentlighetsanalysen har under året diskuterats och verifierats av utvalda intressentgrupper: styrelsepanel, kundpanel, medarbetarpanel samt leverantörspanel. I såväl styrelse- som kundpanel betonades särskilt vikten av säkerhet, punktlighet samt trafikinformation. I styrelsepanelen deltog fem representanter från styrelsen och i de två kundpanelerna, som genomfördes i Malmö respektive Göteborg, deltog ett 40-tal kunder. I medarbetarpanelen deltog ett 50-tal medarbetare från alla delar av organisationen och här betonades särskilt vikten av SJs samhälls-



ansvar. En webbundersökning med ett urval av SJs viktigaste leverantörer och partners har också genomförts och resultatet överensstämde väl med styrelse- respektive kundpanelerna. En avstämning genomfördes också med Västtrafik, som ansvarar för kollektivtrafiken i Västra Götaland. Punktlighet och trafikinformation är även viktigt för Västtrafiks kunder, det vill säga resenärerna, värdesätter.

Sjs intressentdialog



Kunder/resenärer

Relationen med kunder och resenärer är avgörande för Sjs framgång och tillväxt. Läs mer om Sjs erbjudande på sidorna 18–19.

Dialogtillfällen: Kontinuerlig dialog genom Sjs försäljningsorganisation, kundtjänst, medarbetare ombord och sociala medier. Ytterligare tillfällen är olika kund- och testpaneler där kunder och resenärer får tycka till.

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



Trafikverket

Trafikverket är den främsta leverantören och samverkanspartnern för att bedriva en väl fungerande järnvägstrafik. Samverkan med Trafikverket inkluderar såväl strategiskt arbete med tågtidtabeller och planerade arbeten på järnvägen, som operativt arbete kring trafikläget.

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

Uppföljning: Punktlighetsstatistik (veckovis).

Medier

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

Dialogtillfällen: Intervjuer, pressträffar och sociala medier.

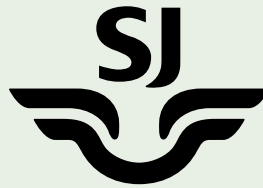
Uppföljning: Mediabevakning och analys (löpande).

Ägare

SJ ägs till 100 procent av svenska staten. Det övergripande målet för ägaren är att Sjs verksamhet ska bedrivas effektivt och långsiktigt så att värdeutvecklingen blir hållbar.

Dialogtillfällen: Löpande dialog med ägarenheten på Näringsdepartementet, styrelsemöten, årsstämmor.

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



Föreningar/organisationer

SJ samarbetar med föreningar och organisationer för att utveckla järnvägen och tillsammans skapa framtidens hållbara resande.

Dialogtillfällen: Informationsutbyten, utbildning och samarbeten – exempelvis för landsbygd, pendlare och personer med funktionsnedsättning.

Uppföljning: Nöjd kundindex (kvartalsvis).

Regionala kollektivtrafikmyndigheter

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

Dialogtillfällen: Personliga kontakter och branschforum.

Uppföljning: Avtalsuppföljning, möten, dialog (löpande).

Lagstiftare

Beslut om nya författningar, infrastruktur, skatter och avgifter påverkar järnvägen och Sjs konkurrenskraft. SJ deltar ofta som remissinstans i utredningar och när ny lagstiftning bereds.

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

Uppföljning: Omvärldsanalys (löpande).



Leverantörer/partners

För att SJ ska kunna leverera och utveckla reseupplevelser som kunder och resenärer uppskattar, samarbetar SJ med olika leverantörer och partners.

Dialogtillfällen: Löpande dialog, offerter och förhandlingar samt uppföljning av utförda tjänster.

Uppföljning: Leverantörs- och partnerskapsbedömningar (kvartalsvis), löpande avtalsuppföljning samt revisioner.

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.

Dialogtillfällen: Medarbetarundersökning, utvecklingssamtal, arbetsplats-träffar och andra interna kanaler. Dialog med medarbetarnas fackliga företrädare.

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

Så fungerar vår affär

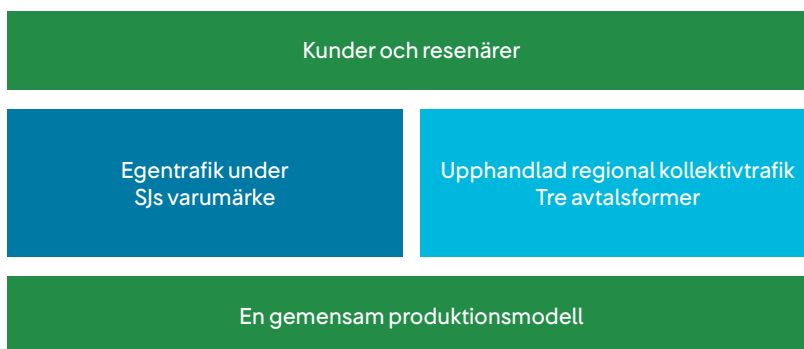
SJ ska erbjuda marknadens mest kundnära och hållbara resande i egen regi och i samarbete med andra. Vi ska vara bäst på att tillgodose kundernas behov och säkerställa att socialt, miljömässigt och ekonomiskt ansvar går hand i hand genom hela vår verksamhet. Det ska leda till ett SJ att lita på och längta till.

Med hela svenska folket som ägare och som marknadsledande tågoperatör är det naturligt för oss att ta ett aktivt ansvar för att utveckla framtidens hållbara resande. I statens ägarpolicy tydliggörs att ägaren förväntar sig att samtliga statligt ägda bolag ska agera föredömligt när det gäller hållbart företagande. SJ har inte ett uttalat samhällsuppdrag från ägaren, svenska staten, utan primärt ett avkastningskrav.

SJs vision, affärsidé och värdeord stödjer den fortlöpande utvecklingen av vår affär, där hållbarhetsarbetet är fullt integrerat. Vi driver verksamheten på affärsmässiga villkor, och styr utifrån ett balanserat styrkort med sex styrområden för att säkerställa en hållbar verksamhet. Läs mer på sidan 20.

SJ bedriver två typer av tågtrafik: kommersiell trafik och trafik som är upphandlad av regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM). Den kommersiella trafiken, som bedrivs under SJs eget varumärke, finansieras uteslutande av biljettintäkter. Trafiken som upphandlas av RKM är sådan trafik som inte kan bedrivas lönsamt på kommersiella villkor, men som bedöms kritisk för samhällets funktionalitet och som därför delvis skattefinansieras. Upphandlad trafik bedrivs ofta under RKM:s eget varumärke, till exempel Västtågen, Öresundståg och Tåg i Bergslagen. Läs mer om hur upphandlad trafik fungerar på sidan 9.

SJs affärsmodeller



Kunder och resenärer

SJ har tre kategorier av kunder: privatpersoner, företag och regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM). Kunden, den som betalar för resan, är inte alltid densamma som resenären. Därför skiljer vi på kund och resenär. Deras gemensamma förväntningar på en säker, punktlig, enkel och prisvärd resa med god komfort måste mötas på ett sådant sätt att fler väljer tåg som resesätt och väljer SJ.

Privatkunder betalar själva sin resa och reser främst i pendlings- och fritidssyfte. SJ har även företagskunder från både privat och offentlig sektor och omkring 10 000 företagsavtal inom konceptet SJ Biz.

Den tredje kategorin av kunder är RKM, som styrs av politiker i våra landsting och regioner. RKM ansvarar för respektive regions trafikförsörjningsprogram och upphandlar kollektivtrafik i konkurrens. Här är resenärerna kundens kund och att resenärerna är nöjda med de levererade tjänsterna är av stor vikt för RKM.



Egentrafik under SJs varumärke

Under 2015 gjordes 25,2 miljoner resor med den trafik vi kör under eget varumärke inom koncepten SJ Snabbtåg, SJ InterCity, SJ Regional och SJ Nattåg. Snabbtågen är SJs premiumprodukt med snabbast möjliga restid, hög komfort, alltid tillgång till WiFi, bistro och 1 klass. SJ InterCity trafikerar delvis samma sträckor med fler stopp under vägen och till lägre pris. SJ Regional erbjuder enkla, kortare resor och konceptet är utformat för att möta pendelresenärernas behov. SJ Nattåg, som körs av dotterbolaget SJ Norrlandståg, möjliggör för resenären att sova i liggvagn, sovvagn eller egen 1 klass kupé.

Ett enklare och tydligare kunderbjudande som speglar SJs värdegrund och vision utvecklas inför lansering under 2016. Det nya konceptet syftar till att skapa paketerade tjänster som är lätta att överblicka, boka och köpa.

Våra kunder föredrar i allt högre grad att köpa biljetter i SJs digitala kanaler och har höga förväntningar på deras funktionalitet och innehåll. sj.se och SJs mobilapp är allt mer en del av själva erbjudandet och relanseras i nya versioner med början 2016.

En central del i SJs intäktsmodell för egentrafiken är den dynamiska prissättningen, som syftar till att optimera intäkterna genom att anpassa prissättningen utifrån utbud och efterfrågan. Genom dynamisk prissättning kan hög beläggning uppnås över dygnet och över säsongvariationer. Det är bra för både kunder, miljö och utnyttjande av spårkapaci-



teten. Den dynamiska prissättningen utökades under 2015 till att även omfatta biljetter med högst flexibilitet, de återbetalningsbara.

Varje linje sin egen affär

Alla linjer och upphandlade kontrakt ska bidra till SJs mål. Varje linje och kontrakt har en affärsansvarig med ansvar för att åstadkomma lönsamhet och uppfylla övriga mål. SJ förändrar löpande utbud, affärsupplägg och prissättning för att möta kundernas förväntningar och de uppsatta målen.



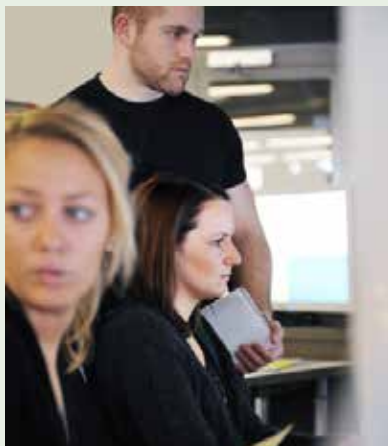
Upphandlad regional kollektivtrafik

Upphandlad trafik är en viktig del av SJs strategi och vi kör trafik via dotterbolagen Stockholmståg, SJ Götalandståg, SJ Norrlandståg och delägda Botniatåg. Under 2015 gjordes 124 miljoner resor med våra helägda dotterbolag.

Marknaden för upphandlad tågtrafik, exklusive tunnelbana och spårväg, uppgår till drygt 6 500 MSEK årligen. Under 2015 omsatte SJ-koncernen cirka 3 000 MSEK inom upphandlad trafik via våra dotterbolag. Trots sin stora marknadsandel i Sverige är SJ en av de storleksmässigt minsta aktörerna som konkurrerar om avtalen. Läs mer på sidan 9.

SJs produktionsmodell

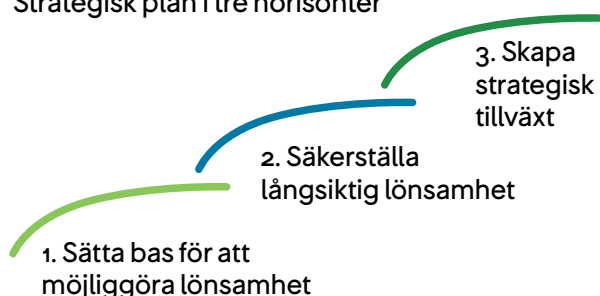
Vi har en och samma produktionsmodell för trafikproduktionen. Med den som bas bygger vi sedan olika tågprodukter, som kan behöva tillkommande produktionsupplägg. Modellen innebär att vi har en långsiktig planering för bland annat hur många tågsätt och vilka fordon vi behöver. Större beslut förankras hos berörda parter med flera års framförhållning, vilket gör att vi kan bedriva kostnadseffektiv trafik.



Hållbar kostnadsbas för att kunna gå på

SJs strategiska plan slår fast vad vi ska göra för att möta resenärernas krav och vara en hållbar tågoperatör som tar socialt, miljömässigt och ekonomiskt ansvar. Strategin syftar till att vi ska möta ökad konkurrens inom både kommersiell och upphandlad trafik med såväl konkurrenskraftiga kostnader som satsningar på offensiva erbjudanden.

Strategisk plan i tre horisonter



SJs förändringsarbete genomförs i tre horisonter, vilka delvis pågår parallellt. Den första bygger på att etablera en uthålligt konkurrenskraftig kostnadsbas, den andra på att säkerställa långsiktig lönsamhet och den tredje på att skapa strategisk tillväxt. Gemensamt för de tre horisonterna är att fokus på kund och kärnverksamhet är styrande. Det innebär exempelvis att fokusområden som punktlighet och förbättrad reseupplevelse genomsyrar alla tre. Vi skapar kundnytta med ett helhetsperspektiv och säkerställer att alla våra tåglinjer bidrar till våra mål.

1. Sätta bas för att möjliggöra lönsamhet

Att etablera en hållbar grund för att SJ ska kunna utvecklas lönsamt på kort och lång sikt handlar till stor del om att ha en långsiktigt hållbar kostnadsbas. År 2013 fastställdes målet att minska SJs kostnadsbas med cirka en miljard kronor med helårseffekt 2017. I praktiken innebär det dels direkta åtgärder för att sänka kostnader, dels investeringar som på sikt syftar till lägre löpande kostnader och högre produktivitet.

Långsiktig lönsamhet förutsätter också en konkurrenskraftig enhetskostnad. Det förutsätter i sin tur effektiv och robust produktion med standardiserade processer.

Resenärerna värdesätter framför allt att komma fram till destinationen säkert och i tid. Punktlighet och regularitet, att tågen inte ställs in, är därför centralt inom den första strategiska horisonten för att få fler att resa med SJ.

2. Säkerställa långsiktig lönsamhet

SJ ska vara kundernas och resenärernas förstahandsval. En viktig del i SJs strategi för tillväxt är därför att öka resandet på de marknader där vi redan finns genom aktiv marknadsbearbetning och genom att utveckla nya tjänster och produkter. För att nå långsiktig lönsamhet driver och utvecklar vi varje linje som en egen affär. Vi arbetar aktivt med att realisera respektive linjes fulla potential både i antal resande och resultat.

God lönsamhet skapar utrymme för offensiva satsningar, vilket samtidigt möjliggör en bättre kundupplevelse och ökad kostnadseffektivitet. För att nå dit arbetar SJ även med standardisering och förenkling av olika erbjudanden, framför allt nya och tydliga tågkoncept, satsningar på nya eller upprustade fordon i en standardiserad flotta och enklare biljettlösningar.

3. Skapa strategisk tillväxt

För att SJ ska fortsätta att växa måste attraktiva resealternativ löpande utvecklas och SJ säkra positionen som det självklara valet för alla som vill resa med tåg.

Att verka för ett ökat tågresande är en central del i vår strategi för att expandera affären och skapa strategisk tillväxt. Vi utvärderar kontinuerligt hur vi kan växa genom att analysera befintliga och nya linjer såväl nationellt som internationellt.

offensiven

Exempel

SJs digitala strategi

Vår webbplats sj.se är den i särklass viktigaste kanalen för försäljning av biljetter till våra tåg och för information om avgångar, trafikläge samt fördjupad information om resan med SJ. I början av 2014 beslutade vi att stänga merparten av våra resebutiker, vilka endast bidrog till fyra procent av försäljningen. Vi inledde istället ett samarbete med Pressbyrå och 7-Eleven, vilka nu säljer våra biljetter.

Under 2015 bidrog den låga efterfrågan på köp av biljetter av tågvärdar ombord på våra tåg till att vi inte längre erbjuder detta. Endast 0,6 procent av biljettförsäljningen under 2015 skedde via tågvärd.

Under 2015 inleddes arbetet med vår nya webbplats sj.se. Den lanseras under våren 2016 och är responsiv för att fungera väl oavsett om den besöks från en dator, läsplatta eller mobiltelefon. En ny app för att enkelt köpa biljetter och få information lanseras också under 2016.

Konsolidering av IT-miljön

Ett omfattande arbete pågår med att utveckla och konsolidera SJs IT-miljö för att både sänka IT-kostnaderna och möjliggöra snabbare och effektivare kundanpassningar. De digitala kanalerna ska underlätta kundernas kontakter med oss och vara ett bättre stöd för våra medarbetare. På sikt

kommer effektivare arbetssätt att innebära stora kostnadsbesparingar.

Förbättrat underhåll av tågen

SJ arbetar kontinuerligt med att förbättra underhållet av tågen både för att öka punktligheten och för att sänka kostnaderna. Under våren 2015 har nya avtal för det trafiknära underhållet tecknats. Vi har nu bättre förutsättningar till ett fördjupat samarbete med leverantörerna och större flexibilitet vilket ska resultera i högre kvalitet och tillgänglighet på våra tåg samt lägre kostnader.

Exempel



Fördjupad kunddialog

Under 2015 har vi fördjupat dialogen med kunder och resenärer. Dialogen är viktig för att säkerställa att våra prioriteringar och satsningar ligger i linje med de önskemål och förväntningar de har. Genom kunddialogen får vi inspel som bidrar till att göra SJ mer attraktivt att resa med.



Strategisk investering i snabbtåg

En av SJs största satsningar på senare år är uppgraderingen av Sveriges snabbaste tåg X2000. För 3,5 miljarder kronor ska teknik och komfort förbättras i samtliga tågsätt, något som även förlänger tågens ekonomiska livslängd.

Moderniseringen kommer att pågå 2016–2019 och de upprustade tågen tas successivt i trafik. Vi kommer även att fortlöpande uppgradera våra andra tågmodeller för att förbättra tillförlitligheten och därmed skapa förutsättningar för ökad punktlighet.

Exempel

Upphandling av persontrafik möjliggörs utomlands

I Norge pågår en process för att förändra regelverket för att bland annat möjliggöra upphandlad persontrafik i konkurrens. SJ följer processen för att se vilka affärsmöjligheter som kan yppa sig. Läs mer på sidan 8.



Höghastighetsbanor skapar nya resmönster

Diskussionerna kring sträckning och finansiering av de planerade höghastighetsbanorna i Sverige är av stort intresse för SJ. Markant kortare restider kommer att medföra kraftigt ökat resande när större närhet mellan orter skapar nya resmönster.

För att höghastighetsbanorna ska bli en framgång är det väsentligt att de utformas och trafikeras på rätt sätt, vilket SJ verkar aktivt för genom dialog med Sverigeförhandlingen, Trafikverket och andra aktörer. För kommersiella operatörer blir det även viktigt med god framförhållning i kapacitetstilldelningen för att möjliggöra de stora investeringar i fordon som kommer att behövas.

Med resenären i fokus

SJs enskilt viktigaste intressent är våra resenärer. All utveckling syftar till att öka kundnyttan och att stärka varumärket i enlighet med SJs värdeord.

Våra värdeord Pålitligt, Enkelt, Mänskligt och Härligt

För att stärka tåget som resealternativ och möta den ökade konkurrensen på spåren lyssnar SJ kontinuerligt och systematiskt på resenärerna och utvecklar erbjudandet utifrån deras behov och efterfrågan. Mötet med SJ ska upplevas som enkelt med hög grad av pålitlighet. Resenärerna ska även längta efter nästa resa med oss. För att uppnå det ska mötet med SJ vara både mänskligt och härligt.

Digital kundservice

Under året investerade vi i mer resurser för att öka tillgängligheten på SJs kundtjänst ytterligare. Kundtjänst finns även i digitala kanaler och använder Facebook, Twitter och Kundforum på sj.se för att sprida viktig information, upplysa om SJs erbjudanden och till att föra dialog med kunderna.

Förändrad ersättning vid försening

SJ ändrade i maj 2015 ersättningsmodellen vid försening enligt EU-standard. Avsikten var att regelverket skulle bli enklare att förstå och att resenären skulle få sin ersättning snabbare. Förändringen innebär att ersättningen är densamma oavsett vem som orsakat en försening om minst 60 minuter.

Från och med april 2016 träder en ny lag i kraft som förstärker resenärernas rättigheter ytterligare. Lagen omfattar transporttjänster kortare än 150 kilometer och innebär bland annat att resenärerna ges rätt till ersättning redan vid 20 minuters försening.



Välfyllda specialtåg

SJ kör återkommande specialtåg till bland annat festivaler, motionslopp och andra evenemang. Specialtågen är mycket uppskattade och brukar vara fullbokade i god tid före eventen. Under 2015 kördes specialtåg till bland annat Åre Winter Pride, Way Out West i Göteborg och till Lidingöloppet i Stockholm.

Kombinationsresor

SJ och övriga transportföretag inom Samtrafiken arbetar gemensamt för att underlätta för kunderna som vill köpa kombinationsresor mellan flera transportföretag. Kunden som har en Resplus-resa erhåller en kom-fram-garanti och får hjälp att nå sin slutdestination, även om en störning uppstår.



Ökad tydlighet i prissättning och bokning

SJ vidareutvecklar kontinuerligt prissättningen så att den blir enklare och mer överskådlig för kunden. Sedan 2005 tillämpar vi så kallad dynamisk prissättning på de billigaste biljettyperna. Det innebär i korthet att bokningar som görs tidigt eller sker med avgångar som har lägre efterfrågan har lägre biljettpriser. Under 2015 har SJ även gjort den återbetalningsbara biljetten dynamiskt prissatt, vilket har gett stora prissänkningar för kunder som är ute i god tid och vill ha en biljett med hög flexibilitet. Parallellt vill SJ förbättra och förenkla köpet av biljetter, oavsett om det sker på sj.se, i SJs mobilapp eller i någon av våra automater.

195:-

Lägsta pris på sträckan
Stockholm–Göteborg



NYHETER 2015



Min Resa i Apple Watch

I april lanserade SJ appen Min Resa för Apple Watch. Appen ger resenären aktuell information, anpassad efter resans olika delar. Exempelvis dyker uppgifter upp om aktuell avgångstid, eventuell spårändring, tid kvar till avresa och ankomst, vagnsnummer samt sittplats. Biljetten finns också lättillgänglig i klockan.

Snabbaste möjliga internet på tågen

SJs kundundersökningar visar att tillgång till internet värderas mycket högt bland resenärerna, näst efter komfort och lugn och ro under resan. Därför har nu snabbaste möjliga internet för tåg installerats på regionaltågen mellan Göteborg och Karlstad, i samarbete med Västtrafik och Värmlandstrafik. Förbättringar av redan befintligt internet ombord har även gjorts på våra X 2000 och dubbeldäckare. Under 2016 är ytterligare förbättringar planerade för ökad nätverkskapacitet på X 2000.

Sällskapsdjur får resa i liggvagn

Sedan oktober 2015 får sällskapsdjur resa med husse och matte i liggvagn på SJs natttåg. Den som vill ha djur med sig köper en hel liggkupé till sig och sitt sällskap till ett fast pris för att undvika att djuren blir osams. Tidigare fick resenärer med djur endast resa i sittvagnsdelen på natttågen. Självklart kommer allergiker även i framtiden att kunna resa tryggt med natttågen, då det bara är i vissa kupéer som djur tillåts. Ledar- och assistanshundar får precis som tidigare följa med i alla vagnar med en plats för rullstolsburna samt i ligg- och sovvagnskupéerna.



Ny digital ombordportal med musik, tidningar och böcker

I juni lanserades en omfattande digital portal ombord på SJs snabbtåg och dubbeldäckare med underhållning och nyheter. Portalen ger alla SJs resenärer kostnadsfri tillgång till bland annat 400 magasin, barn- och ungdomsböcker och SJs egna spellistor framtagna av kända Spotify-personligheter.



Nyrenoverade lounges

Under 2015 öppnade SJ nyrenoverade lounges i Stockholm och Göteborg. Loungerna är uppdelade i kök, vardagsrum, entré och veranda för att passa resenärens olika behov, vilka kartlagts genom ett stort antal intervjuer och workshops med SJs resenärer och medarbetare. Bland önskemålen som vi nu hörsammat finns även servering av lunch och ett större utbud av ekologisk och KRAV-märkt mat. Resenärer med SJ-biljett i 1 klass, årskort och SJ Prio med svart nivå har tillgång till SJs lounges.



Nytt matkoncept på tågen

I oktober lanserade SJ sitt nya matkoncept ombord på samtliga tåg med servering. Under våren lanserades ny frukost och där efter har nya barnrätter och maträtter i 1 klass tagits fram. Utbudet som nu finns i SJs bistro och lounge fokuserar på svenska, säsongsanpassade och ekologiska råvaror och hela bistron är KRAV-certifierad på nivå ett. Det är något som efterfrågats av resenärer och en viktig del i SJs miljöprofil.

I samarbete med Reitan/Pressbyrån erbjuds numera även frukost på utvalda avgångar med SJ Regional.

15

KRAV-märkta produkter finns alltid i vår bistro

Styrområden för långsiktigt värdeskapande

SJ styr utifrån ett värdeskapande helhetsperspektiv och följer upp verksamheten med hjälp av ett balanserat styrkort. SJ har identifierat sex styrområden: Medarbetare, Partnerskap & resurser, Samhälle, Kund, Process samt Finans. För respektive styrområde finns långsiktiga, strategiska mål.

Styrkortet mäter och styr vår verksamhet

Baserat på förväntningar från koncernens intressenter och SJs egna ambition och förutsättningar mäter och styr SJ verksamheten med stöd av ett balanserat styrkort.

Hållbarhet är en naturlig och integrerad del i SJs affärsmodell. Med utgångspunkt i koncernens vision, affärsidé, mål och värdeord säkerställs ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbart företagande. SJs affärsidé innebär att vi ska erbjuda marknadens mest kundnära och hållbara resande i egen regi och i samarbete med andra. Det innebär att SJ ska vara bäst på att tillgodose kundernas behov och att socialt, miljömässigt och ekonomiskt ansvar ska gå hand i hand genom hela vår verksamhet.

Såväl finansiella som icke-finansiella mål följs upp års-, kvartals- och månadsvis. Det gör styrkortet till ett viktigt verktyg för ständiga förbättringar inom ett antal verksamhetskritiska områden. Genom kontinuerlig avstämning av prestationerna ökar möjligheten att parera negativa avvikelser innan de hinner få några större konsekvenser, samtidigt som det säkerställs att SJ styr mot önskad riktning.

SJs 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.

Måluppfyllelsen för de icke-finansiella målen under 2015 varierar och exempel på mål med låg måluppfyllelse är sjukfrånvaro, punktlighet samt SJ Volontär. Åtgärder som kommer att vidtas under 2016 för att förbättra utfallet beskrivs under respektive styrområde på sidorna 22–29.

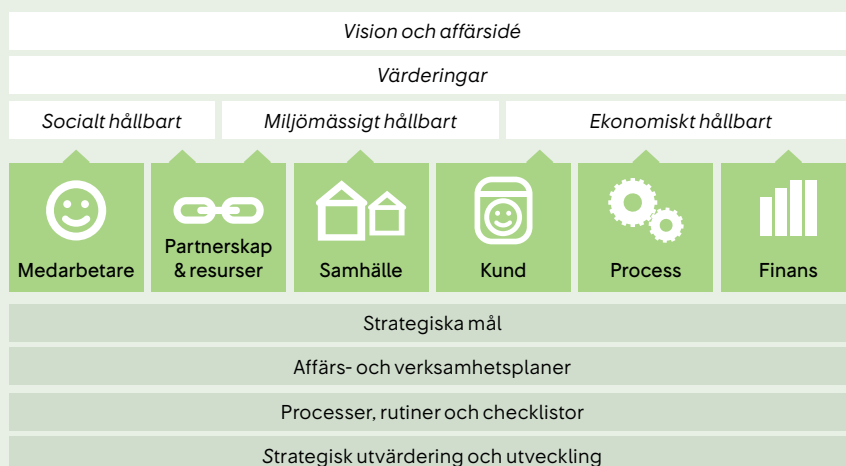
Uppförandekoder tydliggör

Sedan tidigare styrs SJs verksamhet även utifrån de policyer som styrelsen beslutat. Under 2014 formaliserades kraven genom implementering av såväl en intern uppförandekod som en extern uppförandekod för leverantörer. Inom koncernen finns också ett visseblåsarsystem, dit alla medarbetare kan anmäla allvarliga oegentligheter och avvikelser mot bland annat uppförandekoderna. Under 2015 har tre ärenden behandlats inom ramen för visseblåsarsystemet.

SJ har sedan flera år ett integrerat och certifierat ledningssystem omfattande kvalitet (ISO 9001), miljö (ISO 14001) samt arbetsmiljö (OHSAS 18001). Ledningssystemet är externt reviderat och för att utvärdera och följa upp ledningssystemets effektivitet använder SJ även den så kallade EFQM-modellen (European Foundation of Quality Management). Modellen utgår från och tar sikte på värdeskapande för alla väsentliga intressenter. Läs mer om hur SJ styrs i Bolagsstyrningsrapporten på sidorna 39–45.

Från vision till konkret arbete

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 styrområdena Medarbetare, Partnerskap & resurser, Samhälle, Kund, Process samt Finans. För att årligen utvärdera och utveckla SJs 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 2014	Mål 2015	Utfall 2015	Mål 2016	
Medarbetare					
Sjukfrånvaro, %	6,2	5,6	6,5	5,6	F
Ledarskapsindex (SJ AB), årsvärde	66	69	68	71	
Prestationsindex (SJ AB), årsvärde	75	78	75	79	F
Partnerskap & resurser					
Genomförda leverantörs- och partnerskapsbedömningar, %	20	40	40	60	G
Samhälle					
Trafiksäkerhetsindex (SJ AB, SJ Norrlandståg, SJ Götalandståg)	96,7	97	96,4 ²	97,1	A
Varumärkesindex ¹ (SJ AB), VMI	40	43	49	55	D
Miljöindex (SJ AB)	71	72	73	74	E
SJ Volontär ³ (SJ AB), antal timmar	i.u.	1300	256	1500	D
EFQM-poäng, årsvärde	440	550	560	550	
Kund					
Nöjd kundindex, NKI, SJ AB ⁴	63	65	66	69	C
Nöjd kundindex, NKI, Stockholmståg ⁵	72	70	66	70	C
Kundnöjdhet index, SJ Götalandståg ⁵ , pendeltåg	94	93	92	92	C
Kundnöjdhet index, SJ Götalandståg ⁵ , regionalståg	94	93	92	92	C
Process					
Punktlighet fjärrtåg, SJ AB, 5 min, %	81	90	82	86	B
Punktlighet regionalståg, SJ AB, 5 min, %	89	95	89	91	B
Punktlighet pendeltåg, Stockholmståg, 3 min, %	92	93	91	93	B
Punktlighet pendeltåg, SJ Götalandståg ⁵ , 3 min, %	94	94	92	94	B
Punktlighet regionalståg, SJ Götalandståg ⁵ , 5 min, %	91	93	90	93	B
Beläggingsgrad ⁶ , SJ AB, %	51	51	50	49	B
Regularitet, SJ AB, %	97	98	98	98	B
Finans					
Nettoskuldssättningsgrad, (ggr)	-0,07	0,5–1,0	0,19	0,5–1,0	
Avkastning på operativt kapital, %	11,5	7	13,2	7	
Utdelning, andel av periodens resultat, %	50 ⁷	30–50	40 ⁸	30–50	

1) Definitionen har ändrats från augusti 2014 baserat på våra nya värdeord. Mätmetoden har ytterligare förfinats från juli 2015.

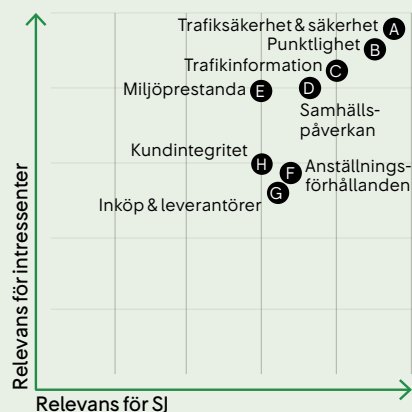
2) Mätmetoden har kalibrerats 2016, vilket påverkat utfallet för 2015 men inte för 2014.

3) Lanserades under andra kvartalet 2015.

4) Ny mätmetod från september 2014.

5) Egen mätmetod, ej jämförbart med utfall för SJ AB.

SJs väsentlighetsanalys med koppling till styrkortet



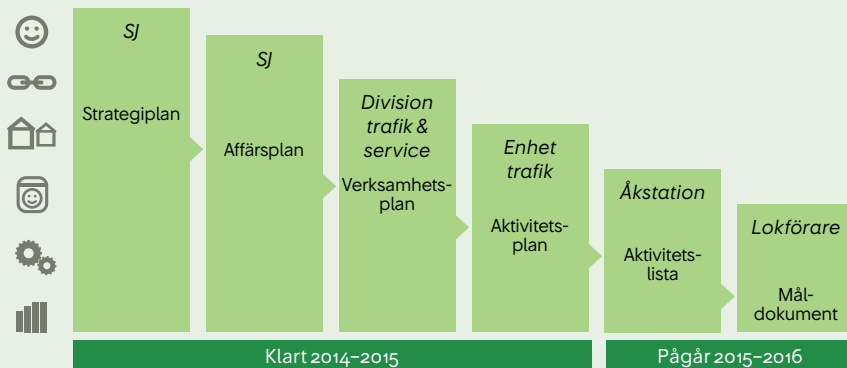
H I dagsläget finns inget nyckeltal i styrkortet kopplat till kundintegritet. Kundintegritet redovisas istället med GRI-indikatorn G4-PR8 på sidan 90.

Ekonomiska effekter av den verksamhet SJ bedriver återfinns inom området Samhällspåverkan i väsentlighetsanalysen ovan och redovisas inom styr-område Finans.

6) Ny definition från 2015, ej jämförbart med utfall 2014.

7) Därutöver en extra utdelning om 1 700 MSEK.

8) Enligt styrelsens förslag.



Styrning i praktiken

De långsiktiga styrmålen i SJs affärsplan översätts 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. Detta är ett exempel från Division Trafik & Service.

Medarbetare som är med på tåget

Engagerade medarbetare med rätt förutsättningar att möta våra kunders förväntningar är affärskritiskt. För att kunderna ska känna igen sig i mötet med oss, behöver vi attrahera medarbetare med olika bakgrund och erfarenhet.

SJ i förändring

SJ är i en förändringsresa där företaget ställer om för att möta marknadsutvecklingen och där alla medarbetares engagemang och involvering är nödvändig. Chefers kompetens inom förändringsledning och deras förmåga att skapa förutsättningar för medarbetarna att prestera är avgörande. I de årliga medarbetarundersökningarna ingår frågor om hur förutsättningarna för goda prestationer ser ut och hur ledarskapet bidrar. Även 360-graders ledarskapsutvärderingar genomförs. För att utveckla ledarskapet erbjuds cheferna exempelvis ledarutbildningar, mentorskap och coaching.

En tydlig utvecklingsplan

Varje enskild medarbetare erbjuds regelbundna utvecklingssamtal med sin närmaste chef där ett individuellt målkontrakt utformas med tydlig koppling till företagets övergripande mål. I samtalet följs föregående års prestationer upp och tillsammans tar chef och medarbetare fram en plan för kompetensutveckling.

Genom bland annat traineeprogram, deltagande i Tekniksprånget och internships säkerställer vi framtida kompetensbehov samtidigt som vi stärker bilden av SJ som ett attraktivt företag. SJ har en årlig process för successionsplanering då vi identifierar vilka resurser och behov som finns samt vilka utvecklingsinsatser som krävs.

Dialog som utvecklar

Sedan 2013 genomförs tvärfunktionella dialogmöten inom SJ. Mötena följer en strukturerad metodik där 80–120 medarbetare från olika delar av koncernen samlas. I mindre grupper diskuteras aktuella frågor för att skapa förståelse för SJ och bolagets utmaningar. Dialoger mellan verksamhetsområden stärker nätverkandet och lärandet. Under året genomfördes sex dialogmöten. Under våren 2015 var temat SJs värdeord. Under hösten var temat SJs övergripande mål och hur de hänger ihop med aktiviteterna i divisioner och staber samt med medarbetarnas individuella aktiviteter och mål.

Medarbetarundersökningen genomförs en gång per år som en del i den löpande medarbetardialogen. Avdelningsvisa mindre undersökningar kan göras löpande under året.

Nära samarbete med företagshälsovården

Under 2015 var sjukfrånvaron 6,5 procent (6,2) inom SJ-koncernen, varav 3,6 procent (3,5) avsåg långtidssjukskrivna. Det fokuserade och långsiktiga arbetet med rehabiliteringsplaner i nära samarbete med företagshälsovården fortsätter. SJ fokuserar på att fånga upp medarbetare som riskerar att hamna i långtidssjukskrivning, säkerställa snabba arbetsförmågebedömningar och åtgärder som leder till att långtidssjukskrivna medarbetare kan återgå till arbetet. I arbetet med sjukfrånvaro och rehabilitering används olika systemverktyg för att snabbare fånga upp tidiga signaler och underlätta för cheferna att arbeta systematiskt med att förebygga sjukfrånvaro. Under 2016 intensifieras arbetet med stöd av bland annat rehabkoordinatorer.

En säker och hälsosam arbetsmiljö

Friska medarbetare som ges rätt förutsättningar att möta kundernas förväntningar skapar värde för både SJ och samhället. SJ förebygger därför sjukskrivningar och ohälsa genom riktade insatser inom ergonomi, verksamhet med hälsoinspiratörer, friskvårdsutrymmen med vilorum och träningsutrustning samt friskvårds- och hälsopeng.

Det systematiska arbetsmiljöarbetet för att skapa en säker och trygg arbetsplats är grunden för friska medarbetare. SJ arbetar aktivt med säkerhet, särskilt ombord på tågen, i depåer och i resebutiker. Våra medarbetare utbildas i personsäkerhet och kundpsykologi och alla som arbetar ombord på tåg har personalarm. SJ har rutiner för att ta hand om medarbetare som utsatts för hot eller våld, där en plan för återgång i arbete ingår.

Under 2015 rapporterades 276 (353) arbetsolyckor och 1307 (1527) tillbud inom SJ-koncernen, där Stockholmstågs rapportering även inkluderar trafiksäkerhetstillbud.

Mångfald och jämställdhet

För att SJ ska uppfattas som mänskligt och härligt av våra kunder och resenärer måste de känna igen sig i mötet med företaget. Vi arbetar för mångfald och jämställdhet och mot diskriminering och kränkningar för att attrahera anställda med olika bakgrund och erfarenhet. SJs interna uppförandekod och jämställdhetsplan ligger till grund för

Könsfördelning hos SJ, %

%	2015	2014
Alla anställda		
Kvinnor	40	40
Män	60	60
Chefer¹		
Kvinnor	42	–
Män	58	–
Ledningsgrupp		
Kvinnor	43	–
Män	57	–
Styrelse²		
Kvinnor	43	50
Män	57	50

¹) Med underställd personal men ej med i ledningsgrupp.

²) Avser stämmovalda representanter.

Varför denna indikator?

Prioriterade aktiviteter 2015

Mål och utfall

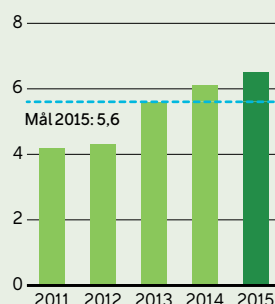
Planerade aktiviteter

Sjukfrånvaro

Medarbetarnas hälsotillstånd är en viktig indikator på hur företaget mår. Genom åtgärder för att minska sjukfrånvaron minskar vi företagets kostnader både kortsiktigt och långsiktigt. I ett långsiktigt hållbart företag är medarbetarnas hälsa avgörande.

- Förebyggande hälsoarbete genom ett nätverk av hälsoinspiratörer samt hälsofrämjande aktiviteter i alla delar av företaget.
- Fokus på att minska långtids-sjukfrånvaro, genom processer för rehabilitering och återinträde i arbete.
- Riktade insatser kring ergonomi.
- Aktiviteter riktade mot mobbing och trakasserier i samarbete med organisationen Friends.

Sjukfrånvaro, %



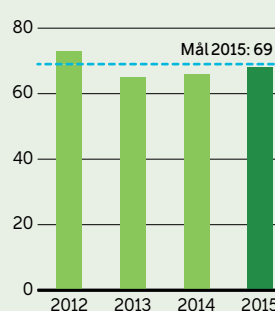
- Fortsatt arbete med 2015 års aktiviteter.
- Ökad satsning på arbetsförhållanden i samarbete med företagshälsovården med syfte att ta ytterligare steg för snabbare återgång till arbete för sjukskrivna.
- Systemstöd för att på ett tidigt stadium upptäcka och därefter kunna förebygga sjukfrånvaro.

Ledarskapsindex

Ledarskapet är avgörande för att vi ska nå våra mål. Ledarna ska säkerställa att alla medarbetarnas kompetens tas tillvara i utvecklingen av företaget. Genom medarbetarundersökningens ledarskapsindex mäter vi denna förmåga.

- Ledarmöten med alla chefer i koncernen.
- Chefsmöten med högsta ledarnivån, strategisk nivå.
- 360-graders utvärdering av ledare, med kopplade individuella utvecklingsaktiviteter.
- Successionsplanering.
- Externt och internt mentorprogram.
- Erbjuder möjlighet till extern coach.

Ledarskapsindex



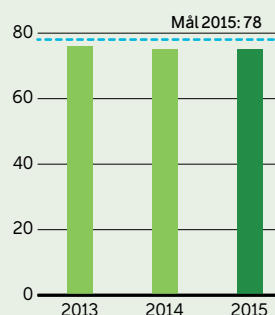
- Fortsatt arbete med 2015 års aktiviteter.
- Kompetenskartläggning i syfte att identifiera och säkerställa framtida behov.
- Säkerställa heltäckande utbud av ledarutveckling för såväl nya som erfarna chefer.
- Erbjuder handledningsgrupper för chefer.

Prestationsindex

Företagets förmåga att skapa förutsättningar för medarbetarna att prestera är avgörande för att vi ska nå våra mål. Det driver också hälsotalen – den medarbetare som får möjlighet att göra ett bra jobb blir friskare.

- Dialogmöten kring aktuella och viktiga frågor med representation från alla medarbetargrupper (80–120 per tillfälle, sex tillfällen per år).
- Systematiskt arbetsmiljöarbete.
- Implementering av IT-stöd för hantering av mål och prestation.
- Genomfört en omfattande undersökning i samarbete med arbetstagarorganisationerna i syfte att identifiera möjliga förbättringar kopplade till arbetstid, anställningsform och schemaläggning.
- Trainee-program, internships och satsning på det så kallade Teknisksprånget för att säkra framtida kompetensförsörjning.

Prestationsindex



- Utveckla en app för att möjliggöra enklare hantering av förbättringsförslag och avvikelser i mobiltelefonen.
- Utveckla ny HR-master, för effektivare personalprocesser.
- Optimera arbetstider och scheman utifrån ett hälsoperspektiv med stöd i den undersökning som genomfördes under 2015.
- Säkerställa att alla medarbetare har målkontrakt för 2016.
- Utveckla dialog mellan första linjens chefer och personalorganisationerna.

arbetet. Att alla medarbetare upplever sig ha lika rättigheter och möjligheter följs upp i den årliga medarbetarundersökningen. Analysen av utfallet ger möjlighet att vidta åtgärder om den interna uppförandekoden inte efterlevts. Under 2015 har SJ engagerat sig i initiativet Korta Vägen som syftar till att hjälpa utlandsfödda akademiker till arbete.

Ett exempel på hur SJ tar ställning mot mobbing och trakasserier är samarbetet med organisationen Friends. Samarbetet som inleddes under 2015 innebär även möjligheter för SJs medarbetare att engagera sig som volontärer.

Friends är en icke-vinstdrivande organisation med uppdrag att stoppa mobbing och kränkande särbehandling bland ungdomar.

Sedan 2014 har SJ en funktion för visselblåsning dit medarbetare kan rapportera in allvarliga oegentligheter. Funktionen garanterar anonymitet för uppgiftslämnaren och anmälningar hanteras av en grupp bestående av cheferna för Juridik, Säkerhet och Beredskap, Internrevision samt Hållbarhet. Under 2015 har gruppen hanterat tre ärenden.

Ansvarsfulla samarbeten skapar värde

För att SJ ska kunna leverera och utveckla reseupplevelser som kunderna och resenärerna uppskattar är samarbetet med leverantörer och partners centralt. Eftersom punktlighet är så viktigt, är det också genom samarbeten som SJ tillsammans med partners har möjlighet att skapa störst värde.

Samarbete för ökad kundnöjdhet

Punktlighet, tydlig information samt bra bemötande ombord är grundläggande service som SJ vill leverera. I arbetet med att förbättra punktligheten är Trafikverket den viktigaste samarbetspartnern eftersom myndighetens förvaltning av järnvägen har stor inverkan på SJs punktlighet. Trafikverket, SJ och övriga aktiva tågoperatörer i Sverige arbetar tillsammans i branschinitiativet Tillsammans för tåg i tid (TTT). Andra strategiska partners som direkt påverkar SJs möjligheter att leverera är exempelvis leverantörer av underhåll samt ombyggnation och uppgraderingar av fordon, Jernhusen (depå- och stationstjänster), Volvo IT (IT-leverantör) samt Linkon (bokning och distribution av biljetter).

Ansvarsfulla inköp

SJ köper årligen varor och tjänster för omkring fem miljarder kronor från drygt 3 000 leverantörer. SJ strävar efter att genomföra inköp på ett så ansvarsfullt sätt som möjligt. Inköpen omfattar både löpande inköp som exempelvis underhåll av tåg, ersättningstrafik, mat och dryck ombord samt större investeringar, såsom ombyggnation eller nyinköp av fordon.

Under 2014 implementerade SJ en uppförandekod för leverantörer. Uppförandekoden tydliggör SJs hållbarhetskrav. Den möjliggör också för SJ och leverantörerna att föra en djupare dialog kring kraven och därigenom tillsammans öka kunskapen och stärka samarbetet. Samtliga leverantörer och deras underleverantörer samt SJs övriga affärs- och

samarbetspartners, omfattas av uppförandekoden. Koderna ingår i alla nya avtal från och med 2015.

Leverantörer över 0,5 MSEK och de under den beloppsgränsen där det finns särskilda (geografiska eller branschspecifika) skäl bedöms enligt befintlig inköpsrutin. Rutinen innebär uppföljning av efterlevnad av SJs uppförandekod för leverantörer genom uppföljningsformulär och i vissa fall fysiska möten och/eller revision.

Uppföljning av leverantörer och partners

Under 2014 analyserade SJ sin leverantörsbas med fokus på de 700 största leverantörerna, vilka tillsammans står för mer än 95 procent av det totala inköpsvärdet. Analysen resulterade i en riskklassning av leverantörer baserad på bransch och geografi. Utifrån denna riskklassning ombads utvalda leverantörer under 2014 att lämna in en självdeklaration utifrån SJs uppförandekod. Under 2015 har SJ fortsatt uppföljningsarbetet genom att genomföra bedömningar av ytterligare 700 leverantörer. Av dessa är omkring 93 procent lågrisk- och 7 procent mellanriskleverantörer.

Under 2016 planeras framtagning av en modell och mätmetod för att kvalitativt bedöma även SJs strategiska partnerskap.

Hos leverantörer av i första hand fordonsunderhåll genomför SJ även specifika trafiksäkerhetsrevisioner regelbundet enligt en treårsplan. Dessa leverantörer ska själva ha ett säkerhetsstyrningssystem enligt särskilda krav i avtalen med SJ.

Varför denna indikator?

Prioriterade aktiviteter 2015

Mål och utfall

Planerade aktiviteter

Genomförda leverantörs- och partnerskapsbedömningar

För att säkerställa att SJs leverantörer uppfyller kraven i SJs uppförandekod för leverantörer och partners.

- Genomfört ytterligare 700 leverantörsbedömningar, motsvarande totalt 40 procent av SJs leverantörsbas (totalt har 1 400 leverantörer bedömts sedan 2014).

Vid utgången av 2015 hade 40 procent av SJs totala antal leverantörer bedömts utifrån SJs uppförandekod för leverantörer, vilket innebar att målet för 2015 uppnåddes.

- Tydligt integrera rutiner och instruktioner för leverantörsbedömningar i den befintliga inköpsprocessen.
- Genomföra revisioner hos utvalda leverantörer – det vill säga fördjupade samtal och bedömningar av leverantörens arbete för att leva upp till SJ förväntningar och krav enligt bolagets uppförandekod för leverantörer.

En säker och punktlig resa

Under 2015 genomfördes nästan 150 miljoner resor i SJs regi. Med vår långa erfarenhet som bas vidareutvecklar vi SJs position som marknadsledande tågoperatör i Sverige.

SJ skapar mobilitet

Att resa med SJ möjliggör boende, arbete och studier på olika orter. Mobilitet är en förutsättning för att samhället som helhet ska fungera och välbefinnande produceras. SJs medarbetare arbetar hårt för att säkra och förbättra bolagets dagliga leverans som innefattar exempelvis regularitet, punktlighet, trafikinformation och service. SJ arbetar också systematiskt med att stärka tågtrafikens attraktivitet som trafikslag i syfte att minska belastningen på miljön.

Samhällets syn på SJ

Allmänhetens uppfattning om SJ påverkar om en resenär väljer att åka med SJ eller med någon av SJs konkurrenter. SJs varumärke påverkar således förmågan att driva affären över tid. Den faktiska leveransen och kundernas och resenärernas uppfattning om den är det som främst påverkar bilden av SJ. SJs kommunikation, information och dialog med olika intressenter påverkar också allmänhetens uppfattning. Miljö är ytterligare en fråga som engagerar SJs kunder, resenärer, medarbetare, ägare och övriga intressenter. Den så kallade ombordundersökningen mäter resenärernas uppfattning om hur miljömedvetet SJ är. Undersökningen resulterar bland annat i ett Miljöindex och ger input till Varumärkesindex.

Trygghet och säkerhet går före klockan

SJ arbetar konsekvent med att öka säkerheten och tryggheten för resenärer och medarbetare. Punktlighet är oerhört viktigt men aldrig på bekostnad av säkerhet. Säkerhet och trygghet är en förutsättning för att såväl medarbetare som resenärer ska vilja resa med tåg. Riskmedvetenhet och engagemang utgör kärnan i SJs säkerhetskultur. EUs säkerhetsdirektiv och nationell reglering i Sverige, Danmark och Norge utgör bas för arbetet. Under 2014–2015 har SJ implementerat ett systematiskt arbetssätt inom säkerhet, trafiksäkerhet och beredskap, vilket nu omfattar alla delar av SJs organisation, dotterbolag samt externa partners. Arbetet vidareutvecklas under 2016.

Sedan 2014 mäter SJ trafiksäkerheten i ett Trafiksäkerhetsindex. Indexet bygger på en värdering (riskvärde och faktisk konsekvens) av alla trafiksäkerhetsrelaterade olyckor inom SJ AB, SJ Norrlandståg och SJ Götalandståg (dessa bolag driver trafik inom samma trafiktillstånd) satt i relation till produktionsvolym (mätt i tågkilometer). Indexet är konstruerat så att en olycka med allvarliga personskador ger ett tydligt utfall.

Tillbudsrapportering

Ett tillbud är en händelse som hade kunnat leda till en skada eller ett olycksfall, men som slutade väl. Det kan till exempel vara en stoppsignal som passerats utan tillstånd.

Även om det går bra och ingenting händer är det viktigt att ta tillbudet på allvar. Tillbudet är en varning om att något allvarligt skulle kunna hända och att åtgärder behöver vidtas för att det inte ska ske. När ett olycksfall inträffar har det vanligtvis redan skett flera tillbud. Ofta är det samma orsaker som ligger bakom och ungefär samma händelseförlopp. Kanske behöver en signals placering ändras för att minska risken att den missas.

Tillbud hänger inte bara ihop med fysiska faktorer, utan även de som brukar kallas psykosociala. Händelser som hade kunnat leda till skada och som är relaterade till exempelvis stress, konflikter eller mobbing kallas också tillbud.

Tillbud ska alltid rapporteras, eftersom det är ett bra sätt att uppmärksamma risker som kan leda till olyckor eller arbetsskador. Det är viktigt med rätt attityd till tillbud på arbetsplatsen, så att medarbetare vågar informera om vad som hänt även om man själv har bidragit till händelseförloppet. Tanken med att rapportera tillbud är inte att kritisera eller peka ut någon enskild, utan att samla information för att lära av det inträffade. För att fånga upp tillbuden har SJ ett system för rapportering. Inrapportering av tillbud är även ett exempel på en aktivitet som kan vara inkluderat i det individuella målkontraktet för till exempel lokförare.

Varför denna indikator?

Trafiksäkerhetsindex

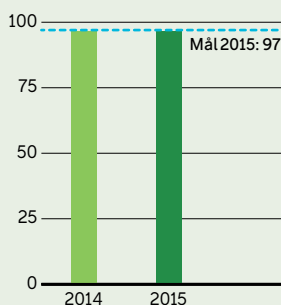
Indexet är en indikator på vårt överordnade trafiksäkerhetsmål att det ska vara tryggt och säkert att åka tåg med SJ. En pålitlig och säker tågresa är en grundpelare i vår leverans till kund.

Prioriterade aktiviteter 2015

- Brandriskanalys av SJs fordon slutförd.
- Säkerhetsarbete och riskhantering av nya underhållsleverantörer.
- Införande av EU-förordning om övervakning av säkerhetsarbetet.
- Etablerat säkerhetsarbete i arbetet med uppgraderingen av X 2000.
- Förbättrad samverkan med Trafikverket i Forum för gemensam riskhantering av trafiksäkerhetsrisker (FRI).

Mål och utfall

Trafiksäkerhetsindex



Planerade aktiviteter

- Fortsatt långsiktigt arbete kring den interna säkerhetskulturen.
- Genomlysning av regelverk och säkerhetskritiska funktioner i teknik och drift.
- Fortsatt fokus på styrning och uppföljning av underhållsleverantörer.

Varför denna indikator?

Prioriterade aktiviteter 2015

Mål och utfall

Planerade aktiviteter

Varumärkesindex

För att öka antalet resenärer och kunder, ska SJ uppfattas enligt värdeorden pålitligt, enkelt, mänskligt och härligt. Genom denna indikator mäts allmänhetens uppfattning. Indexet hjälper oss att förstå hur väl verksamheten lyckats få allmänhet, kunder och resenärer att uppfatta SJ enligt värdeorden.

- Implementering av SJs fyra värdeord.
- Ny visuell identitet för SJ.
- Nytt intranät.

Se tabell på sidan 21.

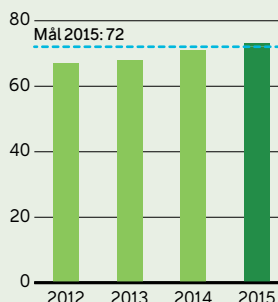
- Utveckla företagskommunikationen i alla kanaler.
- Lyfta fram pågående förbättringsarbeten.
- Utveckla SJs kommunikation för nya medier, till exempel filmer som visualiserar förbättringar.
- Öka antalet PR-insatser för att tydliggöra SJs verksamhet och ambitioner.
- Visa SJs engagemang i samhället, exempelvis genom SJs volontärer.

Miljöindex

För många resenärer och kunder är SJs miljöarbete en hygienfaktor. Miljöindex visar resenärernas uppfattning om vårt miljöarbete och är en måttstock för vårt fortsatta arbete.

- KRAV-certifierat SJs bistrovagnar (på nivå 1). KRAV-certifieringen innebär bland annat att SJ erbjuder minst 15 KRAV-märkta och/eller EU-ekologiska produkter i bistrosortimentet.
- Uppföljning av ställda miljökrav i den inledande fasen av upprustningen av X 2000.
- Fokus på punktlighet för att minska behovet av ersättnings trafik.

Miljöindex



- Fortsätta ställa tuffa miljökrav på våra viktigaste leverantörer och samarbetspartners, exempelvis vid upphandling och upprustning av fordon.
- Fortsatt energieffektivisering genom exempelvis eco-driving och genom att arbeta med energikartläggningar.
- Fortsätta köpa 100 procent förnybar energi till tågdrift och lokaler, för att minimera koldioxidutsläppen.
- Kontinuerligt öka andelen ekologiska produkter i bistron.
- Byta ut kemiska produkter vid fordonsunderhåll till miljömässigt bättre.

SJ Volontär

2014 lanserades initiativet SJ Volontär. SJ Volontär erbjuder våra medarbetare en möjlighet att engagera sig ideellt på arbetstid (en arbetsdag per medarbetare och år) och på så sätt bidra till samhället. Syftet med initiativet SJ Volontär är att genom ideella insatser stötta och utveckla samhällsinsatser riktade till i första hand barn och ungdomar och bidra till ökad integration. Exempel på uppdrag som SJ stöttar är organiserad läsläsning för barn med invandrarbakgrund, aktiv ledarroll inom barn- och ungdomsidrott samt jourverksamhet (exempelvis BRIS).

256
timmar under 2015

- Tydligare marknadsföring internt för att öka engagemanget.
- Lägga in SJ Volontär i de individuella målkontrakten för vissa personalkategorier.

EFQM-poäng

Syftet med att använda EFQM som modell för årlig utvärdering och utveckling är att modellen utgår från och tar sikte på värdeskapande för alla väsentliga intressenter. Modellen är lämplig eftersom SJ styr verksamheten utifrån ett helhetsperspektiv.

560
poäng under 2015

- Implementera SJs förbättringsmodell i hela organisationen.
- Lägga in förbättrat EFQM-utfall i de individuella målkontrakten för vissa personalkategorier.
- Öka processorienteringen.

Tillsammans utvecklar vi SJ

SJ skapar värde för kunder och resenärer genom att förstå, förutse och tillgodose deras krav och önskemål. För att fördjupa insikterna kring vad kunder och resenärer förväntar sig genomförs såväl mätningar som dialoger.

Vi ansvarar för miljontals resor varje år

Under 2015 gjordes 25,2 miljoner resor på de tåglinjer som drivs under SJs eget varumärke. Dagligen reser även omkring 300 000 personer med SJs dotterbolag Stockholmståg som kör pendeltågen i Stockholmsregionen, vilket innebar 107 miljoner resor under 2015. Trafiken är upphandlad och avtalet gäller till december 2016¹. SJs helägda dotterbolag SJ Gotalandståg kör regional- och pendeltågstrafik i Västsverige. Även det är ett upphandlat avtal där SJ fått förnyat förtroende och gick i december 2015 in i ett helt nytt avtal som gäller till och med december 2024. SJ Gotalandstågs resenärer genomförde under 2015 knappt 17 miljoner resor.

I november 2015 tillkom ytterligare två upphandlade avtal, där SJ från 2016 kommer att köra tågen på Kinnekullebanan till och med 2024 samt ansvara för trafiken inom Tåg i Bergslagen (TiB) till och med 2026.

Resenärernas synpunkter tar SJ längre

SJ genomför en så kallad ombordundersökning riktad till resenärer på tåglinjer som SJ trafikerar under eget varumärke. Undersökningen genomförs löpande under året och resulterar i ett Nöjd kundindex (NKI) och flera av SJs andra kundnära nyckeltal. NKI mäter resenärernas samlade reseupplevelser med SJ under de senaste tolv månaderna.

SJ har även ett program för resenärer, SJ Prio. Programmet lanserades 2007 och har över en miljon medlemmar. Syftet med SJ Prio är dels att skapa en långsiktig relation med SJs resenärer, dels att anpassa produkt- och tjänsteutbud utifrån djupare insikter om vad de som reser prioriterar.

Ombordundersökningen är en av de undersökningar som genomförs i kontaktytan med kunderna. Undersökningar görs även bland kunder i SJs lounge, resebutiker, på

sj.se och för kundservice via mail och telefon. De löpande undersökningarna bland kunder kompletteras med riktade undersökningar till vissa målgrupper och i olika utvecklingsprojekt. Under 2015 genomfördes också kundpaneler samt olika testpaneler, där kunder bidragit med viktiga synpunkter som hjälper SJ att utveckla erbjudanden. De har bland annat gett synpunkter på SJs nya hemsida, sj.se. Kunderna har också hjälpt till att utvärdera SJs nya matutbud samt testat komforten på nya stolar inför pågående upprustning av X2000.

Upphandlingarna prioriterar punktlighet och trafikinformation

För den upphandlade tågtrafiken som SJ driver, genomför trafik huvudmännen Västtrafik och SL ombordundersökningar, där resultaten delges SJ som tågoperatör. Dessa undersökningar resulterar i kundnöjdhetsindex. SJ Gotalandstågs index utgörs av nöjdhet med den senaste resan. Definitioner och undersökningsmetoder för den upphandlade trafikens index skiljer sig från SJs eget NKI.

Säkerhet, punktlighet och trafikinformation påverkar nöjdheten

Punktlighet och trafikinformation är behov som samtliga resenärer har och förväntar sig att SJ ska uppfylla. Säkerhet är likaså något som kunder och resenärer tar för givet att SJ arbetar med och tar ansvar för. Utöver dessa grundläggande faktorer är miljö, prisvärde och komfort viktigt.

¹ I början av december 2015 beslutade Trafiknämnden i Stockholms läns landsting att uppdra åt MTR att driva pendeltågstrafiken i Stockholmsregionen från december 2016. SJ har begärt överprövning av detta beslut för att säkerställa att avtalet tilldelats på rätt grunder och i linje med gällande rätt.

Varför denna indikator?	Prioriterade aktiviteter 2015	Mål och utfall	Planerade aktiviteter
Nöjd kundindex			
Nöjd kundindex (NKI) speglar hur nöjda kunderna är sett till deras relation med oss över de senaste tolv månaderna. Att ha ett nyckeltal som speglar kundernas övergripande nöjdhet över lite längre tid är ett viktigt styrmedel för att nå långsiktig lönsamhet.	• SJ AB: Lanserat nytt matkoncept. • SJ AB: Infört rörlig prissättning på dagtågens återbetalningsbara biljetter. • SJ AB: Förbättrad internetkapacitet ombord. • Stockholmståg: Lansering av appen Pendelkollen för bättre trafikinformation.	Se tabell på sidan 21.	• Nytt kunderbjudande som gör det enklare och mer förutsägbart att resa med oss. • Lansering av nya sj.se och ny app för enklare och mer stabil service- och köpprocess. • Inventering och åtgärder av kvalitetsbrister på tågen. • Introduktion av köp mot faktura.

Samarbete för ökad punktlighet

Ett av SJs viktigaste hållbarhetsmål är att nå en punktlighet på 95 procent till 2020. Vi fortsätter arbeta med det vi själva kan påverka. Tillsammans med övriga i branschen arbetar vi för att förutsättningarna för hela järnvägens punktlighet ska bli bättre.

Tågen ska ankomma i tid

Kunder och resenärer värdesätter punktlighet mycket högt. En av SJs viktigaste hållbarhetsfrågor är att till 2020 nå branschens mål om punktlighet på 95 procent på samtliga tåg. Hög punktlighet är en förutsättning för SJs och hela järnvägens förtroende. Under 2015 var punktligheten 82 procent (81) för SJ ABs fjärrtåg och 89 procent (89) för regionaltågen. Förutsättningarna och därmed utmaningarna är mycket varierande beroende på tidpunkt och sträcka. Ett stort fokus under 2016 är att förbättra förutsättningarna för att våra fjärrtåg ska gå enligt tidtabell.

Under 2015 var cirka 14 procent av störningarna på SJ ABs tåg självorsakade. Det innebär att även om andelen egenorsakade störningar minskat markant, behöver ytterligare förbättringar göras. En dryg tredjedel av störningarna under 2015 på SJ ABs tåg orsakades av infrastruktur, medan yttre händelser såsom olycksfall eller extremväder stod för knappt en tredjedel. För att nå punktlighetsmålet arbetar vi därför på flera fronter. För det första ska våra interna processer och flöden analyseras för att kunna vidta åtgärder som ökar punktligheten. För det andra krävs ännu djupare samarbete med Trafikverket och andra tågoperatörer.

Beläggingsgrad

Beläggingsgraden visar hur välfyllda tågen är. Uppgiften är viktig för att anpassa antalet avgångar, vagnar och stolar i tågen till efterfrågan. Därför mäter vi beläggingsgraden på alla nivåer, från SJ som helhet ner till enskilda tågavgångar. Ökad beläggingsgrad uppnås genom ökat resande eller anpassat trafikutbud. Fokus under 2015 och 2016 är på att öka resandet.

Regularitet

Regularitet mäter andelen tåg som avgår från utgångsstation och kommer fram till slutstation enligt den plan som gäller två dygn innan trafikdygn. Det innebär förenklat att så få tåg som möjligt ska ställas in nära avgångstiden. För SJs kunder är det en kritisk faktor att veta om tåget kommer att ställas in i tillräckligt god tid så att de har möjlighet att planera om sin resa. För att slippa ställa in tåg nära avgång krävs en minutiös planering från alla involverade parter. Vi har förbättrat planeringsflödet och fortsätter kontinuerligt att förfina arbetssätten och implementera stöd för våra medarbetare som jobbar med planering.

Varför denna indikator?

Prioriterade aktiviteter 2015

Mål och utfall

Planerade aktiviteter

Punktlighet

Punktlighet är en av SJs viktigaste aspekter för att bibehålla och stärka sin marknadsposition. Punktlighet är också en av de frågor som kunder och resenärer värdesätter allra högst.

- Infört nytt tidtabellsystem.
- Påbörjat införandet av ny resursplaneringsplattform.
- Utvecklat depåverksamheten avseende produktionsvolym, effektivitet och leveransförmåga.
- Fordonsförbättringar som resulterat i minskat underhåll och bättre tillgänglighet.

Se tabell på sidan 21.

- Fortsätta höja fordonstillgängligheten.
- Metodutveckling för underhållsoptimering, fjärrdiagnostik etc.
- Fortsatt upprustning av X 2000.
- Upprustning av restaurangvagnar och nytt program för effektivare städning.

Beläggingsgrad

Beläggingsgrad är viktig att känna till för att kunna anpassa utbudet av avgångar och stolar till efterfrågan.

- Utbudsanpassning på fjärrtågslinjer med många dagliga tåg, framför allt helg- och säsongsanpassning.
- Löpande översyn av tågens storlek i regionaltrafiken i Mälardalen.

Se tabell på sidan 21.

- Fokus på ökat resandet i befintliga tåg.
- Utbudsanpassning på fjärrtågslinjer med många dagliga tåg, framför allt helg- och säsongsanpassning.

Regularitet

Det viktigaste för våra resenärer är att kunna lita på att våra tåg går och kommer fram på utsatt tid. Om tåget blir inställt är det en kritisk faktor för våra kunder att i god tid få veta om det, så att de har möjlighet att planera om sin resa.

- Renodla fordonstyp samt reserv på ett och samma omlopp, för att lättare kunna ersätta ett fordon med en och samma fordonstyp.
- Samverkan i branschen för att vid behov fatta beslut om att stoppa trafiken.
- Ett flertal förbättringar i tekniska delsystem (t.ex. korglutning, elkraft och styrsystem) på X 2000.

Se tabell på sidan 21.

- Bredda kompetensen hos åkande personal för att kunna täcka för varandra vid behov.
- Förtydliga trafikledningens riktlinjer och processer vid olika driftnivåer.

Hållbar lönsamhet skapar utrymme för investeringar

För att leva upp till kundernas och resenärernas förväntningar samt ägarens krav på avkastning är en långsiktig hållbar lönsamhet en förutsättning. Genom att nå både våra finansiella och icke-finansiella mål skapar vi utrymme för viktiga framtidsinvesteringar.

Långsiktig hållbar lönsamhet

SJ driver verksamheten på affärsmässiga villkor och styr verksamheten utifrån ett balanserat styrkort för att säkerställa ett hållbart värdeskapande socialt, miljömässigt och ekonomiskt. I samband med SJs årsstämma 2014 fattades beslut om nya, långsiktiga finansiella mål för SJ (se mål nedan). Dessa mål stödjer vår långsiktiga strategi som syftar till att SJ ska kunna möta ökad konkurrens inom både kommersiell och upphandlad trafik. Läs mer om SJs strategiska plan på sidorna 16–17.

Kapitalstruktur

Målet är att SJs nettoskuldssättningsgrad på sikt uppgår till 0,5–1,0 gånger. Hösten 2014 inledde ägarenheten, SJs styrelse och operativa ledning en översyn av SJs kapitalstruktur. Översynen utgick från ägarmålen med hänsyn taget till SJs strategi och risk. I slutsatsen konstaterades att SJ var överkapitaliserat. En extra utdelning på 1,7 miljarder kronor till ägaren genomfördes i september 2015 i syfte att förändra kapitalstrukturen i riktning mot beslutad målnivå. Den extra utdelningen påverkar inte SJs operativa verksamhet och inriktning.

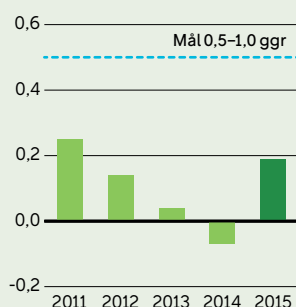
Nettoskuldssättningsgrad

Varför denna indikator?

Nettoskuldssättningsgraden är viktig för att säkerställa att SJ har en effektiv kapitalstruktur över tid. Målet utgör en balansering, där verksamhetens finansieringskostnad ska hållas konkurrenskraftig samtidigt som SJ ska ha möjlighet att genomföra de strategiska beslut som fattas.

Mål och utfall

Nettoskuldssättningsgrad, ggr



Målintervallet 0,5–1,0 gånger är satt utifrån vad ägaren och styrelsen anser vara en effektiv kapitalstruktur för SJ över tid.

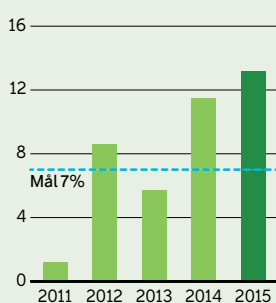
Avkastning på operativt kapital

Varför denna indikator?

Avkastning på operativt kapital visar relationen mellan SJs intäkter och hur kapitleffektiv verksamheten är. Rörelsekapitalfrågor är en viktig del av SJs finansiering men vi behöver också säkerställa ett högt utnyttjande av våra resurser och att kapital inte binds i onödan.

Mål och utfall

Avkastning på operativt kapital, %

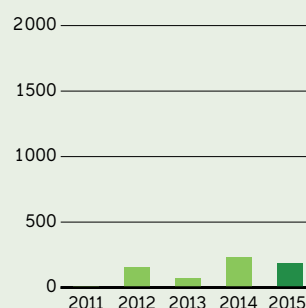


Avkastningsnivån 7,0 procent motsvarar den genomsnittliga avkastning som krävs för att en investering eller ett projekt ska vara värdeskapande och därigenom bidra till hela verksamhetens målluppfyllnad.

Utdelning

Mål och utfall

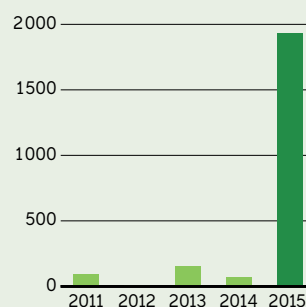
Av styrelsen föreslagna utdelningar enligt vinstdisposition, MSEK



¹⁾ Enligt styrelsens förslag.

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

Verkställda utdelningar, MSEK



¹⁾ Inklusive extra utdelning om 1 700 MSEK.

Vi tar ansvar för vår framtid

– lämnar vi det till andra är risken stor att det blir en kompromiss som inte räcker hela vägen.

Mot bakgrund av vår ägarbild, hela svenska folket, agerar vi med ett brett samhällsperspektiv. Vår syn på uppdraget återverkar på vår styrmodell. Vi arbetar sedan många år med en fullt integrerad styrning, som syftar till att säkerställa en verksamhet som är uthålligt hållbar socialt, miljömässigt och ekonomiskt. Vår ambition är att balansera de här vitala perspektiven. Idag med allvarliga klimatförändringar är det lätt att förstå miljöns betydelse. På 80-talet var det svårare, då talade vi nästan bara kund. På 90-talet låg fokus på pengar. Idag ser vi hur allt hänger ihop – och måste hänga ihop.

Att människor tryggt och pålitligt ska kunna ta sig till jobbet, skolan eller sina andra åtaganden är en förutsättning för att samhället ska fungera, välbefinnande skapas och välfärd finansieras. Att resa kollektivt är resurs-, kostnads- och tidseffektivt. Tillgänglighet, punktlighet och att resandet i sig är en positiv upplevelse är grundläggande förutsättningar för att fler ska kunna och vilja resa med tåg. Att fler reser med tåg ger samhällsvinster, miljövinster och möjliggör lönsamhet för tågoperatörerna.

Vi har lyckan att arbeta med ett transportslag som är överlägset alla andra när det gäller miljöprestanda. Det innebär inte att vi kan luta oss tillbaka på detta område, här finns mer att göra för oss och järnvägssystemet i stort. Ändå är det ett faktum att ju mer järnväg i transportmixen, desto bättre för miljö och klimat. Därför arbetar vi enbart på att förbättra förutsättningarna för att resa med tåg. Att slarva bort den möjligheten vore ett gigantiskt misstag. Samtidigt måste vi inse att vi bara är i början av att bygga ett järnvägssystem som hjälper EU att nå miljömålen – det krävs mer av oss, av alla andra operatörer och av politiken.

Järnvägens framtid handlar i hög grad om förutsättningar och spelregler. Järnvägstrafiken har traditionellt varit hårt reglerad. I Sverige har avregleringen gått mycket långt, längst i Europa. I EU pågår en successiv avreglering, som dock kantas av svårigheter, legala och infrastrukturella. EU-kommissionen vill ha ett fungerande järnvägssystem för hela Europa. Det möter motstånd hos många gamla monopolister. Det europeiska järnvägssystemet präglas av åldriga strukturer och kulturer med stor spännvidd; allt från den rumänska järnvägen, som inte har råd betala sina löner, till Tysklands och Sveriges som är väl utvecklade om än inte fullt synkroniserade. Kombinationen av olikheter och inbördes beroenden försvårar att få till ett effektivt sammanhängande järnvägssystem. Tyvärr tar inte operatörerna sitt ansvar i detta nödvändiga förändringsarbete. Därför tvingas politiker ut på banan. Resultatet blir ofta att man ger sig på och reglerar element, som redan fungerar.

En avreglerad värld kan behöva mer regler. Men de ska vara målstyrande, inte detaljstyrande. Vi behöver ramverk att agera inom mot tydliga övergripande mål. Regelverk som styr vår vardag klarar vi operatörer att sätta upp själva. För inte SJ med sig de andra operatörerna måste vi gå före och visa vägen. Det är bland annat det vi menar med ett själv-påtaget samhällsuppdrag. Som ansvarfulla järnvägsoperatörer får vi inte överlämna till politiken att i alla stycken skapa vår framtid – det riskerar att bli kompromisser eller att man enas om den enklaste lösningen.

Vidare måste spelreglerna vara tydliga. Den svenska kollektivtrafiklagen som trädde i kraft 2012 hade till syfte att skapa sunda villkor för såväl kommersiell som samhällsfinansierad kollektivtrafik – men där gavs utrymme för tolkningar. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna hävdar

att de kan lägga så kallad trafikplikt även på sträckor där det pågår lönsam kommersiell trafik, varvid denna riskerar att slås ut. Gäller detta har vi gått från statligt reglerat monopol till ett skattefinansierat monopol som drivs av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

Det var inte lagstiftarens intention. SJ kan bara utgå från det spelsystem som sätts. Nu riskerar vi att få ett dysfunktionellt regelsystem bakvägen, och det vill vi ha prövat juridiskt. Även den pågående järnvägsutredningen tittar på detta. För SJ och alla kommersiella tågoperatörer är denna fråga i förlängningen av existentiell natur.

SJ drivs kommersiellt. Vi har ett avkastningskrav från ägaren, vilket vi möter väl. Internt styr vi inte endast mot avkastningsmålet utan även mot säkerhet, punktlighet och service – har vi dessa uthålligt under kontroll så har vi kontroll också på avkastningen.

När vi gjorde SJs investeringskalkyl för 30 år framåt såg vi inga problem att finansiera SJs fortsatta utveckling genom egen intjäning, förverkligande av vår strategiplan och en normal upplåning. Med vår ägarbild behöver vi inte samla på oss överfullt i ladorna. Efter en analys under året konstaterade styrelsen att SJ var överkapitaliserad och kunde göra en extra utdelning till ägaren på 1,7 miljarder kronor. Att driva överkapitaliserade företag rimmar dåligt med ansvarsfullt företagande. När vi väl kommer till höghastighetståg blir det en helt annan fråga. Det handlar om ett systemskifte. Ett systemskifte som vi välkomnar och som naturligtvis innehåller helt nya utmaningar inom många områden, allt från finansiella till tekniska.

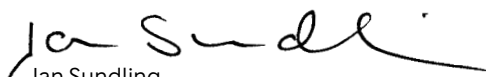
Vår filosofi kring hållbart företagande och ansvarsfullt värdeskapande är en styrmodell, men också en affärsmodell. Det är så vi driver affären SJ. Det innebär att principerna omsätts i väl strukturerade operativa verktyg, som målsätter och följer upp verksamheten i alla sina viktiga beståndsdelar och i alla funktioner. Alla i SJ måste få möjlighet att leva som vi lär, och därmed prestera som vi vill. Ska vi lyckas vara en attraktiv arbetsgivare, då är hållbart företagande enda modellen. Att vara tydlig om principer, mål, verktyg och utfall är en grundförutsättning.

För mig personligen är bolagsstyrning inte ett pliktskyldigt appendix i årsredovisningen – det är en livsnerv genom hela företaget. Bolagsstyrningen måste vara tydlig och levande rakt igenom och det är den i SJ.

Därför går det bra för SJ. Och vi vet att det är enda vägen till uthållig hållbarhet socialt, miljömässigt och ekonomiskt.

Stockholm i mars 2016




Jan Sundling
Styrelseordförande

Innehållsförteckning

Förvaltningsberättelse	32	Not 9. Resultat från andelar koncernbolag	65
Vinstdisposition	37	Not 10. Ränteintäkter, räntekostnader och liknande	66
Flerårsöversikt – koncernen	38	Not 11. Skatt	67
Bolagsstyrningsrapport	39	Not 12. Materiella anläggningstillgångar	68
Rapport över totalresultat – koncernen	46	Not 13. Immateriella tillgångar	70
Rapport över finansiell ställning – koncernen	48	Not 14. Andelar i koncernbolag	71
Kassaflödesanalys – koncernen	50	Not 15. Andelar i intressebolag	71
Rapport över förändring i eget kapital – koncernen	51	Not 16. Långfristiga fordringar	72
Resultaträkning – moderbolaget	52	Not 17. Kundfordringar	73
Rapport över totalresultat – moderbolaget	52	Not 18. Övriga fordringar	73
Balansräkning – moderbolaget	53	Not 19. Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	73
Kassaflödesanalys – moderbolaget	55	Not 20. Finansiella instrument och finansiell riskhantering	73
Rapport över förändring i eget kapital – moderbolaget	56	Not 21. Eget kapital	77
Redovisningsprinciper	57	Not 22. Räntebärande skulder	78
Not 1. Segmentsrapportering	61	Not 23. Avsättningar	79
Not 2. Nettoomsättning	62	Not 24. Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	80
Not 3. Transaktioner med närstående	62	Not 25. Ställda säkerheter	80
Not 4. Övriga rörelseintäkter	62	Not 26. Eventualförpliktelser/Ansvarsförbindelser	80
Not 5. Personalkostnader	62	Not 27. Händelser efter balansdagen	80
Not 6. Av- och nedskrivningar	65	Försäkrar	81
Not 7. Övriga kostnader	65	Revisionsberättelse	82
Not 8. Ersättning till revisorer	65		

Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för SJ AB (organisationsnummer 556196-1599) avger härmed årsredovisning och koncernredovisning för räkenskapsåret 2015.

Samtliga belopp är i MSEK om annat ej anges. Avrundningsdifferenser kan förekomma.

Nyckeltal

	2015	2014	2013	2012	2011
Nettoomsättning, MSEK	9 052	9 065	9 023	8 504	8 038
Rörelseresultat, MSEK	625	568	298	467	60
Rörelsemarginal, %	6,9	6,2	3,3	5,4	0,7
Periodens resultat, MSEK	471	460	220	471	36
Avkastning på operativt kapital, %	13,2	11,5	5,7	8,6	1,2
Nettoskuldssättningsgrad, ggr	0,19	-0,07	0,04	0,14	0,25
Investeringar i materiella och immateriella anläggningstillgångar, MSEK	525	828	448	1 116	869
Periodens kassaflöde, MSEK	-248	265	-240	272	1

För definitioner, se sidorna 91–92.

Viktiga händelser 2015

- I slutet av december tog SJ AB över koncernens skadelivräntor. I samband med det ändrades koncernens metod för värdering av dessa. De förändrade antagandena påverkade såväl moderbolaget som koncernens resultat negativt med 17 MSEK (se sidan 60).
- Från och med den 12 december säljer inte SJ biljetter ombord på tågen. Kundens köpvanor har förändrats över åren och endast 0,6 procent köpte biljetter ombord innan försäljningen upphörde. Utvecklingen har gått till att SJs kunder väljer att framför allt köpa digitalt via SJs app eller på sj.se, hos något av SJs 600 ombud över hela Sverige, i biljettautomater på många av stationerna, hos SJs resebutiker eller via SJs kundtjänst.
- SJ fick förnyat förtroende och vann upphandlingen om att få köra pendeltågen i Göteborgsområdet och regionaltågen i västra Sverige som går under benämningen Västtågen. Trafiken drivs och körs av SJs dotterbolag SJ Götalandståg. Den 13 december 2015 gick SJ in i det helt nya avtalet med Västtrafik, vilket sträcker sig till december 2024. Det nya avtalet gav både ökade intäkter och kostnader i december 2015 med marginell resultatpåverkan.
- I mitten av november 2015 blev det klart att SJ i konkurrens vunnit upphandlingen om Tåg i Bergslagen. Uppdraget sträcker sig tio år från december 2016 och omsätter cirka 2 000 MSEK under avtalsperioden. Tåg i Bergslagen binder samman de fyra Bergslagslänerna med tåglinjerna Mora – Borlänge, Borlänge – Västerås, Gävle – Mjölby, Örebro – Laxå, Gävle – Hallsberg och Ludvika – Västerås. Med tre miljoner resor per år är tågtrafiken ett viktigt nav i människors vardag.
- I konkurrens vann SJ avtalet som omfattar den regionala tågtrafiken med Kinnekulletågen på sträckorna Mariestad–Lidköping–Göteborg samt Örebro–Mariestad–Lidköping–Herrljunga. Trafiken i det nya avtalet startar i juni 2016 och kommer att bedrivas inom dotterbolaget SJ Götalandståg.
- Uppdraget sträcker sig 8,5 år med möjlighet till tre års förlängning och omsätter cirka 510 MSEK under avtalsperioden.
- I början av december beslutade Trafiknämnden i Stockholms läns landsting att uppdra åt MTR att driva pendeltågtrafiken i Stockholmsregionen från december 2016 och minst 10 år framåt. SJ begärde den 18 december överprövning av detta beslut för att säkerställa att avtalet tilldelats på rätt grunder och i linje med gällande rätt. Om beslutet kvarstår, lämnar SJs dotterbolag Stockholmståg över driften av pendeltågtrafiken och en verksamhetsövergång kommer att ske innan årsskiftet 2016.
- Hösten 2014 inledde ägarenheten, SJs styrelse och koncernledning en översyn av kapitalstrukturen för bolaget med utgångspunkt från de finansiella målen och SJs strategiska planer och risk. Slutsatsen presenterades i SJs styrelse under våren 2015 och konstaterade att SJ var överkapitaliserat. SJ rekommenderades att göra en extra utdelning. Den 25 september 2015 hölls därför en extra bolagsstämma som beslutade om en extra utdelning på 1 700 MSEK. Utdelningen verkställdes den 30 september.
- I januari 2013 ansökte Konkursverket om att SJ skulle åläggas att betala upphandlingsskadeavgift, då bolaget inte följt upphandlingsreglerna i lagen om offentlig upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (LUF). SJ bestred ansökningarna. Den 10 januari 2014 beslutade förvaltningsrätten i Stockholm att avvisa Konkursverkets ansökningar. I skälen till beslutet angav förvaltningsrätten att SJs verksamhet inte omfattas av LUF och att lagen således inte är tillämplig på SJs upphandlingar. Förvaltningsrättens beslut överklagades av Konkursverket till kammarrätten. Kammarrätten i Stockholm meddelade i början av juni att SJ inte omfattas av LUF vid inköp. Särskilt viktigt är kammarrättens påpekande att SJ verkar i konkurrens med andra tågbolag som bedriver verksamhet på samma villkor som SJ, då upphandlingsreglerna inte är tänkta att tillämpas på bolag som verkar i konkurrens på en fullt avreglerad marknad. Konkursverket har därefter överklagat förvaltningsrättens och kammarrättens beslut att SJ inte är skyldig att följa LUF, och har begärt prövningstillstånd hos Högsta förvaltningsdomstolen.
- Nordiska investeringsbanken (NIB) och SJ AB har i september 2015 avtalat om ett lån på 770 MSEK med 10-årig löptid för teknisk uppgradering av SJs X 2000-tåg. Pengarna ska användas till moderniseringen av samtliga 36 X 2000-tåg, vilken kommer att pågå fram till år 2019. Investeringen kommer att ge bättre produktivitet och servicekvalitet – kortare restider, ökad säkerhet och effektivare energianvändning.
- Från och med den 1 maj 2015 införde SJ förändrad ersättning vid försening enligt EU-standard. Avsikten var att regelverket skulle bli enklare att förstå och att kunden skulle kunna få sin ersättning snabbare. Förseningar som orsakas av annan part än tågoperatörer, eller är följd-förseningar, omfattades sedan tidigare av EU-direktivet. Den 1 april 2016 träder en ny lag i kraft. Lag om ersättning för förseningar i kollektivtrafiken innebär mer långtgående ansvar för transportören än nuvarande reglering i EU-förordningen om tågresenärers rättigheter och omfattar transporttjänster med en sträckning kortare än 150 km. Lagen innehåller bland annat bestämmelser om resenä-

ners rätt till ersättning vid förseningar längre än 20 minuter, vilket kan få en negativ ekonomisk påverkan på koncernen.

- Under 2014 vände sig SJ till förvaltningsrätten i Stockholm angående Stockholms läns landstings beslut om allmän trafikplikt i Mälardalen. SJ menar att beslut som innebär att samhällsfinansierad, subventionerad kollektivtrafik tränger undan kommersiell trafik, står i strid med lag om kollektivtrafik. I december meddelade förvaltningsrätten att den inte hade något att invända mot Stockholms läns landstings beslut. SJ överklagade till kammarrätten som beviljade prövningstillstånd. I dom meddelad den 9 mars 2016 har dock även kammarrätten avslagit SJs överklagande.

Viktiga händelser efter årets utgång

Den 17 december godkände riksdagen en ny lag som innebär att ID-kontroller ska genomföras vid inresa till Sverige. Enligt regeringens förordning ska ID-handlingar kontrolleras innan resenären anländer till Sverige från Danmark, och de resenärer som saknar giltig ID-handling ska inte släppas in i landet. SJ valde att inte trafikera Sverige–Danmark (i båda riktningarna) från den 4 januari 2016, då förordningen trädde i kraft, då det inte fanns rätt förutsättningar för att hinna genomföra kontrollerna på Köpenhamns Hovedbanegård. SJ har tillsammans med Banedanmark tagit fram en lösning som nu gör ID-kontrollerna möjliga och från och med den 1 mars 2016 trafikerar SJ sträckan igen.

I dom meddelad den 23 mars 2015 biföll förvaltningsrätten Arbetsmiljöverkets yrkande om vite avseende påstådda brister i depåområdet i Hagalund, och förpliktade SJ att till staten utge vite om 0,6 MSEK. Domen överklagades av SJ, men varken kammarrätten eller Högsta förvaltningsdomstolen har beviljat prövningstillstånd. Det innebär att förvaltningsrättens dom står fast och att SJ ska betala 0,6 MSEK i vite.

Förväntad framtida utveckling

För att fortsätta växa måste attraktiva resealternativ löpande utvecklas och SJ säkra positionen som det självklara valet för alla som vill resa med tåg.

Att verka för ett ökat tågresande är en central del i strategin för att expandera affären och skapa strategisk tillväxt. SJ utvärderar kontinuerligt hur verksamheten kan växa genom att analysera befintliga och nya linjer såväl nationellt som internationellt.

SJs verksamhet och marknad

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

Järnvägsmarknaden

Inrikesresandet i Sverige visar en positiv utveckling där ökad befolkning och ekonomisk tillväxt driver resande. SJ uppskattar att det totala resandet (mätt i personkilometer) under 2015 med såväl tåg som flyg och bil ökade med två procent jämfört med föregående år. Lägre priser mot kund och större utbud bidrog till ökat resande. Resandet (mätt i personkilometer) med SJ AB ökade med en procent under 2015 jämfört med föregående år.

EUs lagstiftning utgör ramverk för den svenska lagstiftningen och EU-kommissionens förslag till ett fjärde järn-

vägs paket syftar till att ta ytterligare steg mot en integrerad europeisk järnvägsmarknad med gemensamma standarder och ökad konkurrens mellan järnvägsföretag.

I fjärde järnvägs paketet 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. Arbetet med EUs fjärde järnvägs paket fortsatte under 2015 men försvåras av att några av de stora EU-länderna bland annat motsätter sig marknadsöppningen.

Sverige och England är de EU-länder som har kommit längst med avreglering och marknadsöppning. Den svenska järnvägsmarknaden är fullt konkurrensutsatt. EUs vision om en gemensam järnvägsmarknad skapar behov av regelverk som i högre utsträckning inriktas på funktionskrav snarare än detaljerade tekniska specifikationer. Sverige och SJ driver på för att få en marknadsanpassad regelutveckling. På kort sikt innebär dock olika lagstiftning inom EU att aktörer från övriga världen får köra tåg i Sverige medan SJ och andra svenska tågoperatörer tills vidare saknar möjlighet att göra detsamma i andra länder.

I Sverige ökar intresset för järnvägen. Det är delvis en följd av en långsiktig nationell strategi kopplad till miljö- och klimatmål, där Sverige strävar efter att bli ett av världens första fossilfria välfärds länder. Intresset för järnvägen är också ett resultat av att politiker och allmänhet allt mer börjat inse vilka omfattande infrastrukturella behov som föreligger. Den lokala och regionala pendlingen har ökat och hela järnvägs- trafiken tenderar i vissa områden att slå i kapacitetstaket.

I slutet av 2015 presenterades slutbetänkandet från den av regeringen tillsatta utredningen av järnvägens organisation. Utredningens syfte var att föreslå förbättringar som på bästa sätt möter framtidens krav på ett effektivt och hållbart transportsystem. Nästa steg blir att slutbetänkandet ska remitteras.

Sverigeförhandlingen har fått i uppdrag av regeringen att bland annat finna lämpliga sträckningar och principer för finansiering av höghastighetsbanor på sträckorna Stockholm–Malmö och Stockholm–Göteborg. Huvuddelen av de strategiska beslut som skapar förutsättningar för utbyggnad och trafikering kommer att fattas under 2016–2017. Hela systemet för höghastighetstrafik planeras vara färdigt 2035.

De hårda vintrarna 2009–2011 gjorde att det eftersatta underhållet av järnvägen uppmärksammades av allmänheten. Under de närmaste åren kommer många underhålls- arbeten på järnvägen att utföras, med påverkan på trafiken. På Södra stambanan och Ostkustbanan är läget redan akut. På Västra stambanan tilltar problemen. Delvis finns åtgärder beslutade i syfte att på längre sikt få en bättre infrastruktur. På kort sikt kommer dock de kommande satsningarna på upprustning och underhåll av järnvägen att ge längre restider som följd av enkelspårdrift och nedsatt hastighet.

Väsentliga risker

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 konsekvenserna begränsas och möjligheterna tillvaratas på bästa möjliga sätt. SJ definierar risk som händelse som kan påverka SJs möjlighet att nå sina mål.

Processen börjar med att identifiera operativa, affärs- mässiga och marknads mässiga risker. 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, vilka skulle kunna påverka företagets mål eller marknadsposition.

Riskprocessen innebär att koncernledning 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 störst påverkan utifrån riskbeskrivningen.

Under 2014 påbörjades en översyn av riskarbetet i koncernen i syfte att ytterligare förstärka processen och organisationen kring riskförebyggande arbete. En säkerhetschef med övergripande ansvar för all säkerhet (förutom trafiksäkerhet där ansvaret sedan tidigare är väl definierat) rekryterades under 2014. Under 2015 har riskarbetet inom koncernen strukturerats och systematiserats ytterligare. Även en riskpolicy har fastställts av styrelsen. Utöver dessa återfinns ett Riskråd bestående av representanter från samtliga divisioner, staber och dotterbolag. Riskrådets uppgift är bland annat att samordna stöd i riskarbetet ute i organisationen och att arbeta både förebyggande med att identifiera och minimera risker samt uppföljande med konsekvensreducering och förhindrande av att redan inträffade händelser upprepas. Riskrådet driver och ansvarar även för rapporteringen till koncernledningen, vilken i sin tur fastställer riskrapporteringen till styrelsen.

SJs hållbarhetsarbete

Baserat på förväntningar från koncernens intressenter och SJs egna ambition och förutsättningar mäter och styr SJ verksamheten med stöd av ett balanserat styrkort. Hållbarhet är en naturlig och integrerad del i SJs affärsmodell. Med utgångspunkt i koncernens vision, affärsidé, mål och värdeord säkerställs ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbart företagande. SJs affärsidé innebär att erbjuda marknadens mest kundnära och hållbara resande i egen regi och i samarbete med andra. Det innebär att SJ ska vara bäst på att tillgodose kundernas behov och att socialt, mil-

jömässigt och ekonomiskt ansvar ska gå hand i hand genom hela verksamheten.

Såväl finansiella som icke-finansiella mål följs upp års-, kvartals- och månadsvis. Det gör styrkortet till ett viktigt verktyg för ständiga förbättringar inom ett antal verksamhetskritiska områden. Genom kontinuerlig avstämning av prestationerna ökar möjligheten att parera negativa avvikelser innan de hinner få några större konsekvenser, samtidigt som det säkerställs att SJ styr mot önskad riktning.

Måluppfyllelsen för de icke-finansiella målen under 2015 varierar och exempel på mål med låg måluppfyllelse är sjukfrånvaro, punktlighet samt SJ Volontär. Åtgärder som kommer att vidtas under 2016 för att förbättra utfallet beskrivs under respektive styrområde på sidorna 20–29.

SJs 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.

SJs hållbarhetsarbete bedrivs i enlighet med de internationella principerna i Global Compact. Hållbarhetsarbetet under 2015 redovisas enligt Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer G4, nivå "Core".

SJ har sedan flera år ett integrerat och certifierat ledningssystem omfattande kvalitet (ISO 9001), miljö (ISO 14001) samt arbetsmiljö (OH SAS 18001). Ledningssystemet är externt reviderat och för att utvärdera och följa upp ledningssystemets effektivitet använder SJ även den så kallade EFQM-modellen (European Foundation of Quality Management). Modellen utgår från och tar sikte på värdeskapande för alla väsentliga intressenter.

Sedan tidigare styrs SJs verksamhet även utifrån de policyer som styrelsen beslutat. Under 2014 formaliserades kraven genom implementering av såväl en intern uppförandekod som en extern uppförandekod för leverantörer. Inom koncernen finns också ett visselblåsarssystem, dit medarbetare kan anmäla allvarliga oegentligheter och

Roller i riskhanteringen

Ansvarar					Rapporterar
Styrelse	Koncernledning	Risk- och säkerhetsforum	Riskråd	Divisioner, staber och dotterbolag	
Fastställer roller och ansvar genom riskpolicyn. Får halvårsvis en sammanställning över de mest väsentliga riskerna i koncernen samt status på de aktiviteter som är kopplade för att hantera dessa risker.	Fastställer riskrapporteringen till styrelsen. Får regelbundet en sammanställning över de mest väsentliga riskerna i koncernen samt status på de aktiviteter som är kopplade för att hantera dessa risker. Säkerställer att resurser finns i tillräcklig omfattning för att SJ ska leva upp till kraven i SJs riskpolicy.	Fastställer riskrapporteringen till koncernledning.	Riskrådet, bestående av representanter från alla divisioner, staber och dotterbolag har följande huvudsakliga uppgifter: • driver och ansvarar för riskrapporten till koncernledning • samordnar stöd till divisioner, dotterbolag och staber i tillämpandet av metodik för hantering av risk • följer upp riskläget inom respektive division, dotterbolag och stab, att riskanalyser genomförs i tillräcklig omfattning och hålls uppdaterade	Medarbetare har en skyldighet att identifiera och rapportera risker. Chefer på alla nivåer har en skyldighet att identifiera och rapportera risker men även ett ansvar att vidta åtgärder för att hantera risker inom sitt ansvarsområde.	

Ett urval av identifierade risker rapporterade till styrelsen¹

Styrområde	Risk	Potentiell effekt	Aktivitet
Medarbetare	Sjukfrånvaro	Att SJs sjukfrånvaro fortsätter att stiga med ökade kostnader och ohälsa.	Att bryta den tidigare negativa utvecklingen och stabilisera sjukfrånvaron är en av SJs mest prioriterade frågor. Under 2015 har SJ bytt leverantör av företagshälsovård och samtidigt har en ökad satsning på det förebyggande arbetet skett.
Partnerskap & Resurser	Brister i järnvägsinfrastruktur på kort sikt.	Sämlre punktlighet, produktionsbortfall, ett minskat utbud och därmed lägre intäkter. Kan innebära avstängningar av banor och omplaneringar samt ökade kostnader i form av kvalitetsbristkostnader med mera.	Fortsatt branschsamarbete, bland annat med Trafikverket. Nytt i TRAV-avtalet (avtalet mellan Trafikverket och järnvägsoperatörer) är möjligheten för tågoperatörerna att söka kompensation för kostnader för ersättningstrafik vid trafikstörningar där orsaken är hänförlig till Trafikverkets infrastruktur eller driftledning.
Samhälle	Inga risker inom styrområde samhälle rapporterade till styrelsen.		
Kund	Inga risker inom styrområde kund rapporterade till styrelsen.		
Process	Fjärrtrafikens försättningar försämras på grund av försämrad tillgång till spårkapacitet när regionala trafiksystem växer. Samt otydliga gränsdragningar mellan kommersiell och upphandlad trafik.	SJ tappar fjärrtågslägen, får längre restid och försämrad punktlighet och därmed mindre lönsam kommersiell trafik. Även en möjlighet då SJ deltar i upphandlingar av regional trafik.	Arbetsgrupp inom SJ för att förbereda inför resultatet av SOU 2015:110 "En annan tågordning – bortom järnvägs knuten" samt utvecklingsområde inom TTT (Tillsammans för Tåg i Tid) ska skapas.
Finans	Nya signalsystem ERTMS är ännu inte färdigutvecklat.	Fordon måste tas ur drift för ombyggnation för att möta de nya kraven. Leder till svårighet att uppfylla trafikeringsmålen och målen om punktlighet vilket drabbar våra kunder.	Trafikverket föreslog i augusti 2015 att fortsatt införande av ERTMS i Sverige förskjuts. Danmark ligger nu före Sverige och byter all signalutrustning åren 2016 – 2022, och ERTMS införs på Öresundsförbindelsen år 2019. ERTMS är fortfarande under utveckling och under hösten 2015 startade SJ utveckling och prov av tekniken i pilotprojekt. Syftet med projektet är att minska riskerna och separera teknikutvecklingen av ERTMS från övriga förändringar på fordon. Driftsäker och tillgänglig ERTMS-utrustning är verksamhetskritiskt och först när tekniken är färdigutvecklad installeras den på respektive fordonsgrupp. SJ projektet för att installera ERTMS har startat.

¹) Finansiella risker är undantagna då dessa hanteras inom ramen för av styrelsen fastställd finanspolicy. Rapportering av finansiella risker sker kvartalsvis till styrelsen.

avvikelser mot bland annat uppförandekoderna. Funktionen garanterar anonymitet för uppgiftslämnaren och anmälningar hanteras av en grupp bestående av cheferna för Juridik, Säkerhet och Beredskap, Internrevision samt Hållbarhet. Under 2015 har gruppen hanterat tre ärenden.

Särskilt om arbetsmiljöarbete

Det systematiska arbetsmiljöarbetet för att skapa en säker och trygg arbetsplats är grunden för friska medarbetare. SJ arbetar aktivt med säkerhet, särskilt ombord på tågen, i depåer och i resebutiker. Medarbetarna utbildas i person-säkerhet och kundpsykologi och alla som arbetar ombord på tåg har personlarm. SJ har rutiner för att ta hand om medarbetare som utsatts för hot eller våld, där en plan för återgång i arbete ingår.

Friska medarbetare som ges rätt förutsättningar att möta kunderna skapar värde för både SJ och samhället. SJ förebygger därför sjukskrivningar och ohälsa genom riktade insatser inom ergonomi, verksamhet med hälsoinspiratörer, friskvårdsutrymmen med vilorum och träningsutrustning samt friskvårds- och hälsopeng.

Under 2015 var sjukfrånvaron 6,5 procent (6,2) inom SJ-koncernen, varav 3,5 procent (3,3) avsåg långtidssjukskrivna. Det fokuserade och långsiktiga arbetet med rehabiliteringsplaner i nära samarbete med företagshälsovården fortsätter. SJ fokuserar på att fånga upp medarbetare som riskerar att hamna i långtidssjukskrivning, säkerställa snabba arbetsförmågebedömningar och åtgärder som leder till att långtidssjukskrivna medarbetare kan återgå till arbetet. I arbetet med sjukfrånvaro och rehabilitering används olika systemverktyg för att snabbare fånga upp tidiga signaler och underlätta för cheferna att arbeta systematiskt med att förebygga sjukfrånvaro. Under 2016 intensifieras arbetet med stöd av bland annat rehabkoordinatorer.

För att SJ ska uppfattas som mänskligt och härligt av våra kunder måste SJs kunder känna igen sig i mötet med företaget. SJ arbetar för mångfald och jämställdhet och mot diskriminering och kränkningar för att attrahera anställda med olika bakgrund och erfarenhet. SJs interna uppförandekod och jämställdhetsplan ligger till grund för arbetet. Att alla medarbetare upplever sig ha lika rättigheter och möjligheter följs upp i den årliga medarbetarundersökningen. Analysen av utfallet ger möjlighet att vidta åtgärder om den interna uppförandekoden inte efterlevts.

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 rimlig, präglad av måttfullhet och väl avvägd. Den ska även vara konkurrenskraftig, takbestämd, och ändamålsenlig samt bidra till en god etik och företagskultur. Ersättningen ska inte vara löneledande i förhållande till jämförbara företag utan 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.

Vinstdisposition

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 2015 års årsredovisning. Den föreslagna vinstdispositionen, resultat- och balansräkning för moderbolaget samt rapport över total resultat och rapport över finansiell ställning för koncernen ska framläggas för fastställelse vid årsstämman den 21 april 2016.

I förslag till vinstdisposition föreslår styrelsen att aktieägaren på årsstämman 2016 beslutar, att SJ AB för räkenskapsåret 2015 ska lämna utdelning med 47,05 kronor per aktie, vilket innebär en total utdelning på 188 MSEK. Därutöver föreslår styrelsen att aktieägaren på årsstämman fastställer betalningsdag till den 10 maj 2016.

Till årsstämmans förfogande stående vinstmedel:	
Balanserade vinstmedel	2 539 477 387 kronor
Årets resultat	550 724 809 kronor
Totalt	3 090 202 196 kronor

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras på följande sätt:

Till aktieägare utdelas (47,05 kr per aktie)	188 200 000 kronor
I ny räkning överföres	2 902 002 196 kronor
Totalt	3 090 202 196 kronor

Ägarens finansiella mål för SJ AB är en avkastning på operativt kapital på minst 7 procent i genomsnitt samt en nettoskuldssättningsgrad på 0,5–1,0 ggr på sikt. Vidare ska utdelningen långsiktigt uppgå till mellan 30 och 50 procent av periodens resultat. SJ AB uppnådde mål om avkastning operativt kapital samtidigt som nettoskuldssättningsgraden är lägre än angivet målintervall.

Situationen för SJ-koncernen med avseende på de ovan nämnda nyckeltalen anges i nedanstående tabell per utgången av 2015 och efter föreslagen utdelning, allt annat lika.

Nyckeltal i relation till föreslagen utdelning

	2015-12-31	Efter utdelning 2015-12-31
Nettoskuldssättningsgrad, ggr	0,19	0,25
Nettoskuld, MSEK	751	939
Avkastning operativt kapital, %	13,2	13,2
Soliditet, %	47,7	46,4
Tillgängligt fritt eget kapital i SJ AB, kronor	3 090 202 196	2 902 002 196

Föreslagen utdelning utgör 5,1 procent av eget kapital i moderbolaget och 4,9 procent av eget kapital i koncernen. Föreslagen utdelning ger oförändrad avkastning på operativt kapital, dock ändras nettoskuldssättningsgraden från 0,19 ggr till 0,25 ggr. Ägarens mål för nettoskuldssättningsgrad uppnås inte som följd av utdelningen då SJ fortfarande har en lägre skuldssättning 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 47,7 procent till 46,4 procent efter föreslagen utdelning.

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 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.

Flerårsöversikt

Koncernen	2015	2014	2013	2012	2011
Rapport över totalresultatet i sammandrag, MSEK					
Rörelsens intäkter	9 070	9 208	9 160	8 664	8 097
– varav nettoomsättning	9 052	9 065	9 023	8 504	8 038
Rörelsens kostnader	-8 464	-8 666	-8 732	-8 188	-8 034
Resultat från andelar i intressebolag	19	26	-130	-9	-3
Rörelseresultat	625	568	298	467	60
Resultat före skatt	602	578	288	498	38
Periodens skatt	-131	-118	-68	-27	-2
Periodens resultat	471	460	220	471	36
Resultat per aktie (före och efter utspädning), SEK	118	115	55	118	9
Rapport över finansiell ställning i sammandrag, MSEK					
Anläggningstillgångar					
Materiella anläggningstillgångar	5 916	6 250	6 356	6 830	6 440
Immateriella tillgångar	278	236	308	294	314
Finansiella tillgångar	123	596	567	482	474
Omsättningstillgångar					
Varulager	7	8	7	6	6
Kortfristiga fordringar	661	615	719	853	709
Kortfristiga placeringar	718	760	1 203	780	921
Likvida medel	97	345	80	320	48
Anläggningstillgångar till försäljning	65	60	72	–	–
Summa tillgångar	7 864	8 870	9 312	9 565	8 913
Eget kapital, MSEK¹					
Räntebärande skulder	1 478	1 124	1 911	2 091	2 365
Icke räntebärande skulder	1 740	1 655	1 813	1 963	1 565
Avsättningar	315	380	360	429	396
Uppskjutna skatteskulder	455	377	267	195	167
Summa eget kapital och skulder	7 864	8 870	9 312	9 565	8 913
Kassaflöde i sammandrag, MSEK					
Kassaflöde från den löpande verksamheten	1 335	1 267	1 039	1 229	778
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-6	-143	-943	-671	-504
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	-1 577	-860	-336	-286	-272
Periodens kassaflöde	-248	265	-240	272	1
Investeringar	525	828	448	1 116	869
– varav kassaflödespåverkande	525	828	448	803	869
Marginaler					
Rörelsemarginal, %	6,9	6,2	3,3	5,4	0,7
Vinstmarginal, %	6,6	6,3	3,1	5,7	0,5
Finansiella mål					
Avkastning på operativt kapital, %	13,2	11,5	5,7	8,6	1,2
Nettoskuldsättningsgrad, ggr	0,19	-0,07	0,04	0,14	0,25
Av styrelsen föreslagen utdelning enligt vinstdisposition, MSEK	188	230	73	157	12
Verkställda utdelningar, MSEK	1 930 ²	73	157	12	90
Kapitalstruktur vid periodens utgång					
Avkastning på eget kapital, %	9,7	9,1	5,1	10,3	0,8
Sysselsatt kapital, MSEK	5 413	6 574	6 978	7 111	7 093
Räntebärande nettoskuld, MSEK	751	-396	216	693	1 106
Soliditet, %	49,3	60,1	53,3	51,1	49,6
Övrigt					
Medelantal anställda	4 232	4 541	4 953	4 299	4 041

¹⁾ Det finns inget innehavande utan bestämmande inflytande.

²⁾ Beslut vid extra bolagsstämma den 25 september 2015 att dela ut 1 700 MSEK.

Definitioner, se sidorna 91–92.

Bolagsstyrningsrapport

SJ AB ägs till 100 procent av svenska staten och förvaltas av Näringsdepartementet. Ägaren har som övergripande mål för SJ AB och i koncernen ingående bolag att skapa värde, vilket medför krav på långsiktig lönsamhet, effektivitet, utvecklingsförmåga samt ett miljömässigt och socialt ansvarstagande.

Principer för bolagsstyrning

SJs bolagsstyrning bedrivs främst utifrån:

Externa regelverk såsom:

- Redovisningslagstiftning och rekommendationer
- Svenska statens ägarpolicy
- Svensk kod för bolagsstyrning (Koden)

Interna regelverk och dokument såsom:

- Bolagsordning
- Styrelsens arbetsordning, vd-instruktion samt instruktion för rapportering av hållbart företagande inklusive den ekonomiska rapporteringen
- Interna riktlinjer och policyer som vägledning för koncernens verksamhet och medarbetare, såsom SJs interna uppförandekod samt risk-, inköps-, arbetsmiljö-, trafik- säkerhets- och finanspolicy

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 1.4

Publicering av information om aktieägares initiativrätt. Syftet med denna regel är att ge aktieägare 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 inför val och arvodering av styrelse och revisorer. SJs styrelse har beslutat att ersätta kodreglerna om valberedning, under kodregel 2, med ägarens nomineringsprocess som närmare beskrivs i statens ägarpolicy.

Ägarstyrning

Ägarens långsiktiga finansiella mål för SJ är avkastning på operativt kapital på minst 7 procent i genomsnitt samt en nettoskuldssättningsgrad på 0,5–1,0 gånger på sikt. Utdelning ska långsiktigt uppgå till mellan 30 och 50 procent av årets resultat. Genom bolagsordningen bestämmer ägaren bolagets verksamhet. Under 2015 har möten ägt rum mellan ägaren och SJs styrelseordförande och vd. Områden som berörts under årets dialog är bland annat utvärdering av styrelsens arbete och sammansättning, lag om resenärers rättigheter, lag om ID-kontroller samt SJs kapitalstruktur. Utöver dessa möten förs en löpande dialog med ägaren om styrel-

sens arbete. Ägaren utövar sina rättigheter som aktieägare på årsstämman.

Bolagsstämma

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. Utöver årsstämma kan extra bolagsstämma hållas. Årsstämman hålls normalt i Stockholm. SJ anger på sin webbplats var och när årsstämma kommer att hållas.

Årsstämma 2015

Årsstämman för SJ AB 2015 hölls den 29 april 2015 i Stockholm. Den var öppen för allmänheten. Närvarande erbjöds att ställa frågor till ledningen. Ägaren företrädde av Anna Magnusson.

I enlighet med ägarens förslag beslutade stämman för tiden intill nästa årsstämma att välja: Omval av Jan Sundling som styrelsens ordförande. Omval av styrelseledamöterna Siv Svensson, Mikael Staffas, Gunilla Wikman, Michael Thorén, Ulrika Dellby och Mikael Stöhr.

Ersättningen till styrelsens ordförande fastställdes till 400 000 kronor (400 000) för 2015. 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, eller till arbetstagarrepresentanter. Beslut togs om att SJ ska tillämpa de riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare i företag med statligt ägande som styrelsen föreslagit.

Stämman beslöt att fastställa resultat- och balansräkning för bolaget och koncernen samt att fastslå den av styrelsen föreslagna utdelningen om 230 MSEK. Utbetalning verkställdes den 12 maj 2015. Stämman beviljade ansvarsfrihet för styrelsen och vd. Protokollet från årsstämman finns på SJs webbplats.

Extra bolagsstämma

Den 25 september 2015 hölls extra bolagsstämma i SJ AB. Stämman beslutade att fastslå den av styrelsen föreslagna extra utdelningen om 1 700 MSEK. Utbetalning verkställdes den 30 september 2015. Protokoll från den extra bolagsstämman finns på SJs webbplats.

Årsstämma 2016

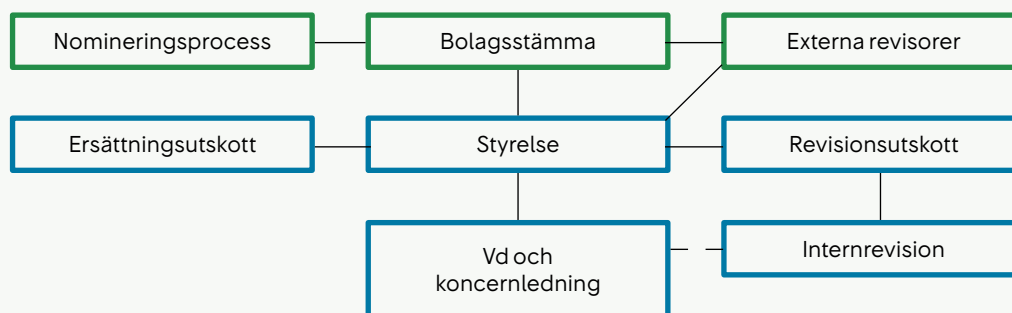
Årsstämma 2016 äger rum den 21 april 2016 i Stockholm. Kallelse till årsstämma skickas ut i mars.

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 sköts föredömligt inom de ramar som ges av lagstiftningen, bolagets bolagsordning, ägarens anvisningar och ägarpolicy. Vidare ska styrelsen i statligt ägda bolag verka för att bolaget ska agera föredömligt inom hållbart företagande avseende områden som miljö, etik, arbetsvillkor, mänskliga rättigheter, jämställdhet och mångfald.

Tillsättning av styrelse

Nomineringsprocessen avseende styrelseledamöter till de statligt ägda bolagen drivs och koordineras av enheten för statligt ägande inom Näringsdepartementet. 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 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. Näringsdepartementets 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 statens ägarpolicy.

Styrelsens sammansättning

Bolagets styrelse ska, till den del den utses av bolagsstämman, bestå av lägst tre och högst åtta ledamöter utan suppleanter. Styrelsen har det övergripande ansvaret för bolagets förvaltning och skötsel. Enligt statens ägarpolicy ska styrelsens sammansättning vara sådan att styrelsen alltid har branschkunskap eller annan kompetens som är 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 2015 av sju stämmevalda ledamöter. Av styrelsens ledamöter är tre (43 procent) kvinnor och fyra (57 procent) män. Arbetstagarorganisationerna har utsett tre arbetstagarrepresentanter till styrelsen. Ingen av styrelsens ledamöter ingår i koncernledningen. Samtliga styrelseledamöter är oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen. Se även information på sidan 43. Vd samt ekonomidirektören deltar vid styrelsesammanträden. Övrig koncernledning deltar vid behov i vissa möten. SJs chefsjurist är sekreterare i styrelsen.

Styrelsens arbete

Styrelsen har antagit en arbetsordning som anger hur arbetet ska fördelas mellan styrelse, utskott och vd. Arbetsordningen fastställs årligen och reglerar, utöver obligatoriska punkter enligt aktiebolagslagen, bland annat ordförandens uppgifter, informationen till styrelsen, formerna för styrelsemöten samt utvärdering av vd och styrelsens arbete. Arbetsordningen anger bland annat att följande ärenden ska finnas på agendan varje år: Godkännande av budget, avgivande av externa finansiella rapporter, strategisk plan, SJs riskhantering och fastställande av policyer. Styrelsen beslutar även i frågor av principiell karaktär eller av stor finansiell betydelse.

Styrelsens arbete 2015

Under 2015 hölls tolv styrelsemöten, varav ett per capsulam avseende kallelse till extra bolagsstämma, och två per telefon. Styrelsen genomförde löpande sedvanliga uppföljningar av såväl finansiella som icke-finansiella utfall, bland annat i form av månatlig redovisning av strategiska nyckeltal i SJs styrkort. Med denna information som utgångspunkt gavs styrelsen möjlighet att löpande bedöma SJs resultat även inom hållbart företagande. I februari 2016 träffade styrelsen bolagets revisorer utan att någon från koncernledningen närvarade, i enlighet med Kodens krav.

Ordföranden leder styrelsens arbete och ansvarar för att övriga ledamöter får erforderlig information. Styrelsen har inrättat ett revisionsutskott och ett ersättningsutskott, samt fastställt arbetsordning för utskotten. Styrelsen kan dessutom vid behov inrätta andra utskott för beredning av ärenden inom mer avgränsade områden. Utskotten bereder frågor inför beslut av styrelsen. I enskilda frågor kan styrelsen delegera beslutsrätten till respektive utskott. På styrelsemötet i juni deltog även delar av SJs koncernledning. Diskussion fördes kring frågor av strategisk vikt.

Utvärdering av styrelsens och vd:s arbete

Styrelsens ordförande ansvarar för att vd:s och styrelsens arbete utvärderas genom en systematisk och strukturerad process en gång per år. Utvärderingen, som utförs av en extern part, innebär att styrelsen utvärderas såväl som grupp som individuellt. Ordförande, ledamöterna och vd svarar på frågor i en webbaserad utvärdering. För 2015 inkluderade utvärderingen även intervjuer med styrelseledamöterna och vd. Sammanställningen kartläggs, analyseras och jämförs med föregående års resultat med särskilt fokus på beslutade utvecklingsområden. Utvärderingen för 2015 avrapporterades vid styrelsemötet i februari 2016. Näringsdepartementet informeras om utvärderingens resultat. Därefter sker ett uppföljande möte med styrelsens ordförande. Utvärderingen syftar till att löpande effektivisera styrelsearbetet och ge underlag till arbetet med att utse nya ledamöter.

Styrelsens arbete i utskott

Revisionsutskott

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.

- 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.

Under 2015 var Siv Svensson ordförande i revisionsutskottet, som bestod av tre styrelseledamöter. Föredragande i revisionsutskottet är Sjs ekonomidirektör. Därutöver deltar chefen för internrevisionen samt de externa revisorerna i delar av utskottets sammanträden. Under året har åtta möten hållits. Sjs revisorer har under året föredragit väsentliga redovisnings- och revisionsfrågor samt frågor avseende intern kontroll och processer. Utskottets ordförande informerade löpande styrelsen om utskottets arbete.

Ersättningsutskott

Ersättningsutskottets uppgifter är att:

- Säkerställa implementering och efterlevnad 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 årsstämman.
- Bereda styrelsens förslag till uppdaterade riktlinjer om behov uppstår. Bereda löpande frågor om ersättning och andra anställningsvillkor för vd, inför styrelsens beslut, samt utgöra avstämmade instans beträffande vd:s förslag till ersättning och andra anställningsvillkor för övriga ledande befattningshavare, allt inbegripet årlig löne-revision.

Sjs ersättningsutskott består av två styrelseledamöter samt styrelsens ordförande Jan Sundling, tillika ordförande i utskottet. Under året har två protokollförda möten hållits, varav ett per telefon.

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 inte marknadsledande. För fullständig information om principer och ersättningar, se not 5.

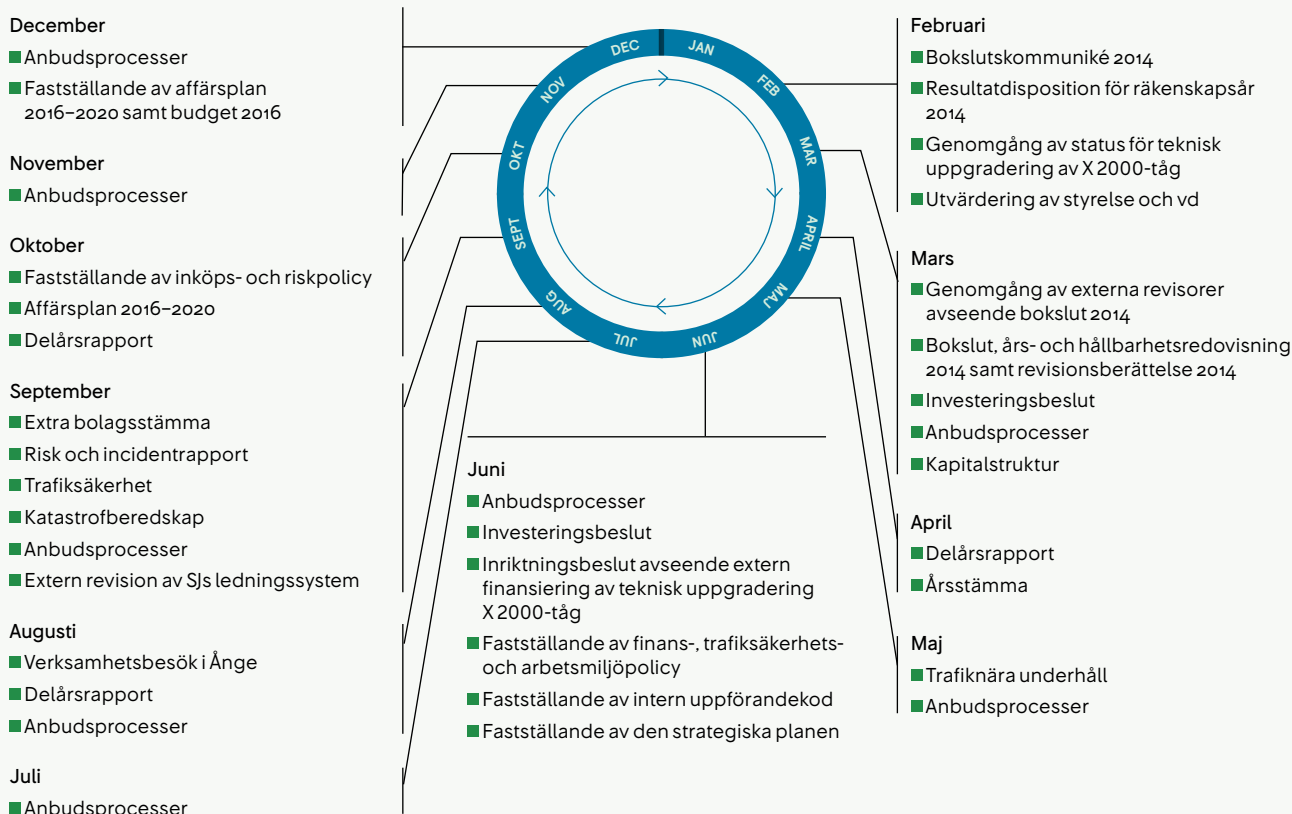
Revisorer

Ansvar för val av revisorer för företag med statligt ägande ligger hos bolagsstämman. Revisorernas uppgift är att oberoende granska vd och styrelsens förvaltning samt företagets årsredovisning och bokföring. Det praktiska arbetet med upphandlingen hanteras av styrelsens revisionsutskott. Det slutliga beslutet fattas av ägaren på bolagsstämman. 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 2015

På årsstämman 2015 valdes revisionsbolaget Deloitte AB, företrädd av auktoriserad revisor Hans Warén som huvudansvarig, intill årsstämman 2016. Revisorerna har avrapporterat sin bokslutsgranskning för 2015 till hela styrelsen vid styrelsemötet den 9 februari 2016. För räkenskapsåret 2015 har revisionsutskottet och revisorerna diskuterat företagets bokslut, redovisning, förvaltning och riskhantering. Vid ett tillfälle har revisorerna träffat styrelsen utan närvaro av koncernledningen. Dessutom har revisorerna fortlöpande kontakt

Styrelsens arbete 2015



Styrelse, styrelsefunktion och närvaro

Namn	Styrelsefunktion	Styrelsesammanträden	Revisionsutskott	Ersättningsutskott
Jan Sundling	Styrelseordförande, ordförande i ersättningsutskott	12/12	-	2/2
Siv Svensson	Ledamot, ordförande i revisionsutskott	10/12	8/8	-
Mikael Staffas	Ledamot	12/12	7/8	-
Ulrika Dellby ¹	Ledamot	12/12	-	1/1
Mikael Stöhr	Ledamot	10/12	-	-
Gunilla Wikman	Ledamot	11/12	7/8	-
Michael Thorén ²	Ledamot	12/12	2/3	2/2
Lena Olving ³	Ledamot	3/3	-	1/1
Erik Johannesson	Arbetsstagarrepresentant	12/12	-	-
Per Hammarqvist	Arbetsstagarrepresentant	9/12	-	-
Hans Pilgaard	Arbetsstagarrepresentant	8/12	-	-

¹ Ulrika Dellby utsågs till ledamot i ersättningsutskottet på konstituerande styrelsemöte den 29 april 2015. Efter det har ett utskottsmöte hållits.

² Michael Thorén avgick ur revisionsutskottet den 29 april 2015 (innan dess hade tre möten hållits).

³ Lena Olving avgick ur SJ ABs styrelse den 29 april 2015.

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.

Koncernledning

SJs vd, tillika koncernchef, sköter den löpande förvaltningen i enlighet med aktiebolagslagen och styrelsens anvisningar. Utöver vd består koncernledningen av elva medlemmar, vilka utses av vd efter samråd med styrelsen.

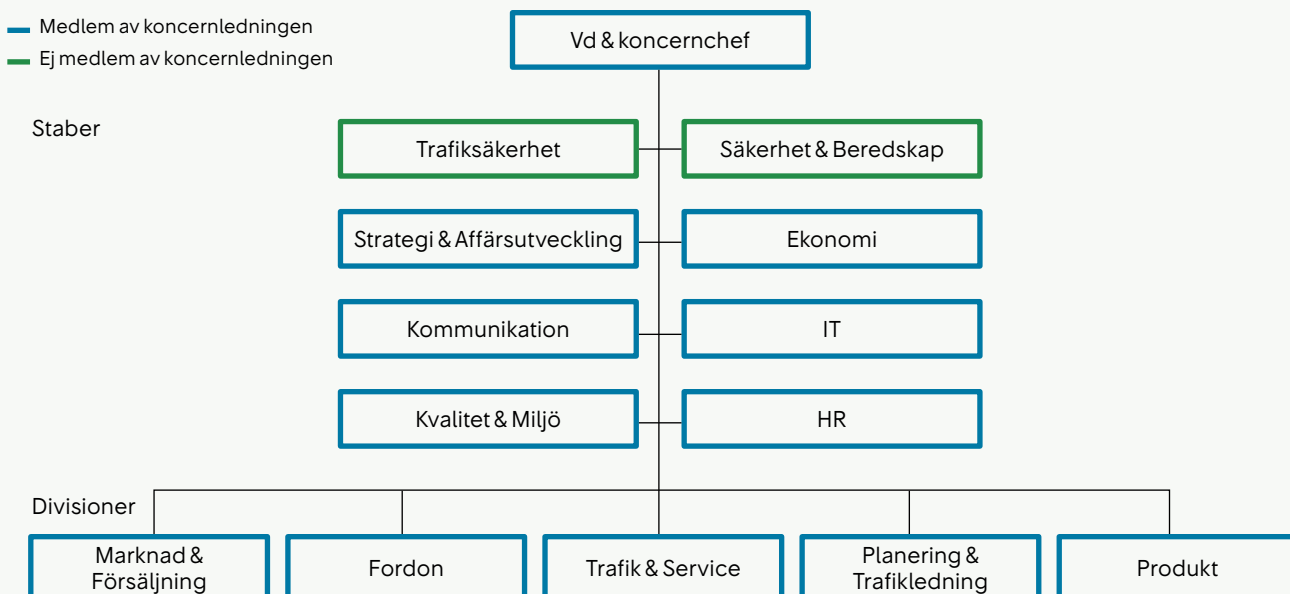
Helga Baagøe var till och med februari 2015 medlem i SJs koncernledning i egenskap av Direktör Kommunikation. I samband med att hon lämnade SJ utsågs Monica Berglund till tillförordnad direktör Kommunikation. Malou Sjörin, nyttillträdd Direktör Kommunikation, har varit medlem i SJs

koncernledning sedan januari 2016. Lena Herrmann, Direktör Strategi och Affärsutveckling, har varit medlem i SJs koncernledning sedan september 2015. Björn Rosell var till och med november 2015 medlem i SJs koncernledning i egenskap av Direktör IT. I samband med att han lämnade SJ utsågs Lena Herrmann, Direktör Strategi och Affärsutveckling, till tillförordnad Direktör IT.

Koncernledningen sammanträder regelbundet. Arbetet leds av vd som fattar beslut avseende SJ AB och koncernen i samråd med ledningsgruppen. Vd och koncernledningens 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.

SJs organisation



Styrelse



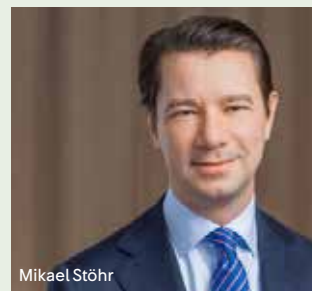
Jan Sundling



Ulrika Dellby



Mikael Staffas



Mikael Stöhr



Siv Svensson



Michael Thorén



Gunilla Wikman



Per Hammarqvist



Erik Johannessson



Hans Pilgaard

Jan Sundling

Född 1947

Sjökapensexamen, högre företagsekonomisk utbildning
Styrelseordförande i SJ AB sedan 2011.

Konsult och styrelsearbete. Styrelseordförande i Sjöfartsverket, Institutet för kvalitetsutveckling-SIQ och Jan Sundling i Ytterkvarn AB. Styrelseledamot i Corem Property Group AB och Aditro Logistics AB. Oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen.

Ulrika Dellby

Född 1966

Civilekonom

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2014.

Partner Fagerberg & Dellby. Styrelseledamot i Lifco AB, Cybercom Group AB samt BIG BAG Group AB. Vice ordförande för Fastighetsaktiebolaget Norrporten.

Oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen.

Mikael Staffas

Född 1965

Civilingenjör och MBA

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2013.

Direktör Boliden Gruvor. Oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen.

Mikael Stöhr

Född 1970

Jurist- respektive ekonom-examen

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2014.

Vd och koncernchef för Coor Service Management AB. Oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen.

Siv Svensson

Född 1957

Examen i internationell ekonomi

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2012.

Styrelseledamot i Swedbank, Karolinska Sjukhuset, Allba AB, Inlandsinnovation AB och Forum Syd.

Oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen.

Michael Thorén

Född 1969

Civilekonom

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2012.

Kansliråd i Näringsdepartementet.

Styrelseledamot i Orio AB, Metria AB och Svevia AB.

Oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen.

Gunilla Wikman

Född 1959

Civilekonom

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2011.

Konsult på Carrara Communication.

Styrelseuppdrag i AMF Fonder, Oatly AB och Hoist Finance AB.

Oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen.

Per Hammarqvist

Född 1958

Trafikplanerare

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2011.

Ordförande i SACO-föreningen vid SJ.

Ordförande i TJ-föreningen vid SJ.

Erik Johannessson

Född 1957

Lokförare

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2005.

Ordförande i SEKO Förhandlingsorganisation SJ och styrelseledamot i SEKO Klubb Väst.

Hans Pilgaard

Född 1963

Lokförare

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2012.

Ordförande ST-spårtrafik vid SJ AB och ledamot i ST-spårtrafiks avdelningsstyrelse.

Koncernledning



Crister Fritzson



Peter Blomqvist



Claes Broström



Lena Herrmann



Erica Kronhöffer



Madeleine Raukas



Thomas Silbersky



Malou Sjörin



Jens Wigen



Carina Wång



Caroline Åstrand

Crister Fritzson

Född 1961

*Verkställande direktör /
Koncernchef*

Marknadsekonom

Styrelseledamot i System-
bolaget AB, Trafik i Mälardalen
AB, Net Insight AB, Samtrafiken
i Sverige AB, Almega Tjänste-
förbunden, Linköping AB. Ord-
förande i Branschföreningen
Tågoperatörerna

Anställningsår 2012

Peter Blomqvist

Född 1954

Direktör HR

Socionom

Styrelseledamot i bransch-
styrelsen Spårtrafik, Almega

Anställningsår 1982

Claes Broström

Född 1954

Direktör Fordon

Maskiningenjör och
Marknadsekonom

Anställningsår 2006

Lena Herrmann

Född 1962

*Direktör Strategi och
Affärsutveckling, tf Direktör IT*

Civilingenjör

Styrelseledamot i Eskilstuna-
Kuriren AB, Ordförande i MTD
KB och MTD AB

Anställningsår 2015

Erica Kronhöffer

Född 1971

*Direktör Kvalitet och Miljö/
Hållbarhetschef*

Jur kand

Styrelseledamot i CSR Sweden

Anställningsår 2013

Madeleine Raukas

Född 1967

Direktör Trafik och Service

Fil kand

Styrelseledamot i Bransch-
föreningen Tågoperatörerna,
Trafik i Mälardalen AB, Sveriges
Kommunikationer AB och
Botniatåg AB

Anställningsår 2012

Thomas Silbersky

Född 1965

*Direktör Marknad och
Försäljning*

MBA

Styrelseledamot i Linköping AB,
Silbersky Economic AB, Pay-
goo AB, Gordin Promotion AB,
och Living Management AB

Anställningsår 2013

Malou Sjörin

Född 1972

Direktör Kommunikation

Civilekonom

Anställningsår 2016

Jens Wigen

Född 1955

Direktör Planering

Fil kand

Anställningsår 2012

Carina Wång

Född 1966

Direktör Ekonomi

Civilekonom

Anställningsår 2013

Caroline Åstrand

Född 1970

Direktör Produkt

Civilekonom

Styrelseledamot i Trafik i
Mälardalen AB, Botniatåg AB
och Vänertåg AB

Anställningsår 2010

Styrelsens rapport om intern kontroll

Styrelsen ansvarar enligt 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 delårsrapporter, bokslutskommuniké samt större delen av årsredovisningen. Arbetet inom revisionsutskottet utgör en del av denna styrelsekontroll. Vid samtliga revisionsutskottsmöten under 2015 har externa och/eller interna revisorer redogjort för iakttagelser.

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. SJs koncernledning 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 identifieras på ett mer effektivt sätt. Riskhanteringen syftar till att begränsa oönskade effekter, vilka kan komma att påverka företagets finansiella ställning, resultat eller marknadsposition och mål. Processen innebär att koncernledningen kvartalsvis följer förändringarna i riskbedömningarna för att besluta om behov finns att vidta åtgärder eller om nya riskområden ska bedömas. Styrelsen informeras halvårsvis om det riskarbete som pågår. Läs mer på sidorna 33–35.

Intern revision

SJ har en funktion för internrevision som rapporterar direkt till styrelsens revisionsutskott. Internrevisionen genomför oberoende och objektiva granskningsuppdrag, vilket resulterar i åtgärder och förbättringsprogram. Under året har internrevisionen genomfört 35 granskningar inom bland annat: teknikprojekt, HR och IT. SJs internrevision gör årligen en oberoende riskanalys. Den utgör grunden för internrevisionens årliga revisionsplan, vilken fastställs av styrelsen. 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 vd.
- 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, inklusive SJs interna uppförandekod.
- 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 strategiska budget- och prognosmöten för koncernen, vilka administreras av controllerfunktionen. Vid dessa möten redovisar medlemmarna i koncernledningen samt vd för dotterbolag sin verksamhet och planering för vd och ekonomidirektören.

Information och kommunikation

Effektiva informations- och kommunikationsvägar möjliggör rapportering och återkoppling från verksamheten till styrelse och koncernledning. Det är viktigt att rätt personer innehar den information som krävs för att förstå innebörden av givna interna policyer och riktlinjer samt för 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 arbetsplats-träffar, där företagets övergripande frågor naturligt kopplas till den enskilde medarbetarens ansvarsområde. Dialogmöten, en gemensam träffyta för hela företaget, har hållits vid sex tillfällen under året. Vidare genomförs medarbetarenkäter som innefattar möjlighet till återkoppling avseende lämnade svar, för såväl koncernledning som enskilda medarbetare.

Uppföljning

SJ har formaliserade processer för den finansiella rapporteringen samt för uppföljning. Dessa processer syftar till att säkerställa att bolaget utvecklas i rätt riktning i enlighet med de mål och riktlinjer som styrelsen och koncernledningen 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 i relation till uppsatt affärsplan och budget. Rapportering sker månatligen till styrelsen, vd och koncernledningen. SJs externa rapportering omfattar utfall och analys av finansiella och icke-finansiella nyckeltal och syftar till att regelbundet rapportera om bolagets utveckling inklusive hållbart företagande. Rapporteringen 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 av etablerade kontrollaktiviteter. Exempelvis genomför Stab Ekonomi löpande uppföljningar av hantering av moms, bland annat i form av registeranalyser i syfte att stärka och förbättra kvaliteten. Löpande görs även utvärdering av hur den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen är organiserad. De externa revisorerna genomför årligen viss granskning av den interna kontrollen avseende finansiell rapportering. Internrevisionen följer den av styrelsen fastställda revisionsplanen och rapporterar resultatet av sin revision till SJs revisionsutskott.

Rapport över totalresultat

MSEK	Not	2015	2014
Nettoomsättning	2	9 052	9 065
Övriga rörelseintäkter	4	19	142
Summa rörelsens intäkter	1	9 070	9 208
Personalkostnader	5	-2 822	-2 972
Av- och nedskrivningar	1,6	-814	-885
Övriga kostnader	3,7,8	-4 828	-4 809
Summa kostnader		-8 464	-8 666
Resultat från andelar i intressebolag	1,15	19	26
Rörelseresultat	1	625	568
Ränteintäkter och liknande poster	1,10	2	49
Räntekostnader och liknande poster	1,10	-25	-39
Resultat före skatt		602	578
Periodens skatt	1,11	-131	-118
Periodens resultat	1	471	460
Övrigt totalresultat			
<i>Komponenter som kommer att omklassificeras till resultatet</i>			
Kassaflödessäkringar	10	5	-13
Finansiella tillgångar som kan säljas	10	-5	-4
Uppskjuten skatt	11	0	4
Övrigt totalresultat för perioden	21	0	-13
Totalresultat för perioden		471	447
Resultat för perioden hänförligt till:			
Moderbolagets aktieägare ¹		471	460
Totalresultatet för perioden hänförligt till:			
Moderbolagets aktieägare ¹		471	447
Resultat per aktie (före och efter utspädning), SEK		118	115
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 uppgick till 9 070 MSEK (9 208). Intäkterna har jämfört med föregående år minskat med 138 MSEK. Trafikintäkterna ökade under året samtidigt som 2014 års utfall inkluderade övriga rörelseintäkter om 128 MSEK avseende försäljning av lok och det tidigare dotterbolaget Linkons externa intäkter om 42 MSEK.

Resandet (mätt i personkilometer) med SJ AB ökade under 2015 jämfört med föregående år med en procent. En ökning som noterats under hela 2015, främst drivet av 1 klass resenärer på linjen Stockholm–Malmö. Dock motverkades ökningen något av stormarna som drabbade landet i slutet av året. Även platsutbudet påverkades av stormarna och på helåret var utbudet något lägre än föregående år. Stormarna påverkade resultatet negativt med 17 MSEK.

Beläggningen under helåret ökade med en procent jämfört med föregående år. Linjen Stockholm–Malmö bidrog till merparten av den ökade beläggningen tack vare ökad andel affärsresenärer samt att SJ AB tagit marknadsandelar från flyget jämfört med föregående år.

En lägre yield jämfört med 2014 förklaras av ett förändrat köpbeteende hos kunderna, där allt fler väljer bort dyrare och flexibla ombokningsbara och återbetalningsbara biljetter, till förmån för billigare ej ombokningsbara biljetter med lägre flexibilitet. Yelden var även lägre till följd av en aktiv prisstrategi.

Kostnader

Koncernens kostnader uppgick till 8 464 MSEK (8 666), vilket var 202 MSEK lägre än föregående år.

Under 2014 avsattes 92 MSEK i en omstruktureringsreserv med anledning av det förbättringsprogram som SJ AB genomför. Syftet med förbättringsprogrammet är att möta kommande konkurrens på marknaden och ett förändrat kundbehov. Som en följd av detta är kostnadsutfallet för helåret 2015 lägre jämfört med föregående år, främst avseende personalkostnader samt indirekta kostnader.

Övriga kostnader ökade jämfört med föregående år till följd av ändrade antaganden för beräkning av skadelivräntor i koncernen samt ökade avgifter till Trafikverket.

I samband med tidtabellskiftet i december startade ett helt nytt avtal för den upphandlade trafiken som körs på uppdrag av Västtrafik. Som en följd av detta ökade därtill hänförliga kostnader med 23 MSEK ytterligare, vilket möttes av motsvarande intäktsökning.

Jämfört med föregående år var koncernens underhållskostnader lägre, en effekt av strategiskt förebyggande arbete vilket minskat det löpande underhållet. Även upplösning av tidigare lagd kostnadsreserv påverkade årets utfall positivt.

I jämförelsesiffrorna ingår det tidigare dotterbolaget Linkon, vilket påverkar jämförelsen avseende personal- och driftskostnader. De minskade kostnaderna motverkades helt av att kostnader för biljettförsäljning från Linkon föregående år hanterades som koncern-interna transaktioner. Efter att 75 procent av Linkon avyttrades i slutet av 2014 hanteras dessa kostnader istället i koncernen som externa kostnader.

Den pågående upprustningen av X 2000 har medfört att bedömd ekonomisk livslängd för fordonen förlängts, vilket under året gav en positiv effekt på avskrivningskostnaderna om 46 MSEK.

Rörelseresultat

Koncernens rörelseresultat förbättrades till 625 MSEK (568), främst till följd av att kostnadsbasen minskat. Rörelsemarginalen stärktes till 6,9 procent (6,2). Underliggande rörelseresultat uppgick till 655 MSEK (503) en förbättring med 152 MSEK. Förändringen mellan redovisat rörelseresultat och underliggande rörelseresultat förklaras av;

- 11 MSEK upplösning reserv underhållskostnader
- 9 MSEK rekonstruktion leverantör
- 8 MSEK ersättning hjulrevision
- 7 MSEK justering omstruktureringsreserv
- 4 MSEK upplösning av del av reserv för bedömda framtida kontraktssenliga trafikåtaganden i intressebolaget Botniatåg
- -35 MSEK nedskrivning till följd av förändrat bedömt nyttjandevärde av pågående projekt
- -12 MSEK retroaktiv pensionskostnad
- -11 MSEK nedskrivning anläggningstillgångar, avseende upprustade familjevagnar
- -10 MSEK justering tidigare bedömd avgift

För 2014 förklaras förändring mellan redovisat rörelseresultat och underliggande rörelseresultat av;

- 128 MSEK realisationsvinst vid försäljning av lok
- 28 MSEK efter ett positivt utfall i Skiljenämnden avseende en tvist med en cateringleverantör
- 22 MSEK upplösning av del av reserv för bedömda framtida kontraktssenliga trafikåtaganden i intressebolaget Botniatåg
- -92 MSEK omstruktureringsreserv
- -28 MSEK nedskrivning anläggningstillgångar, avseende upprustade familjevagnar

Finansiella poster

Finansnettot uppgick till -23 MSEK (10). Utdelning till ägaren om 1 930 MSEK har medfört en högre nettoskuld och högre räntekostnader samtidigt som det låga ränteläget har inneburit en ökad kostnad för räntesäkringsinstrument. Därtill har vidgade kreditspreadar inneburit lägre avkastning i ränteförvaltningen.

Koncernens resultat och skatt

Koncernens resultat före skatt uppgick till 602 MSEK (578). Skatt på årets resultat uppgick till -131 MSEK (-118) och den effektiva skattesatsen uppgick till 22 procent (20). Årets resultat uppgick till 471 MSEK (460).

Rapport över finansiell ställning

MSEK	Not	2015	2014
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Byggnader	12	27	30
Transportmedel	12	5 117	5 567
Maskiner och inventarier	12	54	64
Pågående nyanläggningar	12	718	589
Immateriella tillgångar	13	278	236
Andelar i intressebolag	15	43	28
Långfristiga fordringar	16	80	568
Summa anläggningstillgångar		6 317	7 082
Omsättningstillgångar			
Varulager		7	8
Kundfordringar	17	249	211
Fordringar hos intressebolag		6	5
Övriga fordringar	18	208	193
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	19	198	206
Kortfristiga placeringar	20	718	760
Likvida medel	20	97	345
Anläggningstillgångar till försäljning	12	65	60
Summa omsättningstillgångar		1 547	1 788
SUMMA TILLGÅNGAR	1	7 864	8 870

Kommentarer till rapport över finansiell ställning

Tillgångar

Materiella anläggningstillgångar

Koncernens materiella anläggningstillgångar uppgick till 5 916 MSEK (6 250) och utgörs till största del av tågfordon. Sjs tågflotta utgörs av SJ 3000, X 2000, dubbeldäckare samt lok och personvagnar. Årets investeringar uppgick till 525 MSEK (828).

Sjs hittills största investering var i SJ 3000, vilka trafiksattes löpande under 2012. Ursprunglig investering i 20 tågsätt av SJ 3000 uppgick till 2 256 MSEK. Beslut fattades under 2013 om upprustning av både teknik och komfort i Sjs 36 X 2000-tågsätt. Den totala investeringen uppskattas till 3,5 miljarder kronor, varav den tekniska uppgraderingen bedöms uppgå till 1,4 miljarder kronor. Upprustningen beräknas pågå till 2019 och tågsätten sätts i trafik allt eftersom de är klara. Under det fjärde kvartalet pågick konstruktionsfasen av det nya driv- och styrsystem som kommer att ge X 2000 en driftsäkerhet i världsklass. Per 31 december 2015 har 363 MSEK (329) upparbetats. Upphandling av komfortupprustning pågår.

Koncernens av- och nedskrivningskostnader under 2015 uppgick till 814 MSEK (885). Upprustningen av X 2000 innebär en livstidsförlängning av samtliga berörda tågsätt till 2035, vilket för med sig en ändrad ekonomisk livslängd och således även en förändrad avskrivningstakt. SJ har förlängt avskrivningstiden för motsvarande 80 procent av respektive stomme till 2035 samtidigt som avskrivnings-

tiden för resterande 20 procent av stommen förkortats till 2017. Årets förändring av materiella tillgångar är främst en följd av investeringar i pågående anläggningar inom upprustningsprojektet av X 2000 samt årets av- och nedskrivningar.

Finansiella anläggningstillgångar

Finansiella anläggningstillgångar uppgick till 123 MSEK (596) och består av andelar i intressebolag samt räntebärande långfristiga fordringar. Långfristiga fordringar består av räntebärande värdepapper i dotterbolaget SJ Försäkring, varav 79 MSEK (223) klassificeras som finansiell anläggningstillgång för att garantera försäkringstekniska åtaganden. Förändringen mot föregående år beror till största delen på förfall av depositioner, där 339 MSEK är kopplade till finansiell lease avseende dubbeldäckare, vilken förföll i juni, samt försäljning av räntebärande värdepapper.

Omsättningstillgångar

Kortfristiga placeringar har under året minskat med 42 MSEK till följd av avyttring av värdepapper för att finansiera den utdelning som beslutades av en extra bolagsstämma den 25 september.

Anläggningstillgångar till försäljning per den 31 december uppgick till 65 MSEK (60).

MSEK	Not	2015	2014
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Aktiekapital		400	400
Övrigt tillskjutet kapital		2 819	4 519
Reserver		-8	-9
Balanserade vinstmedel		666	425
Summa eget kapital hänförligt till moderbolagets aktieägare¹		3 876	5 335
Summa eget kapital	21	3 876	5 335
Långfristiga skulder			
Avsättningar	23	195	170
Räntebärande skulder	20, 22	1 367	709
Icke räntebärande skulder	20	1	0
Uppskjutna skatteskulder	11	455	377
Kortfristiga skulder			
Avsättningar	23	120	210
Räntebärande skulder	22	111	415
Leverantörsskulder		593	506
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	24	836	882
Skulder till intressebolag		72	31
Skatteskulder		90	7
Övriga kortfristiga skulder		148	229
Summa skulder	1	3 988	3 536
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		7 864	8 870
Ställda säkerheter	25	1 772	1 181
Eventualförpliktelser	26	337	290

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 till 3 876 MSEK (5 335). Förändringen om 1 459 MSEK förklaras av årets positiva totalresultat samt verkställda utdelningar under 2015 om 1 930 MSEK.

Skulder

Räntebärande skuld

Per den 31 december 2015 var koncernens nettoskuld 751 MSEK, jämfört med en nettokassa om 396 MSEK vid utgången av 2014. Koncernens räntebärande skulder uppgick till 1 478 MSEK (1 124) och utgörs främst av betalningsåtaganden för upptagna lån under 2012 om 800 MSEK för finansiering av SJ 3000 samt upptagna lån om 770 MSEK i september 2015 för den tekniska uppgraderingen av X 2000. Det nyupptagna lånet har en löptid på 10 år.

Av de räntebärande skulderna är 1 367 MSEK (709) långfristiga och 111 MSEK (415) kortfristiga, vilket avser de delar av skulden som förfaller till betalning inom ett år. Den 30 juni löstes den kvarvarande leasen avseende dubbeldäckarna uppgående till cirka 383 MSEK. Betalning för lösen av leasen finansierades med egen kassa och i samband med lösen återfick SJ tidigare lämnade depositioner för lease-lånet om 339 MSEK inklusive ränta. Den genomsnittliga löptiden för utestående skulder uppgick till 65 månader (49), ökningen är hänförlig till nyupptagna lån. Den genomsnittliga räntebindningstiden uppgick till 13 månader (15).

Kassaflödesanalys

MSEK	Not	2015	2014
DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN			
Resultat före skatt		602	578
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet			
– Av- och nedskrivningar	6	814	885
– Förändringar avsättningar		-64	19
– Realisationsvinst		2	-125
– Förändring övrigt		34	-12
– Resultat från andelar i intressebolag		-15	-26
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar i rörelsekapitalet		1 373	1 320
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (-) / Minskning (+) av varulager		1	-1
Ökning (-) / Minskning (+) av rörelsefordringar		-42	-9
Ökning (+) / Minskning (-) av rörelseskulder		2	-43
Kassaflöde från den löpande verksamheten		1 335	1 267
Investeringsverksamheten	12, 13		
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-393	-693
Förvärv av immateriella tillgångar		-133	-135
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		1	146
Försäljning av aktier och andelar		0	91
Övriga långfristiga räntebärande fordringar ¹		476	-17
Förändring i kortfristiga placeringar		42	465
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-6	-143
Kassaflöde före finansieringsverksamheten		1 329	1 124
Finansieringsverksamheten			
Amortering av leasingskuld		-417	-787
Upptagande av lån		770	-
Aktieutdelning		-1 930	-73
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-1 577	-860
Periodens kassaflöde		-248	265
Likvida medel vid årets början		345	80
Likvida medel vid årets slut	20	97	345

¹⁾ Erhållna intäktsräntor i koncernen är 2 MSEK (41) och erlagda utgiftsräntor är -9 MSEK (-24).

Kommentarer till koncernens kassaflöde

Kassaflöde från den löpande verksamheten

Kassaflödet från den löpande verksamheten ökade under året med 68 MSEK och uppgick till 1 335 MSEK (1 267). Kassaflödet från den löpande verksamheten före förändringar i rörelsekapitalet uppgick till 1 373 MSEK (1 320).

Kassaflöde från investeringsverksamheten

Investeringar i immateriella och materiella anläggningstillgångar uppgick till -525 MSEK (-828) varav -335 MSEK (-677) avser investeringar i fordon, främst upprustning och modernisering av X2000. Övriga investeringar i materiella anläggningstillgångar uppgick till -57 MSEK (-16) och avsåg främst investeringar i nytt kassasystem ombord på SJs tåg och digitala ombordportalen. Investeringar i immateriella tillgångar uppgick till -133 MSEK (-135) och avsåg utveckling av olika IT-system. Försäljning av materiella anläggningstillgångar uppgick till 1 MSEK (146). Årets förändring av kortfristiga placeringar uppgick till

42 MSEK (465). Förändringen avseende räntebärande fordringar uppgick till 476 MSEK (-17) och avser lösen av lease samt försäljning av obligationer och värdepapper. Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgick till -6 MSEK (-143).

Kassaflöde från finansieringsverksamheten

Utdelning har skett i enlighet med beslut av årsstämma med -230 MSEK (-73) och av extra bolagsstämma med ytterligare -1 700 MSEK (0). Vidare har lån hos Nordiska Investeringsbanken upptagits om 770 MSEK (0) för att finansiera den tekniska uppgraderingen av X2000. Under året har även två finansiella leasingkontrakt förfallit och amortering har skett av befintliga lån om -417 MSEK (-787). Kassaflödet från finansieringsverksamheten uppgick till -1 577 MSEK (-860). Likvida medel per den 31 december uppgick till 97 MSEK (345) och årets kassaflöde uppgick till -248 MSEK (265).

Rapport över förändring i eget kapital¹

MSEK	Not	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver Kassaflödes- säkringar	Reserver Finansiella tillgångar som kan säljas	Balanserade vinstmedel	Summa ¹ eget kapital
2014-01-01	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
Periodens resultat						471	471
Övrigt totalresultat				4	-4		0
Totalresultat				4	-4	471	471
Utdelning till aktieägare			-1 700			-230	-1 930
2015-12-31	21	400	2 819	-8	0	666	3 876

¹⁾ Totalt eget kapital är hänförligt till moderbolagets aktieägare. Det finns inget innehav utan bestämmande inflytande i koncernen.

Kommentarer till koncernens eget kapital

Koncernens egna kapital uppgick per den 31 december 2015 till 3 876 MSEK (5 335). Eget kapital har stärkts till följd av ett positivt resultat under 2015. I balanserade vinstmedel inkluderas årets resultat samt förändring av realiserade kassaflödessäkringar minskat med uppskjuten skatt om 4 MSEK (-10) samt finansiella tillgångar som kan

säljas minskat med uppskjuten skatt om -4 MSEK (-3). Årets balanserade vinstmedel påverkas även av utdelning till aktieägare enligt beslut på årsstämma den 29 april 2015 om 230 MSEK (73). Övrigt tillskjutet kapital påverkas till följd av utdelning om 1 700 MSEK (0) enligt beslut på extra bolagsstämma den 25 september 2015.

Finansiella mål

Verksamheten i relation till ägarens direktiv och finansiella krav på SJs verksamhet

	2015	2014
Avkastning på operativt kapital (koncernen) %	13,2	11,5
Mål	7	7
Nettoskuldsättningsgrad, (koncernen) ggr	0,19	-0,07
Mål	0,5-1,0	0,5-1,0
Utdelning, MSEK	1 930	73

Finansiella mål för SJ AB är en avkastning på operativt kapital på minst 7 procent i genomsnitt samt en nettoskuldsättningsgrad 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. Avkastning på operativt kapital uppgick per den 31 december till 13,2 procent (11,5). Koncernens räntebärande avsättningar och skulder uppgick till 1 646 MSEK (1 277) och räntebärande tillgångar till 895 MSEK (1 672). Rörelseresultatet uppgick till 625 MSEK (568) medan operativt kapital rullande tolv månader uppgick till 4 721 MSEK (4 952).

Koncernens operativa kapital har minskat med 232 MSEK under den senaste tolv månadersperioden till följd av bland annat utdel-

ningar, förändringar av rörelsekapitalet och försäljning av dotterbolaget Linkon under slutet av 2014. SJ hade en nettokassa fram till den 30 september då utbetalning av beslutad extra utdelning gjordes. Per den 31 december 2015 uppgick nettoskulden till 751 MSEK (-396).

Koncernens nettoskuldsättningsgrad uppgick till 0,19 ggr (-0,07). Även efter den extra utdelningen avviker SJ från de finansiella målen på kort sikt genom att koncernens finansiella ställning är starkare än angivet målintervall.

Resultaträkning

MSEK	Not	2015	2014
Nettoomsättning	2	6 088	6 143
Övriga rörelseintäkter	4	81	173
Summa rörelsens intäkter	1	6 169	6 317
Personalkostnader	5	-1 693	-1 797
Av- och nedskrivningar	1, 6	-813	-858
Övriga kostnader	3, 7, 8	-3 148	-3 231
Summa rörelsens kostnader		-5 654	-5 886
Rörelseresultat	1	515	431
Resultat från andelar koncernbolag	9	195	0
Resultat från andelar intressebolag	1, 15	4	34
Intäkter från värdepapper och fordringar	1, 10	0	32
Räntekostnader och liknande poster	1, 10	-29	-40
Resultat före skatt		686	457
Periodens skatt	1, 11	-135	-118
Årets resultat	1	551	339

Rapport över totalresultat

MSEK	Not	2015	2014
Årets resultat	1	551	339
<i>Komponenter som kommer att omklassificeras till resultatet</i>			
Kassaflödessäkringar	10	5	-13
Finansiella tillgångar som kan säljas	10	-1	-4
Uppskjuten skatt	11	-1	4
Övrigt totalresultat för perioden	21	4	-13
Totalresultat för perioden		554	326

Balansräkning

MSEK	Not	2015	2014
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader	12	27	30
Transportmedel	12	5 182	5 627
Maskiner och inventarier	12	54	64
Pågående nyanläggningar	12	718	589
Summa materiella anläggningstillgångar		5 981	6 310
Immateriella anläggningstillgångar			
Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten	13	277	235
Varumärke	13	0	0
Summa immateriella tillgångar		277	235
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernbolag	14	123	147
Andelar i intressebolag	15	13	13
Långfristiga fordringar	16	0	344
Summa finansiella anläggningstillgångar		137	505
Summa anläggningstillgångar		6 395	7 050
Omsättningstillgångar			
Fordringar			
Varulager		7	8
Kundfordringar	17	105	133
Fordringar hos koncernbolag		120	195
Fordringar hos intressebolag		4	3
Övriga fordringar	18	170	148
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	19	118	133
Summa fordringar		523	619
Kortfristiga placeringar			
Kortfristiga placeringar	20	718	760
Summa kortfristiga placeringar		718	760
Kassa och bank	20	97	345
Summa omsättningstillgångar		1 338	1 724
SUMMA TILLGÅNGAR	1	7 733	8 774

Balansräkning, forts.

MSEK	Not	2015	2014
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		400	400
Reservfond		200	200
Fritt eget kapital			
Fond för verkligt värde		-9	-12
Balanserad vinst		2 550	4 141
Årets resultat		551	339
Summa eget kapital	21	3 690	5 066
Skulder			
Avsättningar			
Långfristiga avsättningar	23	195	107
Kortfristiga avsättningar	23	105	144
Uppskjuten skatteskuld	11	449	367
Summa avsättningar	1	750	618
Långfristiga skulder			
Räntebärande skulder	22, 20	1 367	709
Icke räntebärande skulder	20	1	-
Summa långfristiga skulder	1	1 367	709
Kortfristiga skulder			
Räntebärande skulder	22	111	415
Leverantörsskulder		462	405
Skulder till koncernbolag		411	633
Skulder till intressebolag		72	31
Övriga kortfristiga skulder		175	157
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	24	695	739
Summa kortfristiga skulder	1	1 926	2 380
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		7 733	8 774
Ställda säkerheter	25	1 772	1 181
Ansvarsförbindelser	26	672	632

Kassaflödesanalys

MSEK	Not	2015	2014
DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN			
Resultat efter finansiella poster		686	457
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet			
– Av- och nedskrivningar	6	813	858
– Förändringar avsättningar		49	41
– Realisationsvinst		2	-125
– Förändring övrigt		33	3
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar i rörelsekapitalet		1 583	1 234
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (-) / Minskning (+) av varulager		1	-1
Ökning (-) / Minskning (+) av rörelsefordringar		103	161
Ökning (+) / Minskning (-) av rörelseskulder		-230	-425
Kassaflöde från den löpande verksamheten		1 457	970
Investeringsverksamheten	12, 13		
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-398	-693
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		1	146
Förvärv av immateriella tillgångar		-133	-135
Förvärv och försäljning av aktier och andelar		24	39
Övriga långfristiga räntebärande fordringar		336	-16
Förändring i kortfristiga placeringar (91–360 dagar)		42	443
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-128	-216
Kassaflöde före finansieringsverksamheten		1 329	753
Finansieringsverksamheten			
Amortering av leasingskuld		-417	-415
Upptagna lån		770	–
Aktieutdelning		-1 930	-73
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-1 577	-488
Periodens kassaflöde		-248	265
Likvida medel vid årets början		345	80
Likvida medel vid årets slut	20	97	345

Erhållna intäktsräntor i moderbolaget är -4 MSEK (33) och erlagda utgiftsräntor är -9 MSEK (-26).

Rapport över förändring i eget kapital

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			
2014-01-01	400	200	-2	3	4 009	205	4 812
Årets resultat						339	339
Övrigt totalresultat			-10	-3			-13
Totalresultat			-10	-3		339	326
Vinstdisposition					205	-205	0
Utdelning till aktieägare					-73		-73
2014-12-31	400	200	-12	0	4 141	339	5 066
Årets resultat						551	551
Övrigt totalresultat			4	0			4
Totalresultat			4	0		551	554
Vinstdisposition					339	-339	0
Utdelning till aktieägare					-1 930		-1 930
2015-12-31	400	200	-8	0	2 550	551	3 690

SJ ABs eget kapital uppgick till 3 690 MSEK (5 066) förändring i eget kapital förklaras av årets verkställda utdelningar under året om 1 930 MSEK (73) och årets resultat om 551 MSEK (339).

I balanserade vinstmedel inklusive årets resultat ingår förändring av orealiserade kassaflödessäkringar inklusive uppskjuten skatt om 4 MSEK (-10) samt finansiella tillgångar som kan säljas inklusive uppskjuten skatt om 0 MSEK (-3).

Redovisningsprinciper

Allmän information

Redovisningen för SJ-koncernen för det räkenskapsår som slutar den 31 december 2015, har den 17 mars 2016 godkänts av styrelsen och vd för publicering och kommer att föreläggas årsstämman den 21 april 2016 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 koncernen och moderbolaget.

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 antagits av den Europeiska Unionen (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.

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 ÄRL.

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. Belopp anges i miljoner svenska kronor, MSEK. Avrundningsdifferenser kan förekomma.

Nya och ändrade standarder och tolkningar som gäller för 2015

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

Nya och ändrade standarder och tolkningar som ännu inte trätt i kraft

IFRS 9 Finansiella instrument utfärdades den 24 juli 2014 och ska 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. Standarden innehåller nya krav för klassificering och värdering av finansiella instrument, för bortbokning, nedskrivning och generella regler för säkringsredovisning. Standarden är obligatorisk för perioder som börjar den 1 januari 2018 men den är ännu inte antagen av EU. Koncernledningen har ännu inte genomfört en detaljerad analys av effekterna vid tillämpning av IFRS 9 och kan därför ännu inte kvantifiera effekterna.

IFRS 15 gällande "Revenue from contracts with customers" utfärdades den 28 maj 2014 och ska ersätta IAS 18 Intäkter och IAS 11 Entreprenadavtal. 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 enligt IFRS 15 är att ett företag ska redovisa en intäkt på det sätt som återspeglar överföringen av den utlovade varan eller tjänsten till kunden, till det belopp som företaget förväntar sig rätt att erhålla i utbyte mot varan eller tjänsten. En intäkt redovisas då kunden erhåller kontroll över varan eller tjänsten. Det finns betydligt mer vägledning i IFRS 15 för specifika områden och upplysningskraven är omfattande. IFRS 15 är tillämplig för räkenskapsår som börjar den 1 januari 2018 eller senare med tidigare tillämpning tillåten. Standarden är ännu inte antagen av EU. Koncernledningen har ännu inte genomfört en detaljerad analys av effekterna vid tillämpning av IFRS 15 och kan därför ännu inte kvantifiera effekterna.

IFRS 16 "Leases" utfärdades den 13 januari 2016 och ska ersätta IAS 17 Leasingavtal. IFRS 16 introducerar en "right of use model" och innebär för leasetagaren att i stort sett samtliga leasingavtal ska redovisas i

balansräkningen, klassificering i operationella och finansiella leasingavtal ska därför inte göras. Undantagna är leasingavtal med en leasingperiod som är 12 månader eller kortare samt leasingavtal som uppgår till mindre värden. I resultaträkningen redovisas avskrivningar på tillgången och räntekostnader på skulden. Standarden innehåller mer omfattande upplysningskrav jämfört med nuvarande standard. För leasegivare innebär IFRS 16 inga egentliga skillnader jämfört med IAS 17. IFRS 16 är tillämplig för räkenskapsår som börjar 1 januari 2019 med tidigare tillämpning tillåten under förutsättning att IFRS 15 tillämpas samtidigt. Standarden är ännu inte antagen av EU. Koncernledningen har ännu inte genomfört en detaljerad analys av effekterna vid tillämpning av IFRS 16 och kan därför ännu ej kvantifiera effekterna.

Övriga nya och ändrade standarder och tolkningar väntas inte få någon väsentlig påverkan på koncernens finansiella rapporter när de tillämpas för första gången.

Ändrade redovisningsprinciper för moderbolaget

De ändringar i RFR 2 Redovisning för juridiska personer som har trätt i kraft och gäller för räkenskapsåret 2015 har inte haft någon väsentlig påverkan på moderbolagets finansiella rapporter.

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 eventuell förpliktelser/ansvarsförbindelser redovisas till verkligt värde enligt upprättad förvärvsanalys. Överstiger anskaffningsvärdet det verkliga värdet på koncernens andel av identifierbara förvärvade nettotillgångar redovisas det som goodwill. Om anskaffningskostnaden understiger verkligt värde för det förvärvade dotterbolagets nettotillgångar, redovisas mellanskillnaden direkt i koncernens resultaträkning. Transaktionskostnader kostnadsförs direkt.

Dotterbolag

Dotterbolag utgörs av de bolag där SJ AB direkt eller indirekt är moderbolag. För att vara moderbolag ska SJ AB ha bestämmande inflytande över dotterbolaget. Bestämmande inflytande uppstår om SJ AB har inflytande över dotterbolaget, exponeras för eller har rätt till rörlig avkastning från sitt engagemang och kan använda sitt inflytande till att påverka sin avkastning.

Intressebolag

Intressebolag avser bolag där SJ AB har ett betydande inflytande. Om SJ AB, direkt eller indirekt, innehar minst 20 procent av rösterna i intressebolaget anses ägarföretaget ha betydande inflytande, såvida inte annat klart kan påvisas. Konsolidering av intressebolag sker enligt kapitalandelsmetoden som innebär att andel i intressebolag redovisas till anskaffningsvärde vid anskaffningstillfället och därefter justeras med SJ ABs andel av förändringen i nettotillgångar. SJs resultat innefattar ägarföretagets andel av intressebolagets resultat.

Moderbolaget

Andelar i dotterbolag och intressebolag redovisas i SJ AB till anskaffningsvärde. Erhållna utdelningar redovisas i resultatet. Värdet provas minst årligen med hänsyn till eventuellt nedskrivningsbehov.

Redovisning av koncernbidrag

SJ AB redovisar koncernbidrag i enlighet med alternativregeln, vilket innebär att samtliga koncernbidrag, såväl lämnade som erhållna, redovisas som bokslutsdisposition.

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 egetrafikintäkter, bistointäkter samt provisionsintäkter. Intäkter från egetrafik, upphandlad trafik samt

Redovisningsprinciper

bistrointäkter redovisas i samband med att tjänsten levereras. Sålida, ej utnyttjade biljetter redovisas som förutbetalda intäkter på balansdagen. Intäkter kopplade till SJs kundlojalitetsprogram "SJ Prio" redovisas enligt IFRIC 13. 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 redovisas den månad trafiken utförs enligt tidtabell. Intäkt av periodkort redovisas 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.

Segmentsrapportering

Segmentsrapportering utgår från ett koncernledningsperspektiv. 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 koncernledning 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.

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 gälla per balansdagen och som förväntas gälla när den uppskjutna skattefordran realiseras eller den uppskjutna skatteskulden 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. 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.

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 redovisas som en tillgång endast om det är sannolikt att de framtida ekonomiska fördelar som är förknippade med tillgången kommer SJ tillgodo och anskaffningsvärdet kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Redovisat värde för den ersatta delen tas bort från balansräkningen. Alla andra

former av reparationer och underhåll redovisas som en kostnad i resultaträkningen i den period de uppkommer.

Pågående nyanläggningar

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

Immateriella tillgångar (IAS 38)

Enligt huvudregeln redovisas immateriella tillgångar i balansräkningen när:

- tillgången är identifierbar
- koncernen har kontroll över tillgången
- 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. Utvecklingskostnader för system redovisas under immateriella tillgångar som pågående intill den dag systemen börjar användas av koncernen.

Avskrivningar

Avskrivning enligt plan baseras på ursprungliga värden och beräknade nyttjandeperioder. Avskrivningar görs linjärt enligt systematiska planer över tillgångarnas beräknade nyttjandeperioder, vilka prövas löpande månaden efter det att anläggningstillgången tagits i bruk. Avskrivningstiden på immateriella tillgångar är vanligen 3 år (programvaror). Det finns även avskrivningstider på 5 och 7 år om det bättre 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 merparten av SJ ABs materiella anläggningstillgångar och delas upp i två huvudsakliga komponenter, stomme och inredning. Avskrivningstiderna för dessa ingående komponenter är olika.

Följande avskrivningstider tillämpas:

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

Nedskrivningar

Vid varje balansdag prövas 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 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 prissfaktor.

Finansiella instrument

Redovisning och värdering

Finansiella instrument är varje form av avtal som ger upphov till en finansiell tillgång i ett företag och en finansiell skuld eller ett eget kapitalinstrument i ett annat företag. 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

Det finns tre nivåer. Den första är när det finns en aktiv marknad för de finansiella instrumenten. Då motsvaras det verkliga värdet för dessa av noterade priser på aktiva marknader för identiska tillgångar eller skulder. Om aktiv marknad enligt den första nivån saknas, används andra indata än noterade priser enligt den första nivån. Dessa indata utgör den andra nivån och är antingen observerbara för tillgången eller skulden direkt (som priser) eller indirekt (härledda från priser). 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 den andra nivån, bygger värderingen av tillgången eller skulden inte på observerbara marknadsdata. Det rör sig i det fallet om den tredje nivån.

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 används för beräkning av upplupna anskaffningsvärdet för en finansiell tillgång eller en finansiell skuld och för fördelning i tiden av ränteintäkten 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 kassaflöden. I vissa fall sker detta även 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 hålls 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, eftersom koncernledningen följer upp dem baserat på verkliga värden. Likvidationsredovisning tillämpas för detta tillgångsslag med två undantag: dels derivat som redovisas på affärsdag, dels värdeförändring som redovisas över resultatet.

Investeringar som hålls 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 likvidationsredovisning och värdering sker till upplupet anskaffningsvärde med användande av effektivitetsräntemetoden.

Icke-derivat finansiella tillgångar

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.

Finansiella tillgångar som kan säljas

Finansiella tillgångar som kan säljas är sådana tillgångar som inte är derivat där tillgångarna identifierats som att de kan säljas eller inte klassificerats som lånefordringar och kundfordringar, investeringar som hålls till förfall eller finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet. För finansiella tillgångar som kan säljas tillämpas likvidationsredovisning. 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 användande av effektivräntemetoden. För leverantörsskulder tillämpas affärsdagsredovisning.

Kassaflödessäkring

För att säkra framtida kassaflöden, exempelvis vid investeringar som sker i utländsk valuta, använder SJ säkringsinstrument. Dessa 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 för 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 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 betydande inflytande.

Långfristiga fordringar

Långfristiga fordringar redovisas på balansdagen till upplupet anskaffningsvärde.

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 (FIFU). Nettoförsäljningsvärdet beräknas som försäljningspris med avdrag för försäljningskostnader.

Leasing

Leasingavtal är ett avtal där en leasinggivare enligt avtalade villkor under en avtalsperiod ger en leasingtagare rätt att använda en tillgång i utbyte mot betalningar. Leasingavgifter klassificeras antingen som finansiell leasing eller operationell leasing. Ett finansiellt leasingavtal innebär att ekonomiska risker och fördelar förknippade med ägandet av ett objekt i allt väsentligt överförs till leasingtagaren. Ett leasingavtal som inte klassificeras som finansiell leasing klassificeras som operationell leasing.

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

Redovisningsprinciper

tillgången och leasingkulden till det lägsta av leasingobjektets verkliga värde eller till nuvärdet av minimileasing-avgifterna. Dessa är betalningar som ska erläggas till leasinggivaren under leasingperioden samt det eventuella belopp som garanteras av leasingtagaren 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 leasinggivaren upptas som en skuld i balansräkningen. Betalning av leasingavgifterna delas upp i finansiella kostnader och amortering av skulden.

Operationell leasing

Operationell leasing innebär att leasingavgifterna kostnadsförs linjärt över leasingperioden.

Fordringar och skulder i utländsk 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, eventalförpliktelser, ansvarsförbindelser

Avsättningar är skulder som är ovissa med avseende på belopp eller 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, vilka tillförlitligt kan uppskattas. Väsentliga avsättningar nuvärdesberäknas när effekten av beräkningen har betydelse. Upplösning av nuvärdesberäkningen redovisas som finansiell kostnad. En avsättning omprövas per varje balansdag och om den inte längre är aktuell återförs avsättningen.

I koncernen används begreppet eventalförpliktelse, medan moderbolagets benämning enligt ÄRL är ansvarsförbindelser. Eventalförpliktelser/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.

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.

Pensioner

Åtaganden för ålderspension och familjepension för anställda i SJ tryggas huvudsakligen genom inbetalningar till Statens Pensionsverk (SPV) respektive Alecta. Enligt Uttalande från rådet för Finansiell Rapportering (UFR) 10 "Redovisning av pensionsplanen ITP 2 som finansieras genom försäkring i Alecta" är dessa åtaganden klassificerade som förmånsbestämda planer, vilka omfattar flera arbetsgivare. 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 10.

Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalysen påvisar koncernens in- och utbetalningar under perioden där betalningarna hänförs till löpande verksamhet, investeringsverksamhet och finansieringsverksamhet. Kassaflödesanalysen åskådliggör således 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 såsom avskrivningar, avsättningar och uppskjutna skatter
- alla övriga poster, vars kassaflödeseffekt hänförs till investerings- eller finansieringsverksamheten

Förändringar från SJs likviditetsförvaltning redovisas under investeringsverksamheten.

Viktiga redovisningsfrågor samt uppskattningar och antaganden

Under upprättande av koncernredovisning och moderbolagets redovisning gör styrelsen och koncernledningen 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 nyttjandeperiod för investeringar i tågfordon och utfallet av förlustavtal avseende trafik- och tjänsteleveranser. Andra faktorer som påverkar är uppskattningar av den försäkrings- tekniska avsättningen samt bedömningar av tvister där skadeståndsbelopp endast reserveras då det är möjligt att göra en tillförlitlig uppskattning. Vid årliga test av eventuella nedskrivningsbehov bedöms hela SJ-koncernen vara en kassagenererande enhet. Utöver gjorda uppskattningar har även bedömningar gjorts av redovisningsfrågor med stor betydelse för redovisade belopp. Nedan beskrivs de områden där SJ gjort viktiga bedömningar och/eller har osäkerhet i uppskattningar och antaganden som har haft en påverkan på SJs resultat.

Förändrad avskrivningstid X 2000

Beslut har tagits om att SJ ABs 36 X 2000-tågsätt med sex vagnar vardera skulle genomgå en omfattande upprustning både avseende teknik och komfort. Den nu pågående tekniska upprustningen kommer att förlänga den bedömda ekonomiska livslängden för samtliga fordon till cirka 2035. Enligt ursprunglig avskrivningsplan skulle samtliga fordon vara fullt avskrivna under år 2022. Upprustningen medför därmed en ny bedömd ekonomisk livslängd för tågkomponenterna och således från och med 2015 även en förändrad avskrivningstakt. För 2015 innebär den förändrade avskrivningstakten en lägre avskrivningskostnad med 46 MSEK.

Investeringar i materiella anläggningstillgångar

Aktivisering ska ske av utgifter avseende åtgärder som sannolikt innebär ekonomisk nytta i framtiden och om tillgångens anskaffningsvärde kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Framtida ekonomisk nytta uppkommer om åtgärd leder till att man kan få större intäkter eller annan nytta än man skulle ha erhållit om åtgärden inte vidtagits. Enligt SJs bedömning kan utgifter för underhåll aktiveras om;

- det rör sig om åtgärder som väsentligt höjer tillgångens kapacitet i förhållande till den nivå som gällde då tillgången ursprungligen anskaffades
- det rör sig om revisioner, då de avser större periodiskt återkommande teknik- och komfortrelaterade underhållsinsatser på fordonen

Övriga utgifter för underhåll redovisas som kostnader i resultaträkningen i den period de uppkommer.

Skadelivräntor

Från och med årsbokslutet 2015 använder SJ en ny beräkningsmetod för avsättning för skadelivräntor till följd av att samtliga skadelivräntor har övertagits av SJ AB från koncernens försäkringsbolag. Den nya metoden baseras på ett antal antaganden som är fastställda vid beräkning av avsättningen. Diskonteringsräntan om två procent baseras på ett genomsnitt, under de senaste fem åren, av den riskfria nominella räntan med en löptid på elva år. Åtagandets duration är för närvarande några år längre men kommer att minska successivt framöver, vilket motiverar valet av en diskonteringsränta baserad på en kortare duration. De förändrade antagandena medförde en högre avsättning om 17 MSEK per den 31 december 2015. Totala avsättningen för skadelivräntor uppgår per årsskiftet till 168 MSEK (152).

Känslighetsanalys skadelivräntor

Sänkt diskonteringsränta med 1,00 procentenheter:
199 254 058 kr Effekt: + 29,7 MSEK

Höjt antagande om inflation med 1,00 procentenheter:
197 870 754 kr Effekt: + 31,0 MSEK

Sänkt diskonteringsränta med 1 procentenhet innebär att framtida skadelivräntor vid diskontering till nuvärde värderas högre med 30 MSEK. På motsvarande sätt innebär en förändrad inflation med 1 procentenhet högre framtida utbetalningar vilket resulterar i en förändrad avsättning med 31 MSEK.

Noter

1. Segmentsrapportering

2015 MSEK	SJ AB	Trafikdrivande dotterbolag	Övriga dotterbolag	Eliminering	Totalt
Intäkter från externa kunder	6 009	3 060	2	-	9 070
Intäkter från interna transaktioner	160	2	49	-211	0
Summa rörelsens intäkter	6 169	3 062	51	-211	9 070
Av- och nedskrivningar	-813	-1	0	-	-814
Rörelseresultat	515	104	-13	19	625
Resultat från andelar intressebolag	4	-	-	15	19
Ränteintäkter och liknande poster	-4	0	6	0	2
Räntekostnader och liknande poster	-25	0	0	0	-25
Periodens skatt	-135	0	0	4	-131
Periodens resultat	551	130	0	-210	471
Investeringar	525	0	0	-	525
Väsentliga icke kassaflödespåverkande poster – avsättningar	49	-2	-111	-4	-64
Andelar intressebolag redovisade enligt kapitalandelsmetoden	13	-	-	29	43
Summa tillgångar	7 733	566	188	-624	7 864
Avsättningar inkl uppskjuten skatt	749	3	13	5	770
Icke räntebärande skulder	1 472	388	1	-121	1 740
Räntebärande skulder	1 822	43	22	-410	1 478
Summa skulder	4 043	434	36	-526	3 988

2014 MSEK	SJ AB	Trafikdrivande dotterbolag	Övriga dotterbolag	Eliminering	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 andelar intressebolag	34	-	-	-8	26
Ränteintäkter och liknande poster	32	1	9	-24	49
Räntekostnader och liknande poster	-40	-1	0	2	-39
Periodens skatt	-118	0	0	0	-118
Periodens resultat	339	127	24	-30	460
Investeringar	828	0	0	-	828
Väsentliga icke kassaflödespåverkande poster –realisationsvinst försäljning lok	-128	-	-	-	-128
Andelar intressebolag redovisade enligt kapitalandelsmetoden	13	-	-	15	28
Summa 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

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, SJ Götalandståg, Stockholmståg 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

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2015	2014	2015	2014
Trafikintäkter	8 373	8 350	5 625	5 666
Bistrointäkter	213	206	199	193
Uthyrning av fordon	0	13	0	13
Provisioner	63	80	63	80
Övrigt	403	416	201	191
Summa nettoomsättning	9 052	9 065	6 088	6 143

I punkten övrigt ingår dotterbolag i SJ-koncernens vidarefakturerings av kostnader enligt avtal.

3. Transaktioner med närstående

Svenska staten äger 100 procent av aktierna i SJ AB. SJ erbjuder produkter och tjänster till staten, statliga myndigheter och statliga företag i konkurrens med andra leverantörer på kommersiella villkor.

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 678 MSEK (687), Jernhusen AB 193 MSEK (178) och Linkon AB 184 MSEK (0) är dominerande. För upplysningar om ersättningar till ledande befattningshavare och styrelseledamöter, se not 5.

4. Övriga rörelseintäkter

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2015	2014	2015	2014
Skade- och stillestånds-ersättning	6	13	68	44
Realisationsvinster/förluster anläggningstillgångar	-2	125	-2	125
Övrigt	15	4	15	4
Summa övriga rörelseintäkter	19	142	81	173

Övriga rörelseintäkter innefattar försäkringsersättningar men även realisationsvinster och -förluster vid försäljning av anläggningstillgångar. I skade- och stilleståndsersättning ingår slutlig ersättning för egendoms- och ansvarsskador från SJ Försäkring med 20 MSEK. Under 2014 genererade försäljning av lok en realisationsvinst om 128 MSEK. Övrigt innefattar främst rekonstruktion av Motala Train AB om 9 MSEK.

5. Personalkostnader

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2015	2014	2015	2014
Löner och andra ersättningar				
Styrelse	-1	-1	-1	-1
Vd och ledande befattningshavare	-29	-31	-23	-24
Övriga anställda	-1 906	-2 044	-1 137	-1 225
Summa löner och andra ersättningar	-1 936	-2 076	-1 161	-1 250
Sociala kostnader	-826	-835	-497	-509
varav pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till vd och ledande befattningshavare	-11	-11	-8	-8
varav pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till övriga anställda	-211	-222	-131	-145
Övriga personalrelaterade kostnader	-60	-61	-35	-38
Summa personalkostnader	-2 822	-2 972	-1 693	-1 797

I personalkostnaderna ingår löner, andra ersättningar och sociala kostnader.

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 10 Klassificering av ITP-planer som finansieras genom försäkring i Alecta, är detta en förmånsbestämd plan som omfattar flera arbetsgivare. Alecta saknar dock möjlighet att göra en exakt fördelning av tillgångar och avsättningar till respektive arbetsgivare varför förutsättningarna för att redovisa ITP 2 i Alecta som en förmånsbestämd plan inte är uppfyllda. SJ har därmed 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. Koncernens förväntade avgifter nästa rapportperiod för ITP 2-försäkringar som är tecknade i Alecta uppgår till 59 MSEK. Antalet aktiva medlemmar uppgår till 1 864 stycken.

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 nytteckning och utökning av befintliga förmåner. Vid hög konsolidering kan en åtgärd vara att införa premierreduktioner. Vid utgången av 2015 uppgick Alectas konsolideringsnivå preliminärt till 153 procent (143). Koncernens pensionspremieavgifter (exklusive särskild löneskatt) för 2015 uppgick till 185 MSEK (187) varav 100 MSEK (90) är förmånsbestämda och 85 MSEK (97) 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.

Medeltal anställda	Koncernen						Moderbolaget					
	2015			2014			2015			2014		
	Antal	Män, %	Kvinnor, %	Antal	Män, %	Kvinnor, %	Antal	Män, %	Kvinnor, %	Antal	Män, %	Kvinnor, %
Sverige	4 232	62	38	4 537	62	38	2 698	60	40	2 876	59	41
Norden	-			4	30	70	-	-	-	-	-	-
Totalt	4 232	62	38	4 541	62	38	2 698	60	40	2 876	59	41

Fördelning ledande befattningshavare på balansdagen

Styrelseledamöter	7	57	43	8	50	50	7	57	43	8	50	50
Övriga i företagets ledning inklusive vd	13	54	46	16	63	38	10	50	50	11	55	45
Totalt	20	55	45	25	56	44	17	53	47	20	50	50

Ersättningar till styrelsen i moderbolaget
2015

TSEK		Styrelsearvode	Utskottsarvode	Totalt
Ordförande	Jan Sundling	400	0	400
Ledamot ¹	Lena Olving	50	0	50
Ledamot	Mikael Staffas	150	43	193
Ledamot	Gunilla Wikman	150	43	193
Ledamot	Siv Svensson	150	55	205
Ledamot	Michael Thorén	-	-	-
Ledamot	Mikael Stöhr	150	-	150
Ledamot	Ulrika Dellby	150	-	150
Arbetsgagarrepresentanter		-	-	-
Totalt		1 200	141	1 341

1) Avgick som ledamot i SJs styrelse den 29 april 2015.

Ersättningar, exklusive sociala avgifter och löneskatt, till ledande befattningshavare i koncernen
2015

TSEK		Grundlön	Förmåner	Summa	Pensionskostnad	Totalt	Uppsägningstid från arbetsgivaren + antal månaders avgångsvederlag	Avgångsvederlag och uppsägningskostnad
Koncernchef/Verkställande direktör SJ AB	Crister Fritzson	4 435	32	4 466	1 315	5 781	6+18	-
Direktör HR	Peter Blomqvist	1 599	71	1 670	708	2 378	6+18	-
Direktör Trafik & Service	Madeleine Raukas	2 166	65	2 231	464	2 695	6+12	-
Direktör Kommunikation ¹	Helga Baagøe	311	14	325	91	416	6+12	2 993
Direktör Marknad och Försäljning	Thomas Silbersky	2 550	42	2 591	787	3 378	6+12	-
Direktör Kvalitet & Miljö/Hållbarhetschef	Erica Kronhöffer	1 526	29	1 555	444	1 999	6+12	-
Direktör Ekonomi	Carina Wång	1 974	0	1 974	435	2 408	6+12	-
Direktör Planering	Jens Wigen	2 110	49	2 159	703	2 862	6+12	-
Direktör Fordon	Claes Broström	2 087	66	2 152	668	2 820	6+12	-
Direktör IT ²	Björn Rosell	1 758	48	1 806	394	2 199	6+12	2 928
Direktör Produkt	Caroline Åstrand	1 810	56	1 866	390	2 256	6+12	-
Direktör Strategi och Affärsutveckling, tf IT-direktör ³	Lena Herrmann	658	0	658	152	810	6+12	-
Vd SJ Norrlandståg	Björn Nilsson	1 653	5	1 658	532	2 190	6+12	-
Vd Stockholmståg	Kjell Färnström	1 847	69	1 916	825	2 741	6+12	-
Vd SJ Götalandståg	Lena Källström	1 450	50	1 500	488	1 988	6+12	-
Summa		27 934	595	28 528	8 395	36 923		5 921

1) Lämnade SJ den 1 mars 2015. Grundlön, förmåner och pensionskostnad redovisade t o m februari.

2) Lämnade SJ den 23 november 2015. Grundlön, förmåner och pensionskostnad redovisade t o m november.

3) Ingår i koncernledningen från 27 augusti. Grundlön, förmåner och pensionskostnad redovisade fr o m september.

Not 5, forts.

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	-	-	-
Ledamot ²	Mikael Stöhr	113	-	113
Ledamot ²	Ulrika Dellby	113	-	113
Arbetstagarrepresentanter		-	-	-
Totalt		1 276	141	1 417

¹) Avgick som ledamot i SJs styrelse den 28 april 2014.

²) Ny ledamot från och med den 28 april 2014.

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

2014							Uppsägningstid från arbetsgivaren + antal månaders avgångsvederlag	Avgångsvederlag och uppsägningskostnad
TSEK		Grundlön	Förmåner	Summa	Pensionskostnad	Totalt		
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	-
Direktör Marknad och Försäljning	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 ¹	Caroline Åstrand	1 591	79	1 671	348	2 019	6+12	-
Vd SJ Norrlandståg	Björn Nilsson	1 568	5	1 573	457	2 030	6+12	-
Vd Linkon ²	Christer Jernberg	1 163	76	1 239	306	1 545	6+18	-
Vd Stockholmsståg	Kjell Färnström	1 724	85	1 808	794	2 602	6+12	-
Vd SJ Försäkring	Carl Dahlberg	737	13	749	231	980	6+12	-
Vd SJ Götalandståg	Lena Källström	1 262	32	1 294	387	1 681	6+6	-
Summa		29 987	764	30 751	8 712	39 464		

¹) Ingår i koncernledningen fr o m 1 januari 2014.

²) Grundlön, förmåner och pensionskostnad redovisade t o m november då ett bestämmande inflytande över bolaget upphörde.

Förändringar i kretsen koncernledning och övriga ledande befattningshavare

Helga Baagøe, Direktör Kommunikation, lämnade SJ den 1 mars och Björn Rosell, Direktör IT, lämnade SJ den 23 november. Lena Herrmann, Direktör Strategi och Affärsutveckling och tf IT-Direktör, ingår i koncernledningen från och med den 27 augusti.

Ersättning till ledande befattningshavare

Med ledande befattningshavare avses verkställande direktör, verksamhetsansvariga personer i bolaget som ingår i koncernledningen samt verkställande direktörer i dotterbolag som rapporterar till koncernchefen.

Riktlinjer och beslutsformer

Bolaget har under året följt de principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare som fattades på årsstämman 2015. 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 ersättningsarna 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 bland annat att bereda styrelsens förslag till principer för lön och övriga ersättningar. Ledamöter i ersättningsutskottet är Jan Sundling, Ulrika Dellby och Michael Thorén. Läs mer på sidan 41.

Ersättning Styrelse

Enligt beslut av årsstämman 2015 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 till ledamot anställd i Regeringskansliet. Det finns inga åtaganden om pensionsförmåner för externa styrelseledamöter. Enligt beslut på årsstämma den 29 april 2015 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 vd 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.

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

Pensioner

För ledande befattningshavare utgår pension enligt ITP-plan.

Uppsägningar och avgångsvederlag

Vid uppsägning från bolagets sida gäller de uppsägningstider samt avgångsvederlag som anges i tabellen på sidorna 63–64. Vid ny anställning eller inkomst från annan förvärvsverksamhet ska uppsägningsslönen och avgångsvederlaget reduceras med belopp motsvarande ny inkomst eller annan förmån under den aktuella perioden.

6. Av- och nedskrivningar

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2015	2014	2015	2014
Avskrivningar materiella anläggningstillgångar	-713	-760	-713	-760
Avskrivningar immateriella tillgångar	-55	-94	-54	-67
Nedskrivningar	-46	-31	-46	-31
Summa	-814	-885	-813	-858

2015 har nedskrivning skett av materiell anläggningstillgång om 11 MSEK för att spegla intjäningsförmågan för SJs nya familjevagn (personvagn) korrekt samt av immateriell tillgång om 35 MSEK till följd av förändrat bedömt nyttjandevärde av pågående projekt.

Den pågående upprustningen av X 2000 har medfört att bedömd ekonomisk livslängd för fordonen förlängts, vilket under året gav en positiv effekt på avskrivningskostnaderna om 46 MSEK.

7. Övriga kostnader

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2015	2014	2015	2014
Underhåll och tillsyn av tåg	-1 327	-1 406	-750	-822
Elkostnader för tågdrift	-405	-440	-238	-261
Infrastrukturavgifter	-581	-524	-405	-378
Övriga produktionsrelaterade kostnader	-1 093	-1 153	-533	-535
Indirekta kostnader	-1 422	-1 286	-1 222	-1 235
Summa	-4 828	-4 809	-3 148	-3 231

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

8. Ersättning till revisorer

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2015	2014	2015	2014
Deloitte AB				
Revisionsuppdrag	-2	-2	-2	-2
Revision utöver revisionsuppdraget	0	0	0	0
Övriga uppdrag	-1	0	-1	0
Summa	-3	-2	-3	-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 redovisas under övriga uppdrag. Övriga uppdrag avser till exempel tolkning av IFRS och andra redovisningsregler.

9. Resultat från andelar koncernbolag

MSEK	Moderbolaget	
	2015	2014
Erhållna koncernbidrag	27	52
Lämnade koncernbidrag	-43	-83
Nedskrivning andelar i koncernbolag	-24	-9
Försäljning av andelar i koncernbolag	-	40
Utdelning	235	-
Summa	195	0

Nedskrivning av andelar i koncernbolag avser 2015 andelar i SJ Försäkring. Nedskrivning görs till dess bokförda värde.

Utdelning om 235 MSEK avser utdelning av resultatandel av koncernbolaget Stockholmståg KB.

10. Ränteintäkter, räntekostnader och liknande

Ränteintäkter och liknande poster, MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2015	2014	2015	2014
Försäljning långfristiga värdepappersinnehav	-	8	-	-
Ränteintäkter, kortfristiga fordringar	-1	31	0	23
Ränteintäkter, långfristiga fordringar	3	9	0	9
Ränteintäkter från koncernbolag	-	-	-	-
Summa	2	49	0	32

Räntekostnader och liknande poster, MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2015	2014	2015	2014
Räntekostnader avseende lån och leasing	-9	-24	-13	-24
Netto räntesäkringsinstrument	-9	-13	-9	-13
Kursdifferenser	-2	2	-2	2
Övriga finansiella kostnader ¹	-6	-4	-6	-4
Räntekostnader till koncernbolag	-	-	0	-2
Summa	-25	-39	-29	-40

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

2015 Koncernen – klassificering finansnetto, MSEK	Finansiella intäkter	Finansiella kostnader	Vinst/Förlust Resultat	Finansnetto	Vinst/Förlust Övrigt totalresultat
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet					
Obligationer	6		-10	-5	
Lånefordringar och kundfordringar					
Kassa och bank	1			1	
Fordringar	2			2	
Finansiella tillgångar som kan säljas					
Placeringar	4			4	-5
Finansiella intäkter	13	-	-10	2	-5
Derivat identifierat som säkringsinstrument					
Derivatinstrument ¹	1	-9		-8	5
Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde					
Leasingskulder ²		-9		-9	
Övriga skulder		-8		-8	
Finansiella kostnader	1	-26	-	-25	5

¹) Total påverkan från derivatinstrument som är redovisat i övrigt totalresultat uppgick till 5 MSEK (-13) före skatt. 9 MSEK (13) har förts till räntenettot från kassaflödessäkringar.

²) Administrativa kostnader och avgifter relaterade till leasingkontrakt uppgick under 2015 till -2 MSEK (-1).

2014 Koncernen – klassificering finansnetto, MSEK	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	8	-20		-13	-13
Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde					
Leasingskulder		-24		-24	
Övriga skulder	2	-4		-2	
Finansiella kostnader	10	-49	-	-39	-13

11. Skatt

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2015	2014	2015	2014
Uppskjuten skattekostnad	-78	-118	-82	-118
Summa	-78	-118	-82	-118

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

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2015	2014	2015	2014
Uppskjuten skatt finansiella tillgångar som kan säljas	1	1	0	1
Uppskjuten skatt avseende kassaflödessäkringar	-1	3	-1	3
Summa	0	4	-1	4

Följande uppskjutna skattefordringar och skatteskulder har identifierats:

Uppskjutna skattefordringar, MSEK, avseende:	Koncernen		Moderbolaget	
	2015	2014	2015	2014
Underskottsavdrag	-	4	-	4
Temporära skillnader finansiella instrument kassaflödessäkringar	3	4	3	4
Temporära skillnader övriga reserver	11	11	11	11
Uppskjutna skattefordringar	14	19	14	19

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

Koncernen	2015		2014	
	Skatt, MSEK	Skattesats, %	Skatt, MSEK	Skattesats, %
Avstämning av redovisad skatt och effektiv skattesats				
Skatt enligt gällande svensk skattesats	-132	-22	-127	-22
Ej avdragsgilla kostnader	-1	0	-3	-1
Skatteeffekt hänförlig till tidigare års deklarationer	-2	-	0	0
Resultat från aktier och andelar	3	-	9	2
Nedskrivning och återföring nedskrivning av andelar	1	0	5	1
Övriga skillnader	-	-	-2	0
Redovisad skatt som påverkat årets resultat i Rapport över totalresultatet	-131	-22	-118	-20

Uppskjutna skatteskulder, MSEK, avseende:	Koncernen		Moderbolaget	
	2015	2014	2015	2014
Temporära skillnader förbättring på annans fastighet	-2	-2	-2	-2
Temporära skillnader restvärde avskrivning	-461	-383	-461	-383
Temporära skillnader övriga reserver	-6	-10	-	-
Uppskjutna skatteskulder	-469	-396	-463	-385
Redovisad uppskjuten skattefordran/skatteskuld, netto	-455	-377	-449	-367

Sjs ackumulerade underskottsavdrag uppgår till 0 MSEK (21) i koncernen och 0 MSEK (21) i moderbolaget.

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.

Not 11, forts.

Moderbolaget	2015		2014	
	Skatt, MSEK	Skattesats, %	Skatt, MSEK	Skattesats, %
Avstämning av redovisad skatt och effektiv skattesats				
Skatt enligt gällande skattesats	-151	-22	-101	-22
Utdelning från kommanditbolag	52	8	-	-
Ej avdragsgilla kostnader	-1	0	-2	0
Skatt hänförlig till vinst/förlust i kommanditbolag	-29	-4	-29	-6
Effekt av ändring i tidigare års deklarationer	-2	0	1	0
Resultat från aktier och andelar	-	-	11	2
Nedskrivning och återföring nedskrivning av andelar	-4	-1	3	1
Övriga skillnader	-	-	-1	0
Redovisad skatt i resultaträkningen	-135	-20	-118	-26

12. Materiella anläggningstillgångar

2015 Koncernen MSEK	Leasad byggnad	Egna transport- medel	Egna investe- ringar i leasade transportmedel	Leasade transport- medel	Summa transport- medel	Summa maskiner och inventarier	Pågående nyanlägg- ningar	Summa materi- ella anlägg- ningstillgångar
Anskaffningsvärde vid årets början	59	11 537	86	1 933	13 556	196	589	14 400
Investeringar	-	139	-	2	141	6	246	393
Försäljningar/utrangeringar	-	-91	-	-	-91	-31	-	-122
Omklassificeringar	-	2 131	-86	1 933	112	5	-117	0
Akkumulerat anskaffnings- värde vid årets slut	59	13 716	0	2	13 718	176	718	14 671
Akkumulerade avskrivningar vid årets början	-29	-6 347	-33	33	-6 347	-126	0	-6 502
Årets avskrivningar	-3	-668	-4	-18	-690	-20	-	-713
Försäljningar/utrangeringar	-	88	-	-	88	31	-	119
Omklassificeringar	-	-20	37	-16	1	-1	-	0
Akkumulerade avskrivningar vid årets slut	-32	-6 947	0	-1	-6 948	-116	0	-7 096
Akkumulerade nedskrivningar vid årets början	-	-61	-6	-1 575	-1 642	-6	-	-1 648
Omklassificeringar	-	-1 581	6	1 575	-	-	-	0
Årets nedskrivningar	-	-11	-	-	-11	-	-	-11
Akkumulerade nedskrivningar vid årets slut	-	-1 653	0	0	-1 653	-6	-	-1 659
Redovisat värde vid årets slut	27	5 116	0	1	5 117	54	718	5 916

Årets investeringar är främst hänförliga till upprustning och modernisering av Sjs 36 X 2000-tågsätt. Den totala investeringen i både komfort och teknik uppskattas till 3,5 miljarder kronor, varav den tekniska uppgraderingen bedöms uppgå till 1,4 miljarder kronor. Upprustningen beräknas pågå till 2019 och tågsätten sätts i trafik allt eftersom de är klara.

Omklassificeringen under 2015 består främst av att kvarvarande lease avseende dubbeldäckare lösts per 30 juni 2015.

Årets nedskrivning avser familjevagnar (personvagnar) för att korrekt spegla dess intjäningsförmåga.

I koncernen och i moderbolaget finns framtida investeringsåtaganden om 1 143 MSEK (1 143) avseende teknisk uppgradering i Sjs 36 X 2000-tågsätt.

Pågående nyanläggningar avser levererade materiella anläggningstillgångar som ännu inte tagits i bruk och består av investeringar avseende främst av uppgradering i Sjs 36 X 2000-tågsätt men även ett antal större revisioner av fordonen.

Anläggningstillgångar till försäljning per den 31 december 2015 uppgick till 65 MSEK (60) och avser två tåg av modell X31.

2015 Moberbolaget MSEK	Leasad byggnad	Egna transport- medel	Egna investe- ringar i leasade transportmedel	Leasade transport- medel	Summa transport- medel	Summa maskiner och inventarier	Pågående nyanlägg- ningar	Summa materi- ella anlägg- ningstillgångar
Anskaffningsvärde vid årets början	59	11 618	86	1 933	13 637	167	589	14 452
Investeringar	-	144	-	2	146	6	246	398
Försäljningar/utrangeringar	-	-91	-	-	-91	-9	-	-100
Omklassificeringar	-	2 131	-86	-1 933	112	5	-117	0
Ackumulerat anskaffnings- värde vid årets slut	59	13 802	0	2	13 804	169	718	14 750
Ackumulerade avskrivningar vid årets början	-29	-6 368	-33	33	-6 368	-103	-	-6 500
Årets avskrivningar	-3	-668	-4	-18	-690	-20	-	-713
Försäljningar/utrangeringar	-	88	-	-	88	9	-	97
Omklassificeringar	-	-20	37	-16	1	-1	-	0
Ackumulerade avskrivningar vid årets slut	-32	-6 968	0	-1	-6 969	-115	-	-7 116
Ackumulerade nedskrivningar vid årets början	-	-61	-6	-1 575	-1 642	-	-	-1 642
Omklassificeringar	-	-1 581	6	1 575	-	-	-	0
Årets nedskrivningar	-	-11	-	-	-11	-	-	-11
Ackumulerade nedskrivningar vid årets slut	-	-1 653	0	-1 575	-1 653	-	-	-1 653
Redovisat värde vid årets slut	27	5 181	0	1	5 182	54	718	5 981

2014 Koncernen MSEK	Leasad byggnad	Egna transport- medel	Egna investe- ringar i leasade transportmedel	Leasade transport- medel	Summa transport- medel	Summa maskiner och inventarier	Pågående nyanlägg- ningar	Summa materi- ella anlägg- ningstillgångar
Anskaffningsvärde vid årets början	59	9 214	286	3 563	13 063	217	455	13 794
Investeringar	-	168	-	1	169	6	518	693
Försäljningar/utrangeringar	-	-51	-	-	-51	-36	-	-87
Omklassificeringar	-	2 206	-200	-1 631	375	9	-384	0
Ackumulerat anskaffnings- värde vid årets slut	59	11 537	86	1 933	13 556	196	589	14 400
Ackumulerade avskrivningar vid årets början	-26	-4 877	-118	-667	-5 662	-130	-	-5 818
Årets avskrivningar	-3	-635	-17	-74	-726	-31	-	-760
Försäljningar/utrangeringar	-	41	-	-	41	35	-	76
Omklassificeringar	-	-876	102	774	-	-	-	0
Ackumulerade avskrivningar vid årets slut	-29	-6 347	-33	33	-6 347	-126	-	-6 502
Ackumulerade nedskrivningar vid årets början	-	-33	-6	-1 575	-1 614	-6	-	-1 620
Årets nedskrivningar	-	-28	-	-	-28	-	-	-28
Ackumulerade 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 X 2000-tåget från Kina och de ombyggda familjevagnarna (personvagnar) tagits i drift. Årets nedskrivning är hänförlig till dessa familjevagnar.

Under 2014 har även en försäljning av 25 stycken lok skett. Dels har de 13 lok som förra året klassificerades som anläggningstillgångar för

försäljning sålts och dels har de sista kvarvarande (12 stycken) loken blivit sålda. Även en försäljning av 16 stycken äldre lok och personvagnar har genomförts.

Anläggningstillgångar till försäljning per den 31 december 2014 uppgick till 60 MSEK och avser två tåg av modell X31.

Noter

Not 12, forts.

2014 Möderbolaget MSEK	Leasad byggnad	Egna transport- medel	Egna investe- ringar i leasade transportmedel	Leasade transport- medel	Summa transport- medel	Summa maskiner och inventarier	Pågående nyanlägg- ningar	Summa materi- ella anlägg- ningstillgångar
Anskaffningsvärde vid årets början	59	9 318	286	3 563	13 167	185	455	13 866
Investeringar	-	168	-	1	169	6	518	693
Försäljningar/utrangeringar	-	-74	-	-	-74	-33	-	-107
Omklassificeringar	-	2 206	-200	-1 631	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
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

13. Immateriella tillgångar

Koncernen	2015			2014		
MSEK	Varumärke	Balanserade utgifter för utveckling	Totalt	Varumärke	Balanserade utgifter för utveckling	Totalt
Anskaffningsvärde vid årets början	240	713	953	240	931	1 171
Investeringar	-	133	133	-	135	135
Försäljning/utrangering	-	-3	-3	-	-353	-353
Akkumulerat anskaffningsvärde vid årets slut	240	843	1 083	240	713	953
Akkumulerade avskrivningar vid årets början	-240	-477	-717	-240	-623	-863
Årets avskrivningar	-	-44	-44	-	-66	-66
Årets nedskrivningar	-	-46	-46	-	-31	-31
Försäljning/utrangering	-	2	2	-	243	243
Akkumulerade avskrivningar vid årets slut	-240	-565	-805	-240	-477	-717
Redovisat värde vid årets slut	0	278	278	0	236	236

Möderbolaget	2015			2014		
MSEK	Varumärke	Balanserade utgifter för utveckling	Totalt	Varumärke	Balanserade utgifter för utveckling	Totalt
Anskaffningsvärde vid årets början	240	695	935	240	560	800
Investeringar	-	133	132	-	135	135
Försäljningar/utrangeringar	-	-1	-1	-	-	-
Akkumulerat anskaffningsvärde vid årets slut	240	826	1 066	240	695	935
Akkumulerade avskrivningar vid årets början	-240	-460	-700	-240	-390	-630
Årets avskrivningar	-	-43	-43	-	-39	-39
Årets avskrivningar	-	-46	-46	-	-31	-31
Akkumulerade avskrivningar vid årets slut	-240	-549	-789	-240	-460	-700
Redovisat värde vid årets slut	0	277	277	0	235	235

Sjs immateriella tillgångar är uppdelade i varumärke och övriga immateriella tillgångar.

Posten varumärke uppstod vid övertagandet av persontrafik-verksamheten från Statens Järnvägar. Avskrivningstiden har varit 10 år, varför posten per sista december 2015 är fullt avskriven.

Balanserade utgifter för utveckling avser främst utvecklingskostnader för verksamhetsnära IT-system.

Under året har nedskrivning om 46 MSEK (31) främst till följd av förändrat bedömt nyttjandevärde av pågående projekt.

14. Andelar i koncernbolag

Moderbolaget, MSEK	2015	2014
Redovisat värde vid årets början	147	206
Försäljning / omklassificering	-	-50
Nedskrivning	-24	-9
Redovisat värde vid årets slut	123	147

Specifikation över aktier och andelar i koncernbolag	Org nr	Säte	Antal andelar	Andeli, %	2015	2014
SJ Event AB	556577-3008	Stockholm	1 000	100	0	0
SJ Försäkring AB	516401-8458	Stockholm	30 000	100	30	54
SJ Invest AB	556022-1755	Stockholm	700 000	100	87	87
SJ Götalandsståg AB	556083-2098	Stockholm	5 000	100	1	1
SJ Adventure AB	556064-8692	Stockholm	5 000	100	1	1
Entertrainment AB	556034-4235	Malmö	1 605	100	0	0
SJ Norrlandsståg 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					123	147

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

Kapitalandelen överensstämmer med rösträttsandelen.

Nedskrivning av andelar i dotterbolaget SJ Försäkring om 24 MSEK har gjorts under året.

15. Andelar i intressebolag

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2015	2014	2015	2014
Ingående anskaffningsvärden	45	20	27	16
Inköp/omklassificering	-	26	-	13
Försäljning	-	-1	-	-1
Ackumulerade anskaffningsvärden vid årets slut	45	45	27	27
Ackumulerade resultatandelar vid årets början	-6	-6	0	0
Årets resultatandel i intressebolags resultat	14	-	-	0
Ackumulerade resultatandelar vid årets slut	8	-6	0	0
Ackumulerade nedskrivningar vid årets början	-11	-3	-14	-14
Årets nedskrivningar	-	-8	-	-
Ackumulerade nedskrivningar vid årets slut	-11	-11	-14	-14
Bokfört värde vid årets slut	43	28	13	13

Not 15, forts.

Specifikation av koncernens och moderbolagets innehav av andelar i intressebolag samt redovisat värde, MSEK	Org nr	Säte	Antal andelar	Kapitalandel, %	Koncernen		Moderbolaget	
					2015	2014	2015	2014
Sveriges Kommunikationer AB	556005-5955	Stockholm	1 400	50	2	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	39	26	12	12
Summa ägda andelar i intressebolag					43	28	13	13

Specifikation av intressebolagens tillgångar, skulder, intäkter och resultat, MSEK	Org nr	Säte	2015				2014			
			Tillgångar	Skulder	Intäkter	Resultat	Tillgångar	Skulder	Intäkter	Resultat
Sveriges Kommunikationer AB	556005-5955	Stockholm	7	3	2	0	8	5	2	0
Kust till Kust AB	556481-7822	Karlskrona	0	0	0	0	0	0	0	0
Trafik i Mälardalen AB	556083-1959	Stockholm	3	2	5	0	4	1	5	1
Fly Rail AB	556773-5252	Stockholm	0	0	-	0	0	0	-	0
Botniatåg AB	556801-1828	Stockholm	131	113	145	17	39	50	200	50
Vänertåg AB	556848-9016	Stockholm	0	0	-	-	0	0	-	-
Linkon AB	556577-2984	Stockholm	275	145	253	59	245	193	0	-11
Summa intressebolag			416	262	405	76	296	249	207	40

Andel av resultat i intressebolag, MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2015	2014	2015	2014
Årets andel av resultat i intressebolag	14	4	-	12
Upplösning reserv framtida förluster i intressebolag	5	22	4	22
Summa	19	26	4	34

Kapitalandelen överensstämmer med rösträttsandelen. Årets andel av intressebolags resultat är främst hänförligt till resultatandel i

intressebolaget Linkon, som i december 2014 avyttrades till 75 procent och därmed blev klassificerat som ett intressebolag.

16. Långfristiga fordringar

MSEK	Koncernen				Moderbolaget			
	2015 Redovisat värde	2015 Verkligt värde	2014 Redovisat värde	2014 Verkligt värde	2015 Redovisat värde	2015 Verkligt värde	2014 Redovisat värde	2014 Verkligt värde
Depositioner	1	1	173	173	-	-	173	173
Långfristiga placeringar	79	79	223	223	-	-	-	-
Övrig långfristig fordran	-	-	171	171	-	-	171	171
Summa	80	80	568	568	0	0	344	344

De långfristiga fordringarna 2015 avser långfristiga placeringar i dotterbolaget SJ Försäkring för att garantera försäkringstekniska åtaganden. Marknadsvärdet av placeringarna uppgick till 80 MSEK (223) på balansdagen.

2014 avsåg de långfristiga fordringarna och depositionerna säkringar i samband med leasingfinansiering för dubbeldäckarna uppgående till 336 MSEK. Den 30 juni löstes den kvarvarande leasen avseende dubbeldäckarna uppgående till cirka 383 MSEK. Betalning för lösen av leasen finansierades med egen kassa och i samband med lösen återfick SJ tidigare lämnade depositioner för lease-lånet om 339 MSEK inklusive ränta.

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 -3 MSEK (-3) och beror på en mindre mängd kontokortsbedrägerier. Konstaterade förluster i relation till SJs nettoomsättning uppgick till 0,03 procent (0,03).

Åldersfördelning kundfordringar, MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2015	2014	2015	2014
< 30 dagar	231	172	87	94
30–60 dagar	5	7	5	7
60–90 dagar	3	-2	3	-2
> 90 dagar	11	33	11	33
Avräkningskonton	-1	2	-1	1
Totalt	249	211	105	133

Varav:	Koncernen	
Osäkra fordringar, MSEK	2015	2014
Osäkra fordringar vid årets början	8	9
Reservering för befarade förluster	1	2
Konstaterade förluster	-3	-3
Osäkra fordringar vid årets slut	7	8

18. Övriga fordringar

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2015	2014	2015	2014
Moms och skattefordran	173	131	148	103
Skador fordon	21	55	21	42
Återförsäkring	-	4	-	-
Övrig fordran	14	3	0	3
Summa	208	193	170	148

19. Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2015	2014	2015	2014
Förutbetalda fordonskostnader	24	15	24	15
Förutbetalda hyreskostnader	74	72	37	39
Förutbetalda underhållskostnader	26	20	-	0
Förutbetalda stationsavgifter	-	8	-	7
Övriga förutbetalda kostnader	48	61	46	57
Upplupna räntintäkter	2	18	2	3
Övriga upplupna intäkter	24	12	9	12
Summa	198	206	118	133

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

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.

Valutarisk

Valutaexponering består för SJs del främst 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 säkrings-ändamål får, enligt finanspolicy, maximalt uppgå till motsvarande 100 MSEK.

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 0 MSEK (0). Det verkliga värdet av dessa positioner uppgick till 0 MSEK (0). Därutöver fanns valutaderivat om nominellt 18 MSEK (19) vilka avser ekonomisk säkring avseende finansiella placeringar i utländsk valuta. Det verkliga värdet av dessa positioner uppgick till 0 MSEK (0).

Ränterisk

Koncernens finansieringskostnad och förräntning av likvida medel påverkas av förändringar i det allmänna ränteläget.

SJs upplåning består av banklån som löper med rörlig ränta.

Bolagets finanspolicy anger emellertid att den genomsnittliga räntebindningstiden i låneportföljen ska ligga i intervallet 1–3 år.

För att hantera ränteexponering 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 1,1 år (1,3).

Värdet på de ränteswapavtal som SJ innehar för att förlänga den genomsnittliga räntebindningstiden påverkas omgående vid förändrade marknadsräntor.

Marknadsvärdet på SJs utestående räntederivatinstrument uppgick till -13 MSEK (-18) 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 kreditriskpåslag kan förändras eller genom att marknadens kreditspreadar kan förändras generellt. SJ innehar endast obligationer med hög rating, vilket innebär lägre kreditriskpåslag och mindre absoluta fluktuationer.

Marknadsvärdet på SJs obligationer med en löptid överstigande 1 år uppgick till 777 MSEK (715) på balansdagen.

Kredit- och motpartsrisk

Kredit- och motpartsrisk avser att motparten i en transaktion inte kan fullgöra sitt åtagande och därmed åsamkar SJ en förlust.

SJ exponeras för detta framför allt när överskottslikviditet placeras i finansiella tillgångar, men även i finansiella derivatkontrakt, i garantier samt vid beviljande av kommersiella kundkrediter.

Noter

Not 20, forts.

Finansiell kreditrisk

Sjs finanspolicy föreskriver hur likvida medel får placeras. Motpartens kreditvärdighet ska 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 2015 uppgick den totala motpartsexponeringen i placeringar till 797 MSEK (1 328). Av den totala motpartsexponeringen uppgick finansiella tillgångar värderade till verkligt värde till 797 MSEK (1 328). Förändringen förklaras främst av att den kvarvarande leasen avseende dubbeldäckarna uppgående till cirka 383 MSEK löstes den 30 juni 2015. Betalning för lösen av leasen finansierades med egen kassa och i samband med lösen återfick SJ tidigare lämnade depositioner för lease-lånet om 339 MSEK inklusive ränta.

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 säkerställda banklån med Nordea Finans och Nordiska Investeringsbanken 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 finanspolicy att SJ vid varje tillfälle ska kunna säkerställa en likviditetsreserv uppgående till minst 500 MSEK.

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 815 MSEK (1 060).

Därutöver outnyttjade kreditlöften uppgick på balansdagen till 100 MSEK (100).

SJ begränsar finansieringsrisken genom att styra lånens löptider så att en över tiden lämplig förfallostruktur uppnås.

Löptidsanalys avseende utestående finansiella skulder, MSEK	Koncernen/Moderbolaget					
	2015			2014		
	Ränta	Amortering	Kassaflöde	Ränta	Amortering	Kassaflöde
Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde						
Inom 1 år	17	111	128	14	415	429
1-2 år	18	111	129	13	40	54
2-3 år	18	111	129	13	41	54
3-4 år	19	111	130	13	41	54
4-5 år	19	304	323	14	41	55
5 år eller senare	45	730	775	34	544	578
Summa	137	1 478	1 615	102	1 122	1 224
Avgår kortfristig del	-17	-111	-128	-14	-415	-429
Summa långfristig del	120	1 367	1 487	88	707	795

Finansiella skulder avser banklån samt verkstadshyra, vilken beaktas som leasingskuld.

Finansiella derivatinstrument, MSEK	Koncernen/Moderbolaget			
	2015		2014	
	Nominellt värde	Verkligt värde	Nominellt värde	Verkligt värde
Ränteswapavtal	400	-13	500	-18
Valutaterminkontrakt positivt	-	-	-	-
Valutaterminkontrakt negativt	18	0	19	0
Summa	418	-13	519	-18

Totalt marknadsvärde av derivatinstrument som innehas i säkrings- syfte, inklusive ekonomisk säkring, uppgick vid utgången av år 2015

till -13 MSEK (-18). Av dessa uppgick marknadsvärde för derivat som kvalificerade sig för säkringsredovisning till -13 MSEK (-18).

Förfallstruktur derivatinstrument, MSEK	Koncernen / Moderbolag			
	2015 Ränte- swapavtal	2014 Ränte- swapavtal	2015 Valuta- terminals- kontrakt	2014 Valuta- terminals- kontrakt
Inom 1 år	-	300	18	19
1-2 år	100	-	-	-
2-3 år	100	100	-	-
3-4 år	100	-	-	-
4-5 år	-	100	-	-
5 år eller senare	100	-	-	-
Summa	400	500	18	19

Känslighetsanalys

Sjs upplåning består huvudsakligen av banklån med rörlig ränta som baseras på en, tre eller sex månader 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 1 478 MSEK. Då fyra stycken ränteswapavtal har ingåtts till ett belopp om totalt nominellt 400 MSEK (500), är Sjs direkta transaktionsexponering vid en ränteförändring om +1 procent cirka -11 MSEK årligen. Sjs ränteswapar om 400 MSEK har en genomsnittlig löptid om 1,8 år, vilket medför en direkt värdeökning om cirka 14 MSEK, vid en förflyttning av räntekurvan med +1 procent. Då säkringsredovisning tillämpas påverkar värdeförändringen övrigt totalresultat.

Av Sjs tillgängliga likviditet om 894 MSEK, är 830 MSEK placerad med löptider understigande 1 år eller i FRN-obligationer.

Sjs direkta transaktionsexponering vid en ränteförändring om +1 procent uppgår till cirka -1 MSEK per år.

Vid en förflyttning av räntekurvan med +1 procent ges en direkt värdeförändring om cirka -3 MSEK avseende Sjs fastförräntade obligationsportfölj.

Känslighetsanalys, MSEK	Volym	Värde- förändring	Resultateffekt på ett års sikt
Ränteförändring, +1%, samtliga räntor			
Räntebärande upplåning	1 478		-15
Räntesäkringsinstrument	400	14	4
Transaktionsexponering i skuldportföljen	1 078		-11
Korta placeringar och FRN obligationer	830		8
Summa transaktionsexponering	248		-3
Fastförräntad obligationsportfölj		-1	

På längre sikt ges i enlighet med nettoskulden per den 31 december 2015 om 751 MSEK, vid en 1-procentig förändring av marknadsräntan, en årlig exponering om -8 MSEK (4).

Sj hade på balansdagen medel i utländska valutor, i annat syfte än säkring, om 11 MSEK (11). Det ger en resultateffekt om -1 MSEK vid en förändring av SEK mot andra valutor med 10 procent.

Koncernen				2015		2014	
Klassificering finansiella instrument, MSEK	Kategori	Värdering	Not	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
Anläggningstillgångar							
Depositioner	Hålles till förfall	Upplupet anskaffningsvärde	16	1	1	173	173
Andra långfristiga fordringar	Finansiella tillgångar som kan säljas	Verkligt värde	16	79	79	394	394
Summa finansiella anläggningstillgångar				80	80	568	568
Omsättningstillgångar							
Kundfordringar och andra fordringar	Lånefordringar och kundfordringar	Upplupet anskaffningsvärde	17	457	457	404	404
Kortfristiga placeringar							
Företagscertifikat	Finansiella tillgångar som kan säljas	Verkligt värde		0	0	45	45
Obligationer	Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet	Verkligt värde		718	718	715	715
Summa omsättningstillgångar				1 175	1 175	1 164	1 164
Likvida medel							
Kassa och bank	Lånefordringar och kundfordringar	Upplupet anskaffningsvärde		97	97	345	345
Summa likvida medel				97	97	345	345

Noter

Not 20, forts.

Koncernen				2015		2014	
Klassificering finansiella instrument, MSEK	Kategori	Värdering	Not	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
Derivat							
Ränteswapar	Derivat identifierat som säkringsinstrument	Verkligt värde	20	-13	-13	-18	-18
Valutaterminer	Ekonomisk säkring som innehåses för handel	Verkligt värde	20	0	0	0	0
Summa derivat				-13	-13	-18	-18
Finansiella skulder							
Banklån	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	22	1 452	1 452	722	722
Leverantörsskulder och andra skulder	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde		593	593	506	506
Övriga skulder	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde		148	148	229	229
Summa finansiella skulder				2 193	2 193	1 457	1 457

Hierarkinivå 2 för finansiella instrument värderade till verkligt värde.

MSEK	2015	2014
Hierarki 2	784	1 136
Summa finansiella instrument värderade till verkligt värde	784	1 136

Nivå 2 – Finansiella instrument där verkligt värde fastställs utifrån värderingsmodeller som baseras på andra observerbara data för tillgången eller skulden än noterade priser inkluderade i nivå 1, antingen direkt (det vill säga som prisnoteringar) eller indirekt (det vill säga härledda från prisnoteringar).

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 tidigare utgjorde säkerhet för leasingfinansiering av dubbel-däckare, om 0 MSEK (336).

SJ Försäkring har långfristiga placeringar för att garantera försäkringstekniska åtaganden, vilka uppgår till 79 MSEK (223).

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 innehåses i syfte att öka avkastningen på SJs finansiella tillgångar. Obligationssinnehaven kategoriseras som att de innehåses för handel och värdering sker löpande till verkligt värde via resultatet.

Kortfristiga placeringar

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

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

Likvida medel

I koncernen består likvida medel 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 innehåses av SJ Försäkring AB exkluderas.

I moderbolaget består likvida medel av kassamedel samt disponibla tillgodohavanden hos banker och motsvarande institutioner.

Företagscertifikat klassificeras som likvida medel om löptiden understiger tre månader.

Derivat

Derivat avser utestående derivat på balansdagen, vilka hade ett värde om -13 MSEK (-18).

Inget kvittningsbart belopp förelåg på bokslutsdagen.

Finansiella skulder

Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde innefattar banklån, leverantörsskulder samt övriga skulder.

SJs kreditvillkor avseende banklån antas enligt en approximativ uppskattning vara att betrakta som marknadsmässiga, 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 den 31 december 2015 var de totala långfristiga, utestående räntebärande skuldernas genomsnittsränta 0,6 procent (1,1) exklusive respektive 1,0 procent (2,0) inklusive räntederivat.

Dessutom har SJ en outnyttjad kredit på 100 MSEK (100) hos Nordea Bank AB.

Koncernens totalt beviljade lånelöften hade på balansdagen en genomsnittlig löptid om 5,3 år (4,1).

21. Eget kapital

Koncernen

Aktiekapital

Enligt bolagsordningen för SJ AB ska aktiekapitalet uppgå till lägst 400 MSEK (400) och till högst 1 600 MSEK (1 600). Samtliga aktier är fullt betalda. Inga aktier innehas av bolaget självt eller av dess dotterbolag. I SJ AB finns inga A-aktier, B-aktier eller preferensaktier. Antalet aktier uppgår till 4 000 000 och kvotvärdet är 100 kronor per aktie.

Reserver

För vissa derivat, ränteswapar och valutaterminer tillämpas säkringsredovisning vilket innebär att värdeförändringen har förts mot eget kapital i balansräkningen via övrigt totalresultat. Derivaten uppgick på balansdagen till - 8 MSEK.

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.

Specifikation reserver övrigt totalresultat	Kassaflödes- säkringar		Finansiella tillgångar som kan säljas	
	2015	2014	2015	2014
Koncernen MSEK				
Ingående balans för perioden	-12	-2	4	7
Värdeförändring tillgångar som kan säljas	-	-	-5	-4
Värdeförändring kassaflödessäkringar	-3	-24	-	-
Till resultaträkningen	8	10	-	-
Till balansräkningen	-	-	-	-
Skatteeffekt	-1	4	1	1
Utgående balans för perioden	-8	-12	0	4

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.

Finansiella mål

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

MSEK	2015	2014
Finansiella skulder (räntebärande)	1 646	1 277
Minus: Finansiella tillgångar (räntebärande)	-895	-1 673
Nettoskuld	751	-396
Totalt eget kapital	3 876	5 345
Kassaflödessäkringar och finansiella tillgångar som kan säljas	4	-10
Justerat kapital	3 880	5 335
Skuldsättningsgrad, ggr	0,2	-0,07

Moderbolaget

Bundna och fria reserver

Eget kapital fördelas 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 400 MSEK (400) och reservfond 200 MSEK (200).

Specifikation reserver övrigt totalresultat	Kassaflödes- säkringar		Finansiella tillgångar som kan säljas	
	2015	2014	2015	2014
Moderbolaget MSEK				
Ingående balans för perioden	-12	-2	0	3
Värdeförändring tillgångar som kan säljas	-	-	-1	-4
Värdeförändring kassaflödessäkringar	-3	-24	-	-
Till resultaträkningen	8	10	-	-
Till balansräkningen	-	-	-	-
Skatteeffekt	-1	4	0	1
Utgående balans för perioden	-8	-12	0	0

22. Räntebärande skulder

Sjs upplåning består av banklån där fordon är ställda som säkerhet. Inga finansiella kreditvillkor finns i avtalen.

Sj har ett hyresavtal som löper fram till den 31 december 2024 och är klassificerat som ett finansiellt leasingavtal. Hyresavtalet avser en verkstad för underhåll av dubbeldäckare och för denna verkstad redovisas en årlig amortering av den finansiella leasingsskulden om 3 MSEK (3).

Hösten 2012 togs nya banklån om 800 MSEK som löper till 2020–2022. Lånen innehåller inga kovenanter men nio SJ 3000-fordon är ställda som säkerhet för lånen. Hösten 2015 togs ett nytt 10-årigt

banklån om 770 MSEK med resterande elva SJ 3000-fordon som säkerhet.

Sj förhyr verkstadslokaler i Olskroken, Hagalund och Västerås, vilka vidareuthyrs till Sjs underhållsleverantörer. Den sammanlagda årshyran för kontrakten löper med 43 MSEK (44).

Sj hade vid ingången av 2015 finansiella leasingkontrakt med Nordea Finans Sverige AB (Nordea Finans) avseende 42 dubbeldäckare med löptid fram till åren 2014–2015.

Den totala finansiella leasingsskulden för dubbeldäckarna uppgick på balansdagen till 0 MSEK (374).

MSEK	2015	2014
Framtida minimileasingavgifter	34	414
Ränta	-7	-10
Nuvärde framtida minimileasingavgifter	27	404

	2015		2014	
	Framtida minimileasingavgifter	Nuvärde av framtida minimileasingavgifter	Framtida minimileasingavgifter	Nuvärde av framtida minimileasingavgifter
Leasingkontrakts förfallostruktur, MSEK				
Inom 1 år	5	4	380	373
Summa kortfristiga leasingsskulder	5	4	380	373
Inom mer än 1 men mindre än 5 år	16	14	17	16
Senare än 5 år	13	9	17	15
Summa långfristiga leasingsskulder	29	22	34	31
Totalt leasingsskulder	34	27	414	404

I minimileasingavgifter ingår ränta, kontraktsenliga amorteringar samt restvärde av befintliga leasingsskulder.

	Amortering	
Banklån förfallostruktur, MSEK	2015	2014
Inom 1 år	108	37
Summa kortfristiga banklån	108	37
Inom mer än 1 men mindre än 5 år	625	150
Senare än 5 år	720	532
Summa långfristiga banklån	1 345	682

Operationella leasar koncernen, MSEK	2015			2014		
Framtida betalningsåtaganden i nominella värden	Fordon	Lokaler	Totalt	Fordon	Lokaler	Totalt
Inom 1 år	483	203	686	472	309	781
1–2 år	141	19	160	296	206	502
2–3 år	141	11	152	114	48	162
3–4 år	23	0	23	112	39	152
4–5 år	23	0	23	0	33	33
5 år eller senare	0	0	0	0	38	38
Summa	811	233	1 044	994	674	1 669

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 2015 uppgår till 783 MSEK (814).

23. Avsättningar

Koncernen	Skadelivräntor		Omstrukturering		Försäkringsavtal		Lojalitetsprogram		Övrigt		Totalt	
MSEK	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Avsättning vid årets början	152	144	26	14	70	89	99	96	32	17	379	358
Avsättningar	105	26	0	113	54	22	90	84	54	132	302	378
Beräknad ränta	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4
Upplöst	-	-	-7	-	-	-	-23	-24	-	-	-30	-24
Utnyttjat	-93	-22	-18	-101	-94	-41	-60	-57	-77	-117	-34	-339
Summa	168	152	1	26	30	70	106	99	10	32	316	379
Fördelning i balansräkning												
Långfristiga avsättningar	161	145	0	0	14	14	20	10	0	0	195	170
Kortfristiga avsättningar	7	7	1	26	16	56	86	89	10	32	120	210
Summa	168	152	1	26	30	70	106	99	10	32	316	379

Moderbolaget	Skadelivräntor		Omstrukturering		Försäkringsavtal		Lojalitetsprogram		Övrigt		Totalt	
MSEK	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Avsättning vid årets början	102	95	23	6	0	0	99	96	28	13	252	210
Avsättningar	86	18	-	113	17	-	90	84	54	131	248	346
Beräknad ränta	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3
Upplöst	-	-	-7	-	-	-	-23	-24	-	-	-30	-24
Utnyttjat	-23	-14	-15	-96	-	-	-60	-57	-75	-116	-173	-282
Summa	168	102	1	23	17	0	106	99	8	28	300	252
Fördelning i balansräkning												
Långfristiga avsättningar	161	97	0	0	14	0	20	10	0	0	195	107
Kortfristiga avsättningar	7	5	1	23	3	0	86	89	8	28	105	145
Summa	168	102	1	23	17	0	106	99	8	28	300	252

Skadelivräntor

Skadelivräntor avser skadeersättning som utgår till ett drygt 60-tal personer som skadats till följd av SJs järnvägsverksamhet. Skadelivräntorna är oftast livsvariga men vid 65 års ålder sker normalt en nedskrivning med cirka en tredjedel. Skadelivräntorna räknas årligen upp för att kompensera för inflation. 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.

Från och med 2015 använder SJ en ny beräkningsmetod för avsättning för skadelivräntor till följd av att skadelivräntor har övertagits av SJ AB från koncernens försäkringsbolag, efter godkännande av den skadelidande. Den nya metoden baseras på ett antal antaganden som är fastställda vid beräkning av avsättningen. Diskonteringsräntan om två procent baseras på ett genomsnitt, under de senaste fem åren av den riskfria nominella räntan med en löptid på elva år. Åtagandets duration är för närvarande några år längre men kommer att minska successivt framöver, vilket motiverar valet av en diskonteringsränta baserad på en kortare duration. De förändrade antagandena medförde en högre avsättning om 17 MSEK per den 31 december 2015.

Försäkringsavtal

Under 2015 har pågående personskadeärenden, efter godkännande av den skadelidande, övertagits av SJ AB från koncernens försäkringsbolag för fortsatt handläggning.

Lojalitetsprogram

SJ Prio är SJs kundprogram för resenärer och lanserades 2007. Idag har SJ Prio cirka 1 040 000 medlemmar varav 185 000 tillkom under 2015. Intäkter kopplade till SJ Prio redovisas enligt IFRIC 13, Kundlojalitetsprogram. 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. Avsättningen avseende lojalitetsprogram förfaller inom två år.

Övrigt

Avsättning under året består av ersättning vid försening och försäkringssjälvrisker. Föregående år bestod avsättningar under året av restidsgaranti, hyreskostnader för avslutad verksamhet och försäkringssjälvrisker.

24. Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2015	2014	2015	2014
Personalrelaterade kostnader	243	242	179	179
El- och infrastrukturavgifter	109	110	77	77
Fordonsrelaterade kostnader	100	152	85	145
Övriga upplupna kostnader	116	108	86	68
Förutbetalda årskort och färdbiljetter	235	234	235	234
Övriga förutbetalda intäkter	33	36	33	36
Summa	836	882	695	739

25. Ställda säkerheter

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2015	2014	2015	2014
Säkerhet för upptagna lån	1 772	845	1 772	845
Deposition	–	336	–	336
Summa	1 772	1 181	1 772	1 181

I samband med upptagande av lån från Nordea och Nordiska Investeringsbanken i oktober 2012 ställdes nio SJ 3000-tåg som säkerhet. I september 2015 upptog SJ AB ett nytt lån från Nordiska Investeringsbanken och i samband med det ställdes ytterligare elva SJ 3000-tåg som säkerhet. Redovisat värde för samtliga 20 tågsätt per den 31 december 2015 uppgick till 1 772 MSEK (845). Redovisat värde för dessa upptagna lån uppgick per den 31 december 2015 till 1 454 MSEK (722).

26. Eventualförpliktelser/Ansvarsförbindelser

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2015	2014	2015	2014
Borgensåtagande som komplementär	–	–	204	212
Kapitaltäckningsgaranti koncernbolag	–	–	130	130
Garantier	330	280	330	280
Övrigt	7	10	7	10
Summa	337	290	672	632

Inom koncernen utgörs garantier främst av ställda garantier i enlighet med avtal tillhörande avtalad trafik. Garantier uppgår totalt till 330 MSEK (280), varav 300 MSEK (250) avser helt nytt avtal för Väst-tågen.

Som komplementär har moderbolaget ett åtagande avseende Stockholmståg KBs externa skulder uppgående till 204 MSEK (212).

Moderbolaget har ställt ut kapitaltäckningsgaranti till förmån för samtliga dotterbolagen till och med 2016-12-31. Samtliga dotterbolag förutom SJ Norrlandståg går med vinst varmed det inte bedöms sannolikt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera förpliktelsen. Eget kapital i SJ Norrlandståg har per årsbokslut återställts via koncernbidrag erhållet från moderbolaget.

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 den 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 den 1 januari 2011.

27. Händelser efter balansdagen

Den 17 december 2015 godkände riksdagen en ny lag som innebär att ID-kontroller ska genomföras vid inresa till Sverige. Enligt regeringens förordning ska ID-handlingar kontrolleras innan resenären anländer till Sverige från Danmark, och de resenärer som saknar giltig ID-handling ska inte släppas in i landet.

SJ valde att inte trafikera Sverige-Danmark (i båda riktningarna) från den 4 januari 2016, då förordningen trädde i kraft, då det inte fanns rätt förutsättningar för att hinna genomföra kontrollerna på Köpenhamns Hovedbanegård. SJ har tillsammans med Banedanmark tagit fram en lösning som nu gör ID-kontrollerna möjliga och från den 1 mars 2016 kommer trafiken att återupptas till och från Köpenhamn.

I dom meddelad den 23 mars 2015 biföll förvaltningsrätten Arbetsmiljöverkets yrkande om vite avseende påstådda brister i depåområdet i Hagalund, och förpliktade SJ att till staten utge vite om 0,6 MSEK. Domen överklagades av SJ, men varken kammarrätten eller Högsta förvaltningsdomstolen har beviljat prövningstillstånd. Det innebär att förvaltningsrättens dom står fast och SJ ska därför betala 0,6 MSEK i vite.

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 företags ställning

och resultat, samt att förvaltningsberättelsen ger en rättvisande översikt över utvecklingen av koncernens och företags verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som de företag som ingår i koncernen står inför.

Stockholm den 17 mars 2016

Jan Sundling
Styrelsens ordförande

Ulrika Dellby
Styrelseledamot

Mikael Staffas
Styrelseledamot

Siv Svensson
Styrelseledamot

Michael Thorén
Styrelseledamot

Mikael Stöhr
Styrelseledamot

Gunilla Wikman
Styrelseledamot

Hans Pilgaard
Styrelseledamot

Per Hammarqvist
Styrelseledamot

Erik Johannesson
Styrelseledamot

Crister Fritzson
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats den 17 mars 2016.

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 2015 med undantag för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 39–45. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 32–38 och 46–81.

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 2015 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 2015 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 39–45. 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 2015. 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 39–45 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 17 mars 2016
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 "G4 Sustainability Reporting Guidelines". 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 GRI:s riktlinjer G4. 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
	• Tydlighet
	• Tillförlitlighet

Innehåll

Innehållet i SJs hållbarhetsarbete och denna redovisning baseras på det som framkommit i väsentlighetsanalysen och tillhörande intressentdialog. SJ har en mångfacetterad intressentbild där de olika grupperna har olika fokus. För kunder och resenärer är exempelvis punktligheten och reseupplevelsen viktiga och för ägaren 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 väsentlighetsanalysen. Den bidrar också till att urskilja de områden som i väsentlig grad kan påverka intressenternas bedömningar och beslut. Läs mer på sidan 12.

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 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. Det leder även till att innehållet i hållbarhetsredovisningen är relevant för intressenterna. 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 Hållbart – utgör grunden för vad bolagets 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 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 aspekter i enlighet med GRI:s 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. Det 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 GRI:s allmänt accepterade riktlinjer, G4, 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, inklusive GRI-index som visar var information finns, redovisas årligen i samband med publicering av SJs årsredovisning. 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 detta 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. Det 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 2015. Företaget har definierat hållbarhetsredovisningens omfattning i anslutning till innehållsförteckningen i SJs Års- och Hållbarhetsredovisning 2015.

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 i anslutning till innehållsförteckningen i SJs Års- och Hållbarhetsredovisning 2015, och utgörs av de delar av Sustainability Reporting Guidelines (utgivna av The Global Reporting Initiative (GRI)) som är tillämpliga för hållbarhetsredovisningen, samt av företagets egna framtagna redovisnings- och beräkningsprinciper. Detta ansvar innefattar även den interna kontroll som bedöms nödvändig för att upprätta en hållbarhetsredovisning som inte innehåller väsentliga 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 översikt-

liga 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 god revisionssed i övrigt har. Revisionsföretaget tillämpar ISQC 1 (International Standard on Quality Control) och har därmed ett allsidigt system för kvalitetskontroll vilket innefattar dokumenterade riktlinjer och rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar. 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 17 mars 2016

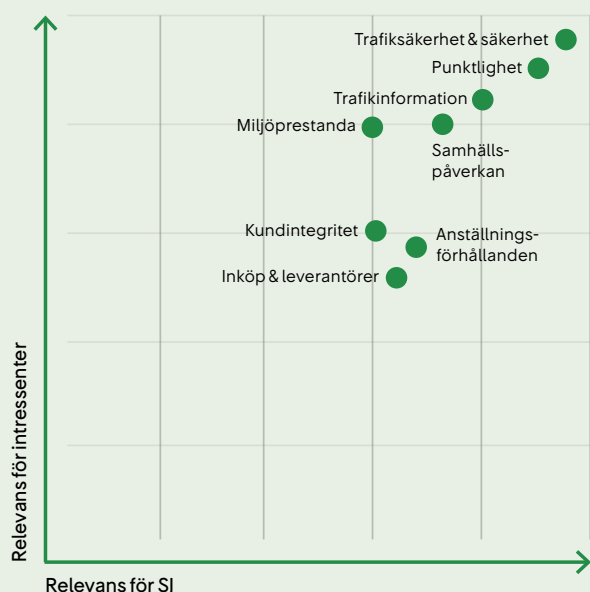
Deloitte AB

Hans Warén
Auktoriserad revisor

Andreas Drugge
Specialistmedlem i FAR

GRI-index

SJs väsentlighetsanalys med koppling till styrkortet



Under 2015 genomförde SJ en väsentlighetsanalys för att identifiera och rangordna vilka områden som är mest väsentliga för vårt långsiktiga värdeskapande. Urvalet utgick från hållbarhetsaspekter definierade av redovisningsramverket GRI G4. Därutöver ingick också företagsspecifika aspekter.

Resultatet av väsentlighetsanalysen har under året diskuterats och verifierats av utvalda intressentgrupper. De åtta aspekter som befanns vara väsentliga visas i matrisen till vänster och matchas mot indikatorer i vårt GRI-index nedan. Läs mer på sidorna 12–13.

Generella standardupplysningar

Upplysning	Beskrivning	Redovisning/kommentar	Sidhänvisning
Strategi och analys			
G4-1	Uttalande från organisationens högsta beslutsfattare		6–7
Organisationens profil			
G4-3	Organisationens namn		Omslag
G4-4	Viktigaste varumärkena, produkterna och tjänsterna		15
G4-5	Lokalisering av organisationens huvudkontor		57
G4-6	Viktiga länder där organisationen är verksam	SJ är i huvudsak verksamt på den svenska marknaden. Norge och Danmark trafikeras i begränsad omfattning.	
G4-7	Ägarstruktur och organisationsform		31, 57
G4-8	Marknader som organisationen är verksam på	SJ bedriver främst verksamhet på den svenska järnvägsmarknaden.	
G4-9	Organisationens storlek		3
G4-10	Antal anställda per anställningsform, kön och region	SJ redovisar inte per region då uppdelningen saknas inom koncernen.	88
G4-11	Andel av personalstyrkan som omfattas av kollektivavtal	Samtliga anställda inom SJ-koncernen omfattas av kollektivavtal.	
G4-12	Organisationens leverantörskedja		88
G4-13	Väsentliga förändringar av organisationens struktur, storlek, ägande	Inga större förändringar har skett under 2015.	
G4-14	Tillämpning av försiktighetsprincipen	Försiktighetsprincipen finns beskriven i miljöbalken och SJ följer denna lagstiftning i verksamheten vid exempelvis val av material på nya tåg och val av kemikalier i underhållsverkstad.	
G4-15	Externa principer eller andra initiativ som organisationen stödjer		11, 34
G4-16	Medlemskap i branschorganisationer		88
Identifierade väsentliga aspekter och avgränsningar			
G4-17	Koncernbolag som omfattas av redovisningen		71
G4-18	Process för att identifiera innehållet i redovisningen		12
G4-19	Väsentliga aspekter som identifierats		12, 85–87
G4-20	Avgränsning inom organisationen för väsentliga aspekter	Såvida inte annat anges, omfattar samtliga väsentliga aspekter SJ-koncernen, det vill säga SJ AB och de trafikdrivande dotterbolagen SJ Norrlandståg, SJ Götalands-tåg samt Stockholmståg.	

Upplysning	Beskrivning	Redovisning/kommentar	Sidhänvisning
G4-21	Avgränsning utom organisationen för väsentliga aspekter	Med undantag av G4-EN18 som även omfattar inköpt ersättningstrafik för SJ AB och SJ Norrlandståg, är valda aspekter inte väsentliga utanför organisationen.	
G4-22	Förändringar av tidigare redovisad information	I samband med övergången till GRI G4 ändrades även medarbetarrelaterade indikatorer till att avse fysiska personer per den 31 december. I redovisningen för 2014 avsågs medeltal årsanställda.	
G4-23	Väsentliga förändringar av redovisningens avgränsning och omfattning.	Inga större förändringar har gjorts.	
Kommunikation med intressenter			
G4-24	Intressentgrupper som organisationen har kontakt med		13
G4-25	Princip för identifiering och urval av intressenter		12–13
G4-26	Tillvägagångssätt vid kommunikation med intressenter		13
G4-27	Viktiga frågor som har lyfts via kommunikation med intressenter		13
Redovisningsprofil			
G4-28	Redovisningsperiod	Redovisningsperioden avser 1 januari–31 december 2015. I vissa fall kan redovisningen påverkas av att information om händelser som inträffat under redovisningsperioden rapporteras först efter att denna redovisning publicerats.	
G4-29	Datum för publiceringen av den senaste redovisningen	Den senaste redovisningen publicerades den 24 mars 2015.	
G4-30	Redovisningscykel	Års- och hållbarhetsredovisningen uppdateras årligen.	
G4-31	Kontaktperson	Kontaktperson för frågor angående redovisningen och dess innehåll är Ann-Marie Boberg, Stab Ekonomi, 010-751 50 34.	
G4-32	Redovisning i enlighet med GRIs riktlinjer samt GRI-index		Omslagets insida
G4-33	Policy och tillämpning beträffande externt bestyrkande		Omslagets insida
Bolagsstyrning			
G4-34	Redogörelse för organisationens bolagsstyrning		39–42, 45
Etik och integritet			
G4-56	Organisationens värderingar, principer, uppförandekoder		2, 22–24

Specifika standarduppgifter

Trafiksäkerhet och säkerhet			
Väsentlig aspekt: Trafiksäkerhet och säkerhet (SJ aspekt)			
	DMA		20, 25
SJ1	Trafiksäkerhetsindex (SJ indikator)	Stockholmståg ingår inte i trafiksäkerhetsindex då de har ett eget trafikstillstånd.	21, 26
Väsentlig aspekt: Arbetsrelaterad hälsa och säkerhet			
	DMA		20, 22–23
G4-LA6	Anställdas trygghet och säkerhet	SJ redovisar inte per region då uppdelningen saknas inom koncernen.	88
Punktlighet			
Väsentlig aspekt: Punktlighet (SJ aspekt)			
	DMA		10–11, 20, 28
SJ2	Punktlighetsutfall (SJ indikator)		21, 28

Upplysning	Beskrivning	Redovisning/kommentar	Sidhänvisning
Trafikinformation			
Väsentlig aspekt: Trafikinformation (SJ aspekt)			
	DMA		11, 20, 27
SJ3	Information vid större störning		89
Samhällspåverkan			
Väsentlig aspekt: Ekonomisk påverkan			
	DMA		20, 45
G4-EC1	Direkt ekonomiskt värde skapat och fördelat. Intäkter och hur dessa fördelas som löner och förmåner, utdelning, räntor, skatter med mera		89
Väsentlig aspekt: Indirekt ekonomisk påverkan			
	DMA		20, 89
G4-EC8	Väsentlig indirekt ekonomisk påverkan, inklusive omfattning. Ekonomisk påverkan genom användning av produkter och tjänster		2, 8, 14–15, 18, www.sj.se
Miljöprestanda			
Väsentlig aspekt: Energi			
	DMA		20, 89
G4-EN3	Energiförbrukning inom organisationen. Förbrukning fördelat på förnybart/icke-förnybart och el/värme/kyla/ånga		89
Väsentlig aspekt: Utsläpp			
	DMA		20, 89
G4-EN18	Utsläpp av växthusgaser		89
Anställningsförhållanden			
Väsentlig aspekt: Anställningsförhållanden			
	DMA		20, 22–23
G4-LA1	Totalt antal och andel nyanställningar samt omsättning av anställda fördelat på ålder, kön och region	SJ redovisar inte per region då uppdelningen saknas inom koncernen.	90
Väsentlig aspekt: Mångfald och lika möjligheter			
	DMA		20, 22–23
G4-LA12	Sammansättning av styrgan och fördelning av medarbetare utifrån kön, ålder, minoritetsgrupp samt andra mångfaldsindikatorer	I enlighet med svensk lagstiftning redovisar SJ endast fördelning utifrån kön och ålder. SJ redovisar inte heller sammansättningen för 2014 på grund av att uppgifterna inte går att plocka ut ur personalsystemet i efterhand. Från och med 2016 kommer redovisningen att inkludera jämförelsesiffror.	90
Väsentlig aspekt: Icke-diskriminering			
	DMA		20, 22–23
G4-HR3	Antal diskrimineringsfall och vidtagna åtgärder	Inga diskrimineringsfall har förekommit under åren 2014–2015.	
Inköp och leverantörer			
Väsentlig aspekt: Granskning av anställningsförhållanden hos leverantörer			
	DMA		20, 24
G4-LA14	Procent av nya leverantörer som granskades avseende arbetsförhållanden	SJ redovisar granskning av samtliga leverantörer utifrån genomförd riskklassning, se sidan 24. Under 2016 kommer ytterligare cirka 700 leverantörer att bedömas på samma sätt som tidigare. Parallellt med detta tydliggörs inköpsprocessen och kommuniceras internt, så att leverantörsbedömningar sker på ett systematiskt sätt i samband med inköp/upphandlingar.	21, 24
Kundintegritet			
Väsentlig aspekt: Kundens integritet			
	DMA		20, 90
G4-PR8	Totalt antal substantiella klagomål på intrång mot kunders integritet och förluster av kunddata		90

G4-10 Antal anställda per anställningsform, kön och region

Antal	2015		2014	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Tillsvidareanställda	1 777	2 747	1 882	2 881
Visstidsanställda	36	46	59	68
Timanställda	290	420	298	451
Totalt	2 103	3 213	2 239	3 400

Uppgifterna ovan är hämtade från bolagens lönesystem och avser fysiska personer. Inom SJ-koncernen finns endast tjänstemän, det vill säga alla har samma kollektivavtal. Ingen substantiell del av arbetet utförs av inhyrd arbetskraft eller konsulter. Företaget tillämpar inte säsongsanställningar (men semestervikarier).

G4-12 Organisationens leverantörskedja

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. Det delägda dotterbolaget Linkon hanterar bokning och distribution av biljetter. Volvo IT ansvarar för drift och utveckling av SJs IT-system.

G4-16 Medlemskap i branschorganisationer

Branschföreningen ALMEGA Spårtrafik, www.almega.se

Branschföreningen Tågoperatörerna, www.tagoperatorerna.se

CSR Sweden, www.csrsweden.se

Fossilfritt Sverige, www.regeringen.se/regeringens-politik/fossilfritt-sverige

International Union of Railways (UIC), www.uic.org

Naturskyddsföreningen, www.naturskyddsforeningen.se, SJ har Bra miljöval-märkta resor sedan 1994

Nätverket för Transporter och Miljön (NTM), www.tfk.se

Nätverket för Hållbart Näringsliv (NMC), www.nmc.a.se

Nätverket för hållbart företagande, för statligt ägda bolag

Svensk Kollektivtrafik (SLTF), www.slutf.se, associerad medlem

TransportForsk AB (TFK), www.tfk.se

DMA: Arbetsrelaterad hälsa och säkerhet

Arbetssskador och tillbud avser det som inträffat under angivet år (det vill säga inte nödvändigtvis rapporterats under det år de inträffat). Rapportering sker i bolagens verktyg och vid rapportering anges inte kön. Tillsammans med skyddsombud verkar cheferna i organisationen för att öka rapporteringen av tillbud i syfte att identifiera förbättringsområden.

Inhyrd personal förekommer i mycket liten utsträckning. Ett exempel är kundvård vid trafikstörningar. Inga tillbud eller skador har rapporterats för inhyrd personal under 2015.

I samband med sjuknämnan till sjuksköterska (en tjänst som levereras av företagshälsovården) tillfrågas den anmälade om denne bedömer att sjukfrånvaron kan tillskrivas arbetet. Redovisad statistik baseras på det svar som den sjukskrivne själv lämnat.

Inom SJ-koncernen bedrivs det systematiska arbetsmiljöarbetet inom ramen för Arbetsmiljölagen, med skyddsorganisation, skyddsombud och skyddskommittéer. SJ AB och SJ Götalandståg är OHSAS-certifierade.

Avseende sjukfrånvaro arbetar koncernens bolag riktat dels med att förebygga ohälsa genom aktiviteter inom friskvård, dels med att fånga upp tidiga signaler på ohälsa och en effektiv rehabiliteringsprocess i samarbete med företagshälsovården.

G4-LA6 Anställdas trygghet och säkerhet

	2015	2014
Antal anmälda olyckor (exkl. sjukdom, färdolycksfall)	276	353
Anmälda olyckor per totalt arbetade timmar, %	0,004	0,004
Antal anmälda tillbud ¹	1 307	1 527
Anmälda tillbud ¹ per totalt arbetade timmar, %	0,017	0,019
Antal dödsolyckor	0	0
Antal sjukfrånvarodagar	60 143	53 903
Anmälda arbetsrelaterade sjukdomar	65	93
Sjukfrånvaro, %	6,5	6,2

¹) Inkluderar trafiksäkerhetstillbud i Stockholmstågs rapportering.

SJ3 Information vid större störning

I den ombordundersökning som genomförs varje kvartal ingår även frågor kring hur resenärerna upplever informationen i samband med större störningar. Utfallet presenteras i ett index för SJ ABs fjärrtåg respektive regionaltåg. Under året har index för information på fjärrtåg förbättrats. Index för information på regionaltåg har däremot försämrats.

Index	2015	2014
Information vid större störning (+21 min), SJ ABs fjärrtåg	73	—
Information vid större störning (+6 min), SJ ABs regionaltåg	57	—

G4-EC1 Direkt ekonomiskt värde skapat och fördelat. Intäkter och hur dessa fördelas som löner och förmåner, utdelning, räntor, skatter med mera

MSEK	2015	2014
Nettoomsättning	9 052	9 065
Intäkter från finansiella investeringar	2	49
Realisationsvinster	-2	125
Genererat ekonomiskt värde	9 052	9 239
Operativa kostnader	-4 828	-4 809
Löner och andra ersättningar till anställda	-2 822	-2 972
Utdelning till aktieägare	-1 930	-73
Räntekostnader	-25	-39
Betalningar av skatter och avgifter	-19	0
Samhällsinvesteringar	1	0
Distribuerat ekonomiskt värde	-9 623	-7 892
Totalt ekonomisk värde	-571	1 347

DMA: Väsentlig indirekt ekonomisk påverkan, inklusive omfattning. Ekonomisk påverkan genom användning av produkter och tjänster

I redovisningen och på hemsidan (www.sj.se) presenteras flera exempel på hur SJs verksamhet bland annat bidrar till regionförstoring och möjliggör för många människor att jobba på ett ställe och bo på ett annat. SJ AB har dagligen ca 440 avgångar och trafikerar 160 stationer mellan Narvik och Köpenhamn. Till det kommer ett stort antal avgångar i koncernens trafikdrivande dotterbolag. På sidan 8 beskrivs reseutvecklingen i Sverige.

SJs rörliga prismodell säkerställer att det finns biljetter till ett förmånligt pris, särskilt för resenärer som antingen är ute i god tid med sin bokning eller är flexibla med restider. En genomgång av SJs affär finns på sidorna 14–15 och på sidan 18 beskrivs att tydligheten i prissättning på biljetter förbättrades under 2015. SJ följer regelbundet reseutvecklingen per linje så att utbudet motsvarar efterfrågan. Information om punktlighet per linje uppdateras varje vecka på www.sj.se.

SJ är med omkring 5 000 medarbetare en stor arbetsgivare. SJ är också en relativt stor inköpare av tjänster och varor där absoluta flertalet av de 3 000 leverantörerna är verksamma i Sverige.

DMA: Energi

SJ använder stora mängder el till framför allt tågdrift men även till värme och ventilation på tågen. Elanvändningen är väsentlig med avseende på resursförbrukningen (och inte utsläpp av koldioxid). En intern expert följer elförbrukningen varje månad. För att minska användningen av el arbetar SJ bland annat sedan flera år med eco-driving. Energianvändningen under 2015 var på samma nivå som under året innan.

SJ omfattas inte direkt av någon specifik lagstiftning kopplad till köp av el. Däremot berörs SJ av den nya lagen om energikartläggning i stora företag (2014:266) som trädde i kraft den 1 juni 2014.

G4-EN3 Energiförbrukning inom organisationen. Förbrukning fördelat på förnybart/icke-förnybart och el/värme/kyla/ånga

SJ köper 100 procent förnybar el från vatten- och vindkraft till tågdriften i Sverige, Norge och Danmark. Trafikverket levererar el till tågdriften. SJs resor är Bra Miljöval-märkta vilket innebär att 50 procent är Bra Miljöval-märkt el. Det görs genom separat beställning till Trafikverket.

Elförbrukning, GWh	2015	2014
SJ AB och SJ Norrlandståg	510	514
SJ Götalandståg	102	93
Stockholmståg	211	219
Totalt	823	826

DMA: Utsläpp

De relativt små utsläppen av växthusgaser från eldriven tågtrafik utgör ett viktigt konkurrensmedel gentemot andra transportslag. SJ följer utsläppen av koldioxid och koldioxid-ekvivalenter för att både kunna arbeta förebyggande och avhjälpan, exempelvis med användningen av köldmedier. Årligen genomförs en uppföljning av utsläpp av koldioxid. SJ klimatkompenserar inte för klimatpåverkande utsläpp.

SJ berörs inte av någon GHG-relaterad (Greenhouse Gas Protocol) lagstiftning.

G4-EN18 Utsläpp av växthusgaser

I beräkningar ingår samtliga utsläpp av växthusgaser (scope 1 direkt, scope 2 energi-indirekt samt scope 3 övriga indirekt). Minskningen under 2015 jämfört med året innan beror främst på minskad användning av ersättningsstrafik.

g koldioxid/personkilometer	2015	2014
SJ AB och SJ Norrlandståg	0,22	0,30

G4-LA1 Totalt antal och andel nyanställningar samt omsättning av anställda fördelat på ålder, kön och region

Leverantörer över 0,5 MSEK och de under den beloppsgränsen där det finns särskilda (geografiska eller branschspecifika) skäl bedöms enligt befintlig inköpsrutin. Rutinen innebär uppföljning av efterlevnad av SJs uppförandekod för leverantörer genom uppföljningsformulär och i vissa fall fysiska möten och/eller revision. Kravet är att

alla underleverantörer har kollektivavtal. Inhyrd personal förekommer i mycket liten utsträckning. Ett exempel är kundvärdar vid trafikstörningar. Vid inhyring av personal eller användande av konsulter är processen öppen och sker i samråd med arbetstagarorganisationerna i enlighet med svensk lagstiftning (MBL).

	2015		2014	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Antal nyrekryteringar	53	92	137	172
< 30 år	30	35	71	80
30–50 år	18	47	48	67
> 50 år	5	10	18	25
Antal avgångar	74	115	257	237
< 30 år	34	24	68	62
30–50 år	24	45	138	90
> 50 år	16	46	51	85

%	2015		2014	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Andel nyrekryteringar	1,0	1,8	2,6	3,3
< 30 år	0,6	0,7	1,4	1,5
30–50 år	0,3	0,9	0,9	1,3
> 50 år	0,1	0,2	0,3	0,5
Andel avgångar	1,4	2,2	4,9	4,5
< 30 år	0,6	0,5	1,3	1,2
30–50 år	0,5	0,9	2,6	1,7
> 50 år	0,3	0,9	1,0	1,6

G4-LA12 Sammansättning av styrorgan och fördelning av medarbetare utifrån kön, ålder, minoritetsgrupp samt andra mångfaldsindikatorer

Fördelning på kön och ålder utifrån för SJ relevanta personalkategorier.

%	2015						2014					
	Kvinnor			Män			Kvinnor			Män		
	<30	30–50	>50	<30	30–50	>50	<30	30–50	>50	<30	30–50	>50
Individuellt avlönade	5	26	11	4	27	27	–	–	–	–	–	–
Befattningsavlönade	10	18	11	9	25	27	–	–	–	–	–	–
– Lokförare	3	9	3	8	35	42	–	–	–	–	–	–
– Tågvärd	12	28	16	7	17	20	–	–	–	–	–	–
Chefer ¹	4	25	13	1	22	35	–	–	–	–	–	–
Ledningsgrupp för bolag	3	31	9	–	6	51	–	–	–	–	–	–
Styrelse ²	–	14	29	–	29	29	–	–	–	–	–	–

1) Med underställd personal men ej med i ledningsgrupp.

2) Avser stämmevalda styrelseledamöter.

DMA: Kunders integritet

Genom SJs program för resenärer, SJ Prio, har bolaget god kunskap om resenärernas boknings- och resvanor. Dessa djupare insikter om vad kunderna prioriterar används för att anpassa produkt- och tjänsteutbudet. Personuppgiftslagen (PUL) är utgångspunkt för hantering av kunddata och kundernas integritet är alltid en viktig del i projekt där data från SJ Prio används.

SJ har inrättat ett risk- och säkerhetsforum med särskilt ansvar för säkerhetsrisker i verksamheten, inklusive IT-relaterade risker. Risk- och säkerhetsforum ställer regelbundet samman informationssäkerhetsrapporter och baserat på dessa vidtas förebyggande åtgärder. SJ utvecklar hela tiden det systematiska risk- och säkerhetsarbetet.

G4-PR8 Totalt antal substantiella klagomål på intrång mot kunders integritet och förluster av kunddata

Inga klagomål har inkommit till SJ AB under 2015.

Definitioner och mätmetoder

Antal resor/resenärer

Antal sålda resor per linje.

Avkastning på eget kapital

Periodens resultat i procent av genomsnittligt eget kapital för 12-månadersperioden.

Avkastning på operativt kapital

Rörelseresultat i procent av genomsnittligt operativt kapital.

Avkastning på sysselsatt kapital

Resultat efter finansiella poster plus finansiella kostnader i procent av genomsnittligt sysselsatt kapital för 12-månadersperiod.

Beläggningsgrad

Relationen mellan personkilometer och platskilometer i procent.

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.

EFQM

Europeisk kvalitetsmodell för verksamhetsutveckling som SJ använder för att mäta var vi befinner oss i förhållande till vision och uppsatta mål.

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.

Ersättningstrafik (buss och taxi)

Buss och taxi används som ersättningstrafik vid planerade banarbeten och oplanerade störningar i tågtrafiken. Ersättningstrafik beställs av tågtrafikledningen.

Ersättning vid försening (EVF)

Ersätter den tidigare Restidsgarantin (RTG).

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, Riodeklarationen samt FNs konvention mot korruption.

Global Reporting Initiative (GRI)

GRI är en oberoende internationell organisation som utfärdar riktlinjer för hållbarhetsrapportering (www.global-reporting.org).

GWh (Gigawattimme)

1 miljon kilowattimmar, enhet för energi.

ISO 9001

Internationell standard för kvalitetsledningssystem.

ISO 14001

Internationell standard för miljöledningssystem.

Koldioxid (CO₂)

Koldioxid bildas vid förbränning av fossila bränslen (olja, kol, naturgas, bensin, diesel) som huvudsakligen används för el- och värmteförsörjning 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 och omfattning)

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 leverantör av ersättningstrafik.

Korglutning

Teknik som innebär att vagnarna lutar lite inåt i kurvorna så att tåget kan köra fortare utan att det blir obekvämt 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.

Ledarskapsindex

Mäter hur medarbetare upplever att chefen bidrar till att skapa förutsättningar för prestation.

Ledande befattningshavare

Medlemmar av koncernledningen samt verkställande direktörer i dotterbolag som rapporterar till koncernchefen.

Leverantörs- och partnerskapsbedömningar

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 anskaffningstidpunkten.

Medarbetare

Se årsanställda.

Medelantal anställda

Antalet årsanställda som ett genomsnitt av årets arbetade tid.

Miljöindex

Mäts löpande i ombordundersökningen och visar hur miljömedvetet kunderna anser att SJ är.

Nettoskuld

Nettot av räntebärande avsättningar och skulder minus räntebärande tillgångar.

Nettoskuldssättningsgrad

Nettot av räntebärande avsättningar och skulder minus räntebärande tillgångar i förhållande till eget kapital.

Definitioner och mätmetoder

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 Stockholmståg respektive SJ Götalandståg mäts. SJ Götalandstågs index utgörs av nöjdhet med senaste resan.

OHSAS 18001

Internationell standard för ledningssystem för arbetsmiljö.

Ombordundersökning

Regelbundna kundmätningar ombord på tågen.

Omsättning

Totala intäkter.

Operativt kapital

Genomsnittligt eget kapital och nettoskuld.

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.

Prestationsindex

Vilka förutsättningar vi har i den dagliga arbetssituationen att lösa vårt uppdrag.

Punktlighet

Andel tåg som ankommer till slutstation enligt gällande tidtabell (ankomstpunktighet). Undervägspunktighet är ett medeltal för punktighet på alla stationer där det kliver av och på resenärer. Branschstandard från och med 2013 är definierad som rätt tid +5 minuter för fjärr- och regionaltåg samt som rätt tid +3 minuter för pendeltåg. I redovisningen använder TTT och SJ Götalandståg ankomstpunktighet medan SJ AB och Stockholmståg använder undervägs-punktighet.

Regularitet

Andel tåg som avgår från utgångsstation och kommer fram till slutstation enligt den plan som gäller två dygn innan trafikdygn.

Resande

Antal personkilometer.

Restidsgaranti

Sjs åtagande avseende ersättning vid försening. Se aktuell information på www.sj.se.

Resultat per aktie

Periodens resultat dividerat med genomsnittligt 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 sjukskrivning delat med antal årsanställda. Sjukersättning tills vidare ingår inte i statistiken för sjukfrånvaro.

SJ Volontär

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 balansomslutningen.

Sysselsatt kapital

Balansomslutningen minskad med icke räntebärande skulder och icke räntebärande avsättningar inklusive uppskjutna skatteskulder.

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 upphandlad trafik.

Trafiksäkerhetsindex

Värdering av inträffade trafiksäkerhetsrelaterade olyckor satt i relation till produktionsvolymen.

Tågkilometer

Summan av alla tågs körsträckor.

Underliggande rörelseresultat

Rörelseresultat justerat för rörelsestörande poster.

Upphandlad trafik

Trafik som SJ bedriver på uppdrag av trafik-huvudman. Exempel på upphandlad (samhällsfinansierad) trafik är pendeltågstrafik i Göteborg som Sjs dotterbolag SJ Götalandståg bedriver på uppdrag av Västtrafik.

Varumärkesindex (VMI)

Är ett mått på hur SJ uppfattas hos allmänheten 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 generationens bredbandskommunikation, vilket ger snabba internetuppkoppling än tidigare.

Yield

Egentrafikintäkter SJ Biljetter inklusive bokningsavgifter och avdrag för ersättning vid försening (EVF) dividerat med personkilometer totalt.

Årsanställda

Antal anställda mätt i så kallad kontrakterad tid och heltidstjänster. Exkluderade är tjänstlediga utan lön. Årsanställda är ett tidsmått 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.



Produktion: SJ i samarbete med Intellecta Corporate AB.
Foto: Bsmart, Johanna Berglund, Christian Andersson, Patrik Engström, Jann Lipka, Stefan Nilsson, Magnus Fond, Erik Svensson, Jason Strong, Mostphotos och SJ bildbank.
Tryck: Strokirk Landströms AB 2016.



Postadress: SJ AB, 105 50 Stockholm
Besöksadress: Vasagatan 10
Org.nr 556196-1599
010-75160 00
info@sj.se, www.sj.se