

SJ ÅRSREDOVISNING & HÅLLBARHETSREDOVISNING 2013





1	SJ i korthet
5	Vd har ordet
7	Ordförande har ordet
8	Väsentlighetsanalys
9	Intressentdialog
10	Hållbart företagande
15	Strategi
16	SJ och kunderna
34	SJ och medarbetarna
38	SJ i samhället
44	Innehåll finansiella rapporter
56	SJ ABs styrelse
58	SJ ABs ledning
108	GRI-index

Den legala årsredovisningen, inklusive förvaltningsberättelsen, som är reviderad omfattar sidorna 45–55 samt 60–107.

Hållbarhetsredovisningen omfattar sidorna 5–15, 18–21, 28–43 samt 105–113. Hållbarhetsredovisningen är översiktligt granskad, se bestyrkanderapport på sidan 107.

RAPPORTER

Års- och hållbarhetsredovisning 2013 inklusive Bolagsstyrningsrapport samt delårsrapporter är tillgängliga på sj.se.

Kontakt: Ulrika Lindell,
ulrika.lindell@sj.se,
010-751 50 84.

Den tryckta års- och hållbarhetsredovisningen kan beställas från SJ AB, Stab Kommunikation, 105 50 Stockholm
info@sj.se eller på sj.se.

SJ på två minuter



Mål

SJ ska vara en hållbar
järnvägsoperatör i Sverige.

78%

Punktlighet Fjärrtåg
(rätt tid plus 5 minuter).

89%

Punktlighet Regionaltåg
(rätt tid plus 5 minuter).

9

SJ omsätter cirka
9 miljarder kronor.

SJ är ett reseföretag
som ägs till 100 procent av
svenska staten.

5 000 medarbetare
bidrar till att erbjuda
den hållbara resan.

SJ kör dagligen
1 400 avgångar
och trafikerar 160
stationer mellan Narvik
och Köpenhamn.



Koldioxidutsläppen från en persons resa med SJ 2000 Göteborg–Stockholm är 1 gram.*
Lika stort utsläpp med en genomsnittlig ny bil** ger en resa på endast 7 meter.
Med en biogasbil*** går det att åka 125 meter.

Hur långt
kommer jag
på 1 gram
koldioxid?

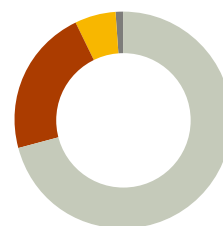


*Källa: SJ Miljökalkyl **Utsläpp ca 138 g CO₂/km. Källa: Trafikverket ***Utsläpp cirka 8-15 g CO₂/km. Källa: www.biogas.se

Väsentliga händelser 2013

NYCKELTAL, belopp i MSEK	2013	2012	2011	2010
Nettoomsättning	9 023	8 504	8 038	8 627
Rörelseresultat	298	467	60	439
Rörelsemarginal (%)	3,3	5,4	0,7	5,0
Periodens resultat	220	471	36	294
Avkastning på eget kapital (%)	5,1	10,3	0,8	6,7
Soliditet (%)	53,3	51,1	49,6	48,4
Investeringar i materiella och immateriella anläggningstillgångar	448	1 116	869	858
Medelantalet anställda	4 953	4 299	4 041	4 262

Koldioxidutsläpp, %



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 som sätts in vid trafikstörningar. Ökad punktlighet hänger därför nära ihop med miljöarbetet.

1 000 000

medlemmar i vårt kundlojalitetsprogram SJ Prio.

60

blev 2013 års utfall i Nöjd kundindex, vilket innebar att SJ inte nådde målsättningen om 63.

Kv1

SJ 3000 fyllde ett år

Under februari månad sattes det sista av 20 beställda tågsätt i trafik. Tågen ger 5 000 nya platser i SJs flotta och trafikintroduktionen har varit väldigt lyckad.

Pendling i Västsverige förbättrades

SJ, Västtrafik och Värmlandstrafik arbetade gemensamt fram en ny tidtabell som förbättrar eftermiddagspendlingen från Göteborg, Trollhättan och Karlstad.

Köp av resa direkt i mobilen

75 procent av SJs biljetter säljs via digitala kanaler. I mars uppdaterades mobilappen Min resa så att kunderna kan köpa biljett direkt i mobiltelefonen.

Förändringar i SJs koncernledning

Thomas Silbersky rekryterades som ny marknads- och försäljningsdirektör och Helga Baagøe som ny kommunikationsdirektör. Erica Kronhöffer rekryterades som kvalitets- och miljödirektör tillika hållbarhetschef, en nyinrättad plats i koncernledningen.

Kv2

Ny långsiktig strategi för SJ

SJs styrelse antog i juni en ny långsiktig strategi för att möta förändringar i marknaden och kundbehov. Som en följd togs ett förbättringsprogram fram, som ska minska SJs kostnader med 1 miljard kronor under en treårsperiod.

SJ moderniserar tåg för miljarder

SJ fattade beslut om att rusta upp SJ 2000-tågen. Upprustningen omfattar såväl teknik som komfort och kostnaden för den totala upprustningen uppskattas till 3,5 miljarder kronor. För tekniken genomfördes en upphandling under fjärde kvartalet till ett värde om 1,4 miljarder.

Negativ resultatutveckling i intressebolag

SJs intressebolag Botnietåg ABs negativa resultatutveckling och nedskrivning av andelarna i bolaget påverkade kvartalets resultat med MSEK 26.

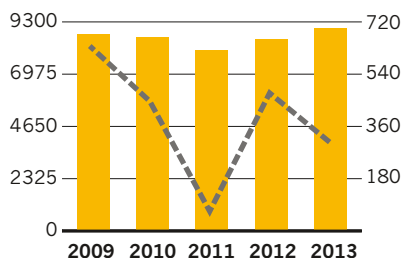
Dotterbolaget Stockholmståg KB utökade verksamheten

Under maj månad ökade antalet anställda i Stockholmståg KB med 500 personer i och med övertagandet av stationsdriften.



Personbil: 7 METER på ett gram koldioxid.

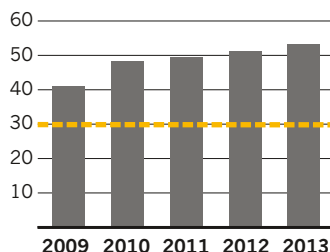
Nettoomsättning och rörelseresultat, MSEK



Om hänsyn togs till poster av engångskaraktär har det underliggande resultatet ökat.

■ Nettoomsättning ■ Rörelseresultat

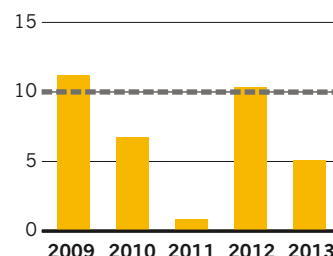
Soliditet, %



53,3 procents soliditet innebär att målet på 30 procent uppnåddes.

■ Mål 30

Avkastning på eget kapital, %



2013 års utfall om 5,1 procent når inte upp till ägarens krav.

■ Mål 10

SJ satsar på nya familjevagnar med fokus på barnen.



6%

ökade koncernens omsättning.

448

MSEK investerades i immateriella och materiella anläggningstillgångar.

Kv3

Ökad konkurrens i tågplan 2014

Den 20 september presenterade Trafikverket tågplanen för 2014, med start den 15 december 2013. Ökad konkurrens, främst på linjen Stockholm–Göteborg, var den mest betydande förändringen.

Flera kundförbättrande nyheter i mobilen

Under hösten lanserade SJ flera förbättringar av sina mobila tjänster. Det blev till exempel möjligt att samla biljetter i Passbook, boka tur- och returesor och skicka om sin e-biljett. Samtidigt förenklades informationsstrukturen på sj.se för att göra det lättare för besökare att hitta rätt.

SJ gjorde comeback på Väst kustbanan

Från den 15 december trafikerar SJ återigen linjen Göteborg–Halmstad–Helsingborg–Lund–Malmö, med sju tåg om dagen i vardera riktning.

SJ och branschen enades om förseningsgräns

I september infördes en ny svensk branschstandard där punktligheten mäts som rätt tid plus 5 minuter för alla persontåg. Tidsmarginalen för SJs fjärrtåg justerades därmed från 15 till 5 minuter.

Kv4

Botnietåg tyngde resultatet

SJs engagemang i Botnietåg AB, där ägandet uppgår till 40 procent, påverkade resultatet negativt till följd av uppskattade kostnader för framtida förluster samt SJs andel av 2013 års förlust.

Fritt wi-fi på SJs tåg

SJ införde fritt wi-fi ombord på snabbtågen. Alla snabbtåg uppgraderades till 4G och i nästa steg uppgraderas dubbeldäckarna.

SJ satsade 150 miljoner på barnfamiljer

Ombyggnaden av 20 vagnar till familjevagnar påbörjades. Satsningen innefattade bland annat en helt ny bistro, fyrstolssittning och lekhörna.

Nya hållbarhetsmål fastställdes av SJs styrelse

Tre nya hållbarhetsmål antogs. Målen handlade om punktlighet på 95 procent, andel genomförda leverantörs- och partnerskapsbedömningar samt SJ Volontär, en möjlighet för medarbetarna att ägna sig åt ideellt arbete på arbetstid.

Ny ekonomidirektör

Carina Wång tillträdde som ny ekonomidirektör och tog plats i SJs koncernledning.



Ökat fokus på dialog och ledarskap stärker SJ

Mitt första år som vd för SJ har handlat mycket om att lyssna på och prata med kunder, medarbetare och samarbetspartners.

VIVET ATT 2014 blir ett tufft år för SJ. För första gången möter vi tågkonkurrens på riktigt – och det på vår mest lönsamma linje. Vi är väl förberedda på det som väntar. Konkurrenten kommer att göra SJ till ett bättre bolag – ett bolag som gör allt lite enklare, snabbare och mer kundtillvänt.

Det finansiella resultatet för 2013 visar på en ökad omsättning men ett något lägre resultat än 2012. Rensat från engångsposter är dock det underliggande resultatet för 2013 bättre än för 2012. Vi är stolta över trafiksättningen av vårt nya snabbtåg SJ 3000. Resenärerna är nöjda och de 5 000 nya sittplatserna har bland annat gett oss möjlighet att åter trafikera Västkustbanan. Tyvärr har den ökade produktionen ännu inte gett önskad effekt, men det är en långsiktig satsning.

Vi satsar på det kunderna vill ha

För att möta den nya konkurrensen måste vi både bromsa och gasa. I juni fastställde styrelsen SJs nya långsiktiga strategi. Vi ska varaktigt sänka våra kostnader och samtidigt satsa på det våra resenärer önskar. I höstas rullade vi igång ett förbättringsprogram som ska minska kostnadsbasen och öka anpassningen till våra

kunder. Programmet löper över tre år och ska sänka våra kostnader med en miljard kronor. Vi måste sluta göra saker som inte är efterfrågade. Idag köper nästan sju av tio kunder sina tågbiljetter via digitala kanaler eller biljettautomater. Det låg bakom beslutet att lägga ned 18 resebutiker och en av två kundtjänster. Samtidigt gasar vi genom att satsa där kunderna är – online.

Nya investeringar

För att kunna erbjuda de bekvämaste resorna på storstadslinjerna en mycket lång tid framöver, investerar vi 3,5 miljarder kronor i en genomgripande upprustning av våra SJ 2000-tåg. Satsningen är en av de största för SJ i modern tid. Med ny teknik kan vi sänka energianvändningen och öka driftsäkerheten och därigenom punktligheten. Upprustningen innefattar också en stor satsning på ökad komfort. I en aktiv och nära dialog med kunderna har vi utvecklat design, funktioner och tjänster i de nya vagnarna.

Alla ska involveras och engageras

Under mitt första år som vd har jag initierat ett större fokus i företaget på två saker: ledarskap och hållbarhet.

"Alla måste veta vart vi är på väg."

Personligen har jag träffat över tusen medarbetare på stora dialogmöten. För mig är en kundtillvänd organisation motsatsen till en hierarkisk. Ska vi leverera den bästa kundupplevelsen behöver vi engagerade medarbetare som brinner för sitt jobb. Alla måste veta vart vi är på väg. Vi ska korta avståndet till kunderna och bli mer snabbfotade. Under dialogmötena har jag stärkts av att se engagemanget, kunskapen och viljan till förbättring som finns inom SJ.

Det finns alltid saker som går att göra bättre, men att personalen ombord är uppskattad visar undersökningar där 35 000 av SJs resenärer intervjuats. Personalen får bra betyg och trenden är särskilt stark när det gäller kundbemötande på snabbtågen.

Med hållbarhet i fokus

Nästan hälften av våra resenärer uppger att de väljer oss för miljöns skull och SJ har fått priser för sitt gröna varumärke fem gånger. Men det räcker inte med att vara gröna, SJ ska vara ett hållbart företag och i det ligger att driva verksamheten på ett ansvarsfullt och heltäckande sätt. Hållbarhetsfrågorna ska genomsyra allt vi gör och brytas ned så att alla – medarbetare såväl som ägare och kunder – kan se en röd tråd genom hela företaget.

Sedan ett drygt år tillbaka har vi ett balanserat styrkort. Tyvärr nådde vi inte alla våra målsättningar under 2013, bland annat inte målen för Nöjd kundindex, punktlighet och sjukfrånvaro. Målnivåerna ligger fast och vi tar nya tag och identifierar kraftfulla åtgärder för att nå dem.

Samarbete för bättre punktlighet

Vi är en viktig del i många liv. För att vardagen ska gå ihop måste tågen komma i tid. Punktlighet är alltid ett fokusområde för oss. SJ deltar i samarbetet "Tillsammans för tåg i tid" med hela branschen. Målet är en punktlighet på 95 procent år 2020. Redan nu får vårt eget punktlighetsarbete godkänt av Riksrevisionen. Enligt myndighetens granskning kan våra tåg köra 3,5 gånger längre än genomsnittet utan trafikstörande fel. Vi är glada över det betyget, men det räcker inte. Vi arbetar vidare med den femtedel av punktlighetsproblematiken som SJ orsakar.

Jag är övertygad om att branschen kommer att utvecklas och bli starkare under 2014. Fler kommer att lockas till järnvägen, fler kommer att välja tåget som transportmedel. Vi kommer att kunna ta marknadsandelar från bil, buss och flyg. Vi har redan 20 nya SJ 3000 på spåren och nya smidiga digitala lösningar för våra kunder väntande runt hörnet. Och mer är på gång: moderniserade SJ 2000-tåg och nya flexibla tjänster som förenklar och förhöjer reseupplevelsen. Med ett allt bättre erbjudande, tydliga mål och engagerade medarbetare ser jag med tillförsikt på framtiden.



Crister Fritzson
Verkställande direktör, SJ



Biogasbil: 125 METER på ett gram koldioxid.

Hållbarhet är A och O för långsiktig lönsamhet

En stark ekonomi är avgörande för att SJ ska kunna investera i befintliga såväl som i nya tåg och för att kunna möta en ökande konkurrens.



VI MÅSTE KOMMA bort från en värld där det pratas om urspårade tåg, varsel och dålig infrastruktur och istället få fram bilden av ett säkert resande som är miljövänligt och kostnadseffektivt – och där våra resenärer kommer fram i tid och får bra service. En förbättrad punktlighet är helt central. Våra kunder tycker inte att det räcker med att vi som bransch säger att vi år 2020 ska nå 95 procent. Då har dagiset stängt. Vi måste lösa fel snabbare. Vi måste bli mer otåliga och förbättra här och nu. Just punktlighet är en branschöverskridande fråga som måste lösas gemensamt av alla aktörer inom järnvägssektorn. Tiden när vi pekar på varandra är förbi – nu gäller Tillsammans för tåg i tid.

SJ är fortfarande nästan synonymt med järnvägen för gemene man. Vi måste vara med och ta ett helhetsansvar för hela branschen för att det ska fungera för resenärerna. Vi måste fungera tillsammans med Trafikverket, Jernhusen och andra tågoperatörer. Vi måste bjuda in till samtal och alla måste avsätta ledningstid för att hitta former för samverkan. Vi hör ihop. Vi måste tänka mer utifrån och in. Resenärerna ska inte behöva bry sig om vem som orsakar en försening. Vi ska tillsammans hitta lösningarna för att få ett så sömlöst system som möjligt.

Framtida utmaningar

SJ har stora utmaningar framför sig. Nu syftar jag inte bara på konkurrensen. Det är egentligen inte något nytt. Det blir mer påtagligt när våra konkurrenter vill in på samma spår på de mest lönsamma linjerna, men vi har konkurrerat med bil och flyg länge. Den största utmaningen är att vi möter ett helt nytt samhälle. För att ett företag ska vara attraktivt för medarbetare och kunder måste vi tänka och jobba i nya banor. När jag träffar människor frågar de sällan om SJs avkastningskrav. De är intresserade av SJs värderingar. För att bli ett företag att räkna med för lång tid framöver måste företaget genomsyras av hållbarhet.

SJ har på många sätt ett naturligt försteg när det gäller miljödelen. Resorna har varit märkta med Bra Miljöval i 20 år. Självklart är järnvägen en viktig del av lösningen i en

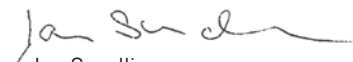
sektor där koldioxidutsläppen bara fortsätter att öka. En ökad andel järnvägstransporter skulle bidra till att Sverige når klimatmålet. Många väljer tåget för att det är miljövänligt. Men vi kan inte nöja oss med det. För om vi inte levererar det kunderna vill ha utöver en grön transport så kommer de inte att välja oss igen.

Vårt bästa bidrag till hållbarhet är att förbättra punktligheten så att fler väljer tåget. Vi måste komma i tid och vi måste tjäna pengar. Ett långsiktigt hållbart företag tar inte bara ett miljömässigt ansvar utan även ett socialt och finansiellt. Det räcker inte med KRAV-märkt kaffe i bistro, det är mycket mer som krävs. SJ måste vara en god samhällsmedborgare. Det handlar om kultur och synsätt. Vad har våra kunder för förväntningar? Hur ska vi uppträda i samhället? Hur tar vi oss dit? Hållbarhetsfrågorna ska in i målen, verksamhetsplaneringen och rapporteringen. Vi måste ha ett system som håller ihop; från vision till mål och interna processer. Den hållbara resan.

Nya långsiktiga mål

En arbetsgrupp bestående av representanter från såväl styrelsen som företagsledningen har jobbat fram tre långsiktiga mål: punktlighet på 95 procent, leverantörs- och partnerskapsbedömningar samt "SJ Volontär", en möjlighet för medarbetarna att ägna sig åt ideellt arbete på arbetstid. De långsiktiga målen har kopplats till företagets styrkort och ska följas upp varje månad. Det är en styrka att vi inte bara mäts på finansiella mål utan även på icke-finansiella av våra ägare. Att jobba med hållbarhet är A och O för att skapa långsiktig lönsamhet.

Nu är det samarbete i branschen, hållbarhetstänk och kundfokus som gäller. Våra resenärer ska se ett punktligare SJ som är säkert, miljövänligt och prisvärt – oavsett om de ska på affärsmöte i storstaden eller hämta barnen på dagis.


Jan Sundling
Ordförande, SJ

En öppen och konstruktiv dialog

En förutsättning för att kunna leva upp till de krav och förväntningar som ställs på SJ är att vi förstår vilka frågor som är väsentliga för våra intressenter. Dialogen med intressenterna ger värdefull kunskap som bidrar till att vi kontinuerligt kan utveckla vårt erbjudande och vår verksamhet.

SJ HAR HÖGT ställda förväntningar på sig – förväntningar som sträcker sig längre än själva resan. För externa intressenter såväl som för våra medarbetare är det självklart att SJ tar både socialt, miljömässigt och ekonomiskt ansvar. Vår mångfacetterade intressentbild och förmåga att upprätthålla en dialog med alla intressenter är betydelsefulla för vår verksamhet. För våra kunder är exempelvis punktligheten viktig och för vår ägare är hållbart företagande som helhet i fokus.

Öppen dialog

SJ genomför olika undersökningar och för en dialog med interna och externa intressenter i syfte att bättre förstå och kunna agera utefter de förväntningar som ställs på oss samt förstå och hantera möjligheter och risker. Utgångspunkten i dialogen är vår egen intressentmodell där urvalet av intressenter gjorts utifrån hur mycket de påverkas av eller påverkar SJ såväl positivt som negativt. Genom dialogen tar vi del av synpunkter och behov beträffande hur SJ bedriver eller bör bedriva och utveckla verksamheten. Intressentdialogen är också ett sätt att öka kännedomen hos våra intressenter om vårt erbjudande, att utveckla våra produkter och att bli en bättre arbetsgivare.

Väsentlighetsanalys för prioriterade hållbarhetsområden

Vår väsentlighetsanalys ligger till grund för att identifiera och prioritera de områden som speglar SJs mer betydande påverkan. Den bidrar också till att urskilja de områden som i väsentlig grad kan påverka intressenternas bedömningar och beslut. För att beskriva de områden där betydelsen för externa intressenter och för SJ som företag är störst används matrisen här intill. Underlag till bedömningen är bland annat en analys baserad på riktlinjerna i ISO 26000, standarden för socialt ansvar, samt intressentdialoger och riskanalyser.

Betydelse för externa intressenter

MYCKET VIKTIG	Miljö-prestanda Samhälls-engagemang	Kundnöjdhet Punktlighet Säkerhet Digital närvaro Trafikinformation
	Lednings-system Tillgänglighet	Lönsamhet Socialt ansvar God arbetsmiljö Kompetensutveckling och mångfald Transparens och bolagsstyrning
VIKTIG		

Betydelse för företaget

KUNDER/RESENÄRER

Relationen med våra kunder är ytterst väsentlig. Våra resor möjliggör för våra kunder att bo, arbeta och studera på olika geografiska platser.

Dialogtillfällen

Kommunikation genom försäljningsorganisation, kundtjänst, ombord-personal, sociala medier.

Verktyg för uppföljning

Nöjd kundindex och Serviceindex (månadsvis).

FÖRENINGAR/ORGANISATIONER

SJ samarbetar med föreningar och organisationer i syfte att verka för järnvägens utveckling och utformningen av framtidens tågtrafik.

Dialogtillfällen

Samarbeten, utbildning och informationsutbyten exempelvis för landsbygd, pendlare, personer med funktionsnedsättningar.

Verktyg för uppföljning

Nöjd kundindex (månadsvis).

TRAFIKVERKET

SJ och Trafikverket samverkar för att Sveriges järnvägsinfrastruktur ska användas på ett optimalt sätt. Branschprojektet "Tillsammans för tåg i tid" (TTT) fokuserar på ökad punktlighet.

Dialogtillfällen

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

Verktyg för uppföljning

Punktlighetsstatistik (veckovis).

REGIONALA KOLLEKTIV-TRAFIKMYNDIGHETER

SJs trafik bidrar till de regionala trafikförsörjningsprogrammen samt utför trafik på uppdrag av regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKTm).

Dialogtillfällen

Personliga kontakter och branschforum.

Verktyg för uppföljning

Avtalsuppföljning, möten och dialog (löpande).

MEDIER

SJ vill vara så öppet och transparent som möjligt, agera proaktivt och delta i samhällsdebatten. Medierna har en viktig roll genom förmedlingen av nyheter och information.

Dialogtillfällen

Intervjuer, pressträffar och sociala medier.

Verktyg för uppföljning

Mediebevakning (löpande).

LAGSTIFTARE

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

Dialogtillfällen

Regelbundna möten med regionala och lokala företrädare samt andra beslutsfattare.

Verktyg för uppföljning

Marknadsanalys (löpande).

ÄGARE

Ägaren, staten, formulerar mål för SJs verksamhet. Målet att skapa värde innefattar krav på långsiktighet, effektivitet, lönsamhet och utvecklingsförmåga genom ett hållbart företagande.

Dialogtillfällen

Löpande dialog med Finansdepartementet, styrelsemöten, årsstämma.

Verktyg för uppföljning

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

MEDARBETARE

Engagerade medarbetare är en förutsättning för nöjda kunder och för en ansvarsfull leverans. SJ verkar för att erbjuda en trygg och stimulerande arbetsplats.

Dialogtillfällen

Utvecklingssamtal, arbetsplats-träffar, kommunikation via olika interna kanaler, dialog med fackliga organisationer.

Verktyg för uppföljning

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

SAMARBETSPARTNERS/LEVERANTÖRER

Trafiksäkerheten liksom kvaliteten på våra tjänster är beroende av processer hos våra samarbetspartners. SJ tillför i sin tur värde, bland annat i form av arbetstillfällen, till våra partners.

Dialogtillfällen

Dialoger, offerter och förhandlingar, kontroll av utförda tjänster. Vi har nära samarbete med våra leverantörer inom underhåll, service och städning.

Verktyg för uppföljning

Leverantörs- och partnerskapsbedömningar (årsvis) samt revisioner.

Ansvar i flera perspektiv

SJs övergripande mål är att vara en hållbar järnvägsoperatör i Sverige. Vårt främsta bidrag till ett hållbart samhälle är att få fler att välja att resa med oss.

SJs VISION ÄR "Alla vill ta tåget". Vi ska vara ett attraktivt och pålitligt resealternativ som kan konkurrera med bil, flyg och andra tågoperatörer. För att kunderna ska vilja välja SJ krävs att vi är en ansvarsfull tågoperatör som håller en hög och stabil kvalitet på vår leverans – helt enkelt håller vad vi lovar. Att vi dessutom går med vinst är en förutsättning för att vara ett hållbart företag.

SJs viktigaste hållbarhetsarbete är att få fler att välja att resa med SJ istället för med bil eller flyg. På så sätt bidrar vi och våra kunder tillsammans till en hållbar framtid.

Hållbarhet för SJ

SJ ställer sig bakom Brundtlandrapportens internationella definition på hållbar utveckling: "Att tillgodose dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov".

I ett hållbart samhälle går ekonomiskt ansvar hand i hand med socialt och miljömässigt ansvar. När SJs verksamhet drivs ansvarsfullt ur ett bredare perspektiv skapas konkurrenskraft, effektivitet och lönsamhet vilket leder till ett långsiktigt uthålligt värdeskapande även för våra intressenter.

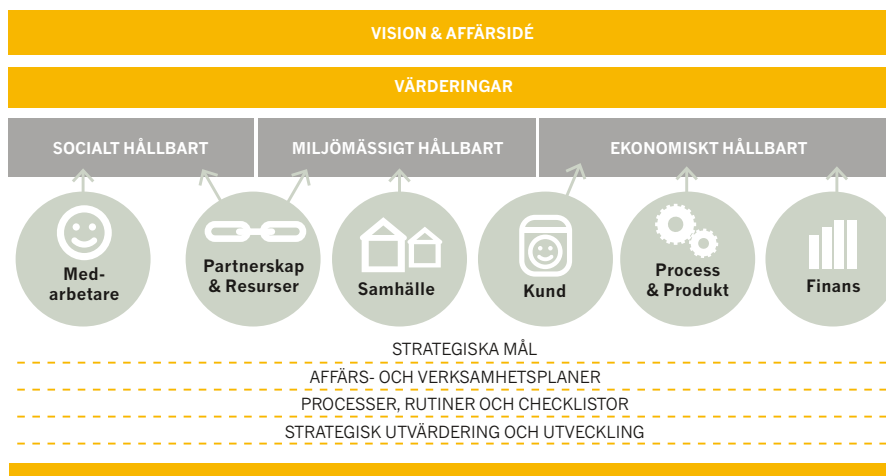
GRI

Som ramverk för hållbarhetsredovisningen tillämpar SJ sedan 2007 tredje generationen av Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer G3 (www.globalreporting.org).

SJ har valt att för 2013 applicera nivå B+ och utföra en självutvärdering gentemot GRI:s riktlinjer G3.

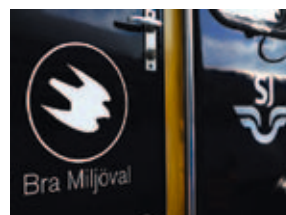
Deloitte har översiktligt granskat SJs hållbarhetsredovisning och bekräftat självutvärderingen.





20 år

sedan SJ började erbjuda tågresor i Sverige märkta med Bra Miljöval.



Hållbarhet är mer än bara grönt

När vi frågar våra kunder vad som är viktigast för dem så svarar många punktlighet. En hållbar resa är alltså även exempelvis en punktlig, prisvärd och trafiksäker resa. Att en resa med SJ dessutom är miljömässigt hållbar är självklart.

Vår övergripande målsättning att vara en hållbar järnvägsoperatör i Sverige kan konkretiseras i fyra huvudpunkter:

- Det ska vara tryggt och säkert att åka med SJ.
- SJ ska säkerställa en grundläggande leverans kvalitet där punktlighetsarbetet har hög prioritet.
- Kunden ska välja SJ i första hand.
- SJ ska leva upp till ägarnas finansiella och icke-finansiella krav.

Ett långsiktigt och systematiskt arbete

SJ har länge arbetat aktivt med miljöfrågor som en del av hållbarhetsarbetet i stort. Det är 20 år sedan vi år 1994 blev först med att erbjuda Bra Miljöval-märkta resor med SJs eltåg i hela Sverige (läs mer på sidan 28). De senaste åren har SJ tilldelats flera utmärkelser som visar att vi har ett starkt varumärke inom miljö och hållbarhet. SJ ABS ledningssystem är certifierat enligt såväl ISO 9001 och ISO 14001 som OHSAS 18001. Det visar att vi har tydliga processer och fortlöpande bedriver ett förbättringsarbete inom kvalitets-, miljö- och arbetsmiljöfrågor.

Sex styrområden för hållbart företagande

Hållbart företagande är en integrerad del i SJs affärsmodell och vi styr vår verksamhet utifrån ett holistiskt perspektiv. Med företagets vision, affärsidé och värde-

ringar som utgångspunkt säkerställs ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbart företagande genom att vi mäter och följer upp vår verksamhet via styrområdena Medarbetare, Partnerskap & Resurser, Samhälle, Kund, Process & Produkt samt Finans.

Strategiska mål bryts ner i planer

För respektive styrområde finns långsiktiga, strategiska mål fastslagna. Målen har i sin tur konkretiserats i affärs- och verksamhetsplaner och ambitionsnivån ligger i linje med den långsiktiga strategin.

Integration i det dagliga arbetet

SJs ambition är att våra processer, rutiner och checklistor ska säkerställa att vi arbetar så effektivt som möjligt. Viktiga sakområden som kvalitet, miljö, arbetsmiljö och trafiksäkerhet ska vara en integrerad del i det dagliga arbetet.

Strategisk utvärdering och utveckling

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.

Att arbeta med EFQM-modellen är en naturlig del av vår strategi- och affärsplaneprocess och genom valet av en väletablerad modell kan vi även jämföra oss med andra företag. Målet är att vara ett föredöme för företag och organisationer i Sverige när det gäller hållbar och kundorienterad verksamhetsutveckling.

Ansvarsfull styrning

Baserat på våra intressenters förväntningar och SJs egna förutsättningar mäter och styr vi vår verksamhet med stöd av ett balanserat styrkort. Under 2013 har vi fortsatt att utveckla arbetet så att de sociala, miljömässiga och ekonomiska perspektiven kopplas samman tydligare.

Vår ägare har ställt krav på att alla statligt ägda bolag ska arbeta fram förslag på hållbarhetsmål anpassade efter respektive företags inriktning. Målen ska samman-

fatta företagets verksamhet, vara mätbara och tillräckligt utmanande. SJs mål arbetades fram i en styrgrupp bestående av tre representanter från styrelsen och två från företaget. Under hösten fattade styrelsen beslut om SJs tre nya, långsiktiga hållbarhetsmål. Målen handlar om punktlighet på 95 procent, andel genomförda leverantörs- och partnerskapsbedömningar samt SJ Volontär, en möjlighet för medarbetarna att ägna sig åt ideellt arbete på arbetstid.

SJ ABs STYRKORT		UTFALL 2012	MÅL 2013	UTFALL 2013	MÅL 2014	LÄS MER, SID
Medarbetare						
	Ledarskapsindex, årsvärde ¹	–	–	65	67	34
	Prestationsindex, årsvärde ¹	–	–	76	77	34
	Sjukfrånvaro	4,3	4,3	5,6	4,8	36
Partnerskap & Resurser						
	Genomförda leverantörs- och partnerskapsbedömningar, % ²	–	–	–	20	43
Samhälle						
	Varumärkesindex, VMI ³	46	50	51	–	18
	Miljöindex	67	70	68	70	31
	SJ Volontär ³	–	–	–	–	12
	Antalet allvarligt skadade	0	0	1	0	33
	Trafiksäkerhetsindex	–	–	–	97	33
	EFQM-poäng	390	500	460	500	11
Kund						
	Nöjd kundindex, NKI	60	63	60	63	18
Process & Produkt						
	Punktlighet fjärrtåg, 15 min, % ⁴	91	95	90	–	20
	Punktlighet fjärrtåg, 5 min, %	81	–	78	88	20
	Punktlighet regionaltåg, 5 min, %	90	95	89	90	20
	Beläggingsgrad, %	55	54	51	51	–
	Regularitet, %	96	98	97	98	20
Finans⁵						
	Rörelseresultat, MSEK	467	–	298	Nya mål fastställs på bolagsstämman i april.	62
	Omsättning, MSEK	8 664	–	9 160		62
	Soliditet, %	51,1	30	53,3		40
	Avkastning på eget kapital, %	10,3	10	5,1		40

För definitioner, se sidan 114–117.

¹ Medarbetarundersökningen resulterar i nya mätvärden under 2013 varför utfall 2012 och mål 2013 ej är jämförbara med utfall 2013.

² Av identifierade hög- och mellanriskleverantörer.

³ Nytt mätvärde under framtagande, mål sätts under 2014.

⁴ Mätvärdet upphör 2014, se sidan 20.

⁵ Avser SJ-koncernen.



Delaktighet och engagemang

De långsiktiga målen i den företagsgemensamma affärsplanen översätts till operativa mål och aktiviteter för verksamheten – från staber, divisioner och enheter till åkstationer och medarbetare. Arbetet med målnedbrytningen påbörjades under 2013 och fortsätter kommande år.

Kontinuerlig uppföljning

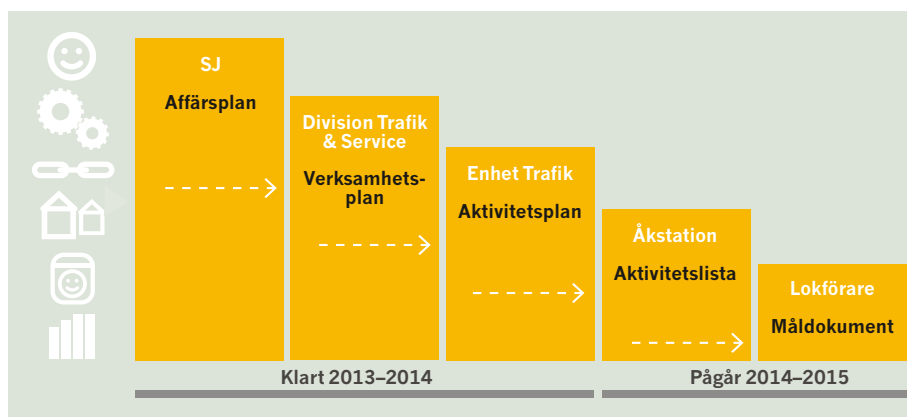
Målen följs upp års- eller månadsvis. Det gör styrkortet till ett viktigt verktyg för ständiga förbättringar inom ett antal verksamhetskritiska målområden. Genom att vi kontinuerligt stämmer av våra prestationer ökar möjligheten att parera negativa avvikelser innan de hinner få några större konsekvenser – och istället styra mot önskad riktning.

Öppenhet och delaktighet

Syftet med målnedbrytningen är att öka öppenheten och delaktigheten i företaget så att alla medarbetare får möjlighet att se och påverka hur verksamheten – och den egna arbetsinsatsen – utvecklas i relation till SJs övergripande mål.

Punktlighet i lokförarens måldokument

Ett exempel är hur SJs övergripande punktlighetsmål kommer att brytas ner och hamna som en aktivitet i våra lokförarens måldokument, med konkreta åtgärder i riktning mot det gemensamma målet.



De långsiktiga målen i den företagsgemensamma affärsplanen bryts ner till operativa mål och aktiviteter för alla delar inom verksamheten. Här ett exempel från Division Trafik & Service.

Samtliga områden i styrkortet ligger till grund för mål och aktiviteter i hela verksamheten.



Långsiktighet och konkurrenskraft är SJs strategi

Vi satsar offensivt för att uppnå våra nya mål. Under 2013 inleddes ett förbättringsarbete för att utveckla vårt kunderbjudande och samtidigt sänka våra kostnader.

MÅLET I VÅR NYA STRATEGI som arbetats fram under 2013 är att SJ fortsatt ska vara resenärernas förstahandsval de kommande 20 åren. SJ ska vara en hållbar och marknadsledande järnvägsoperatör i Sverige, vilket naturligtvis även innefattar att möta ägarnas avkastningskrav. Enligt den plan som presenterades under året ska SJ spara en miljard kronor på tre år. Det ska vi göra genom att höja effektiviteten och leveranskvaliteten samt sänka kostnaderna. För att uppnå detta behöver vi säkerställa den grundläggande kvaliteten och lyfta nivån på de funktioner som kunderna värdesätter högst – punktlighet, information och bemötande ombord. Förnyelsen av SJ 2000-tågen är en av de största satsningarna i modern tid då vi investerar flera miljarder kronor i en genomgripande upprustning (läs mer på sidorna 22-23).

En marknad på tillväxt

Samhällets allt större fokus på hållbarhetsfrågor är positivt för branschen och främjar tågets position jämfört med mer miljöbelastande transportslag. Med en ökad konkurrens på spåren får resenärerna fler valmöjligheter, vilket också stärker branschens attraktionskraft. Marknadsvolymen för resor med tåg i Sverige har nästan fördubblats de senaste 20 åren. Ökningen har fram till nu drivits framför allt av kortare restider, större miljöfokus från kunderna och generellt billigare pris på tågtrafik i relation till andra transportslag. Resandet förväntas fortsätta öka med två procent per år fram till 2030, enligt Trafikverkets beräkningar. Den största delen av tillväxten framöver förklaras av nya aktörer på linjerna mellan

storstäderna. Då ökningen av antalet avgångar på dessa sträckor är stor förväntas fler välja tåget istället för bil eller flyg. Även på andra marknader och sträckor kommer tågresandet att öka i framtiden, till följd av såväl befolkningsökning som ekonomisk tillväxt.

Punktligheten har fortsatt stort fokus

SJs viktigaste hållbarhetsfråga är det fortsatta arbetet med punktlighet. Ju bättre punktlighet vi uppnår desto fler väljer bort flyget eller ställer bilen. Punktlighetsarbetet har även på längre sikt hög prioritet – både internt inom företaget och i vår interaktion med såväl Trafikverket som övriga järnvägsaktörer. SJ arbetar tillsammans med branschen för att höja punktligheten till 95 procent och vårt nya mått är rätt tid plus max fem minuter.

Nya möjligheter

Vi rustar nu för framtiden och för att möta konkurrensen. Avregleringarna tvingar oss och övriga befintliga aktörer att bli snabbare, smartare och effektivare. Vi kommer att öka vår attraktionskraft gentemot konkurrerande aktörers erbjudande, för att SJ ska fortsätta att vara kundens förstahandsval och den ledande operatören på marknaden. På lång sikt finns dessutom möjligheter för koncernen att växa, till exempel genom internationell expansion med trafikering i och mot Europa. SJ står inför stora förändringar på en marknad med nya möjligheter. Vi har en plan, en uppsättning kraftfulla verktyg och genomarbetade mål med oss in i framtiden.

Ett steg närmare kunderna

På SJ arbetar vi för att leverera punktliga och bekväma tågresor. Med våra resenärers behov i fokus ser vi ständigt över processer och metoder i syfte att göra resan ännu enklare.

40 000

biljettköp per månad på
SJs mobilsajt.

1/2 miljon

unika besökare på SJs sajt
i snitt per månad.

Allt fler resenärer väljer att besöka SJ digitalt. Nära sex miljoner resenärer besökte SJs digitala kanaler under december 2013.

Flest besökare hade SJs webbplats sj.se med drygt 4 miljoner besökare.

Mobil.sj.se hade 1 miljon, en ökning med 100 procent jämfört med 2012, och appen "Min resa" hade drygt en halv miljon besökare.

FOKUS I SJs KVALITETSARBETE är att förbättra reseupplevelsen för våra kunder. Vår leverans påverkar människor dagligen och det är viktigt att vi är lyhörda för ris och ros. Under året har vi genomfört flera förändringar efter att ha lyssnat på våra kunder.

Förbättrad service ombord

SJ har i år lanserat ett flertal nyheter som underlättar och förbättrar reseupplevelsen. De nya familjevagnarna i InterCity-flottan ingår i vår satsning på att göra tågresan mer attraktiv för barnfamiljer. Vagnarna har utöver en ny bistroavdelning även en lekhörna för barn, mikrovågsugn, rymligare bagageplatser och fyrstolssittning.

Att våra kunder nu har tillgång till fritt wi-fi ombord var också en uppskattad nyhet, och sedan det introducerades har antalet internetanvändare nästan fyrdubblats. Varje dag har vi nära 25 000 anslutningar mot den nya portalen ombord.sj.se och vi arbetar vidare med att skapa ännu bättre kapacitet. Den här utvecklingen är viktig då fler och fler resenärer vill arbeta eller se på film och tv via internet när de reser. Under året uppgraderades alla SJs snabbtåg med betydligt snabbare internet ombord, samtidigt som mobiloperatörerna bygger 4G längs viktiga sträckor. Nästa steg är att under 2014 även

uppgradera våra dubbeldäckare till 4G, vilket innebär att närmare hundra tåg kommer att ha uppgraderats med den nya tekniken.

Utvecklade tjänster i nya kanaler

Vår ambition är att våra resenärer ska kunna utföra fler av sina vanligaste SJ-ärenden oberoende av var de befinner sig. Därför har vi nu möjliggjort biljettköp i SJs mobilapp. I december blev det dessutom möjligt för resenärer med iPhone att samla sina tågbiljetter i appen Passbook, vilken fungerar som en elektronisk hjälpreda. Aktuell resa visas automatiskt i samband med avgång och kunden får information om avgångstid, spår samt eventuella ändringar.

Vår tjänst med trafikinformation via sms blev också tillgänglig på fler linjer och information om störningar och förseningar kan ses direkt i mobiltelefonen.

Enklare att hitta på sj.se

Vår webbplats sj.se har också utvecklats under 2013 efter synpunkter på att det varit svårt att hitta på sidan. Under våren och sommaren genomfördes därför förändringar i informationsstrukturen på sj.se. Förenklingarna ska göra det lättare för besökarna att få tillgång till den information och de funktioner som efterfrågas.



ÄNNU FLER LINJER I POPULÄR LÅGPRISKALENDER

Kalendern visar de billigaste resorna ur ordinarie utbud på SJs 30 populäraste linjer 90 dagar framåt i tiden. Den har under året utökats med sex nya linjer.

Nya linjer:

Östersund–Stockholm
Umeå–Stockholm
Göteborg–Malmö
Stockholm–Herrljunga
Linköping–Malmö
Stockholm–Åre

Dessa har bland annat valts ut efter att SJs resenärer via Facebook fått önska vilka tre linjer de tyckte skulle läggas till. Resenärerna hade tolv möjliga alternativ men när besökarna på Facebook-sidan började komma med egna förslag på vilka linjer de ville se seglade Åre upp som en solklar favorit. Då vi vill vara lyhörda för våra kunders önskemål valde vi även ut Åre utöver de tre som skulle tas ut.

25 000 biljetter säljs via lågpriskalendern varje månad. Under 2013 såldes omkring en miljon lågprispiljetter via lågpriskalendern och SJs övriga säljkanaler.

Idag säljs nästan sju av tio tågbiljetter via SJs digitala kanaler eller via biljettautomater och det är därför viktigt att besökarna utan svårigheter hittar rätt och kan genomföra sina köp. 2013 var SJ också nominerade i kategorin Sveriges bästa resesajter i tidningen Internetworlds årliga topp 100-lista över Sveriges bästa webbplatser.

Satsning på Mälardalen

SJs satsning på resandet på Mälarbanan är i full gång och i augusti tillkom två avgångar från Stockholm med anslutning till Bergslagspendeln. I samband med tågplanen för 2014 fick Västeråspendlarna återigen ett tidigt direkttåg till Stockholm vilket underlättar för dem som behöver vara på sitt arbete tidigt. Dessutom har antalet sittplatser på populära avgångar utökats.

Tillbaka på Väst kustbanan

I och med tidtabellsskiftet i december 2013 är SJ tillbaka på linjen Göteborg–Halmstad–Helsingborg–Lund–Malmö med sju tåg om dagen i vardera riktning. För SJ är det glädjande att efter några års uppehåll åter kunna erbjuda kunderna i västra och södra Sverige resor till och från arbetet såväl som på fritiden. Vi har också fler avgångar idag och det har bidragit till att antalet resenärer är fler än för två år sedan.

Utvecklad resegaranti

Nytt för i år är att reglerna för SJs resegaranti har gjorts generösare eftersom vi har tagit bort den friskrivning som tidigare tillämpats vid force majeure.

Våra kunders åsikter hjälper SJ framåt

SJ är ett serviceföretag och relationen med våra kunder är avgörande för vår framgång. Vi går framåt i flera kvalitetsundersökningar 2013, vilket visar att vi har tagit ett steg i rätt riktning.

FÖR ATT SJ ska vara marknadsledande även i framtiden måste vi fortsätta att skapa nytta för våra kunder. Vi lyssnar på vad de tycker för att följa upp resultatet av vårt kvalitetsarbete. Omfattande egna undersökningar och uppföljning av externa mätningar ger oss insikt i hur allt från servicen ombord till SJ som företag upplevs av kunderna.

Framåt för SJ i branschmätning

SKI, Svenskt Kvalitetsindex, är en årlig undersökning om hur allmänheten uppfattar svenska företags varumärken. Bland transportbolagen fick SJ 60,5 på skalan 0 till 100, där 60 utgör gränsen för godkänt. Årets ökning innebär att vi efter fyra år får ett betyg strax över godkänt. Resultatet är en kombination av ett intensivt arbete med kundförbättrande åtgärder och att kunskapen nu är större bland allmänheten om att det råder ett delat ansvar på spåren.

SJs Varumärkesindex en utmaning

Vårt varumärke rankas lågt i den årliga externa mätningen Anseendebarenometern, där 15 000 människor fått ge sin syn på hur de upplever varumärket SJ. Vårt eget måltal inom styrområdet Samhälle, Varumärkes-

index (VMI), ger också ett lågt utfall vilket bekräftar att vi har ett stort arbete kvar att göra.

Att öka anseendet och förtroendet är vår viktigaste fråga. Punktligheten har stor påverkan på varumärket och arbetet med att förbättra den är därför centralt.

SJs befintliga VMI mäter främst gillande och förtroende. Därför genomfördes under hösten en drivkraftsanalys för att skaffa mer kunskap om vad det är för uppfattningar och behov som driver människor att välja eller välja bort att resa med oss, samt vilka våra svagheter respektive styrkor är. Att ha insikt i detta är avgörande i en konkurrenssituation. Analysen utgör i nästa steg basen för ett vidareutvecklat VMI samt är en viktig utgångspunkt för arbetet med att ta fram en ny varumärkesplattform för SJ.

Kundens reseupplevelse mäts

SJs resenärer får ofta chansen att svara på frågor om hur de upplevt sin resa. Ett strategiskt nyckeltal som mäts löpande under året är Nöjd kundindex (NKI). Det säger oss vad som är viktigt för våra kunder och hur vi lever upp till deras förväntningar. Svaren visar att vi gör ett bra och ansvarsfullt jobb som blir allt bättre. Men vi är långt ifrån nöjda.

AKTIVITETER FÖR 2014

- Arbeta fram ett nytt mätvärde avseende Varumärkesindex och en ny varumärkesplattform, båda med en tydlig koppling till vår affärsstrategi.
- Lansera förbättrad restidsgaranti för pendelresenärer och införa restidsgaranti för kombinationsresor.
- Utveckla trafikinformationen och förbättra informationen till kunder vid trafikstörningar.

SAMHÄLLE / KUND	UTFALL 2012	MÅL 2013	UTFALL 2013	MÅL 2014
Varumärkesindex, VMI*	46	50	51	–
Nöjd kundindex, NKI	60	63	60	63

*Nytt mätvärde under framtagande, mål sätts under 2014.



SJs kunder på snabbtågslinjer är generellt sett nöjdare än våra kunder på regionala linjer, främst i Mälardalsregionen. Särskilda insatser har därför prioriterats för Mälardalen, läs mer på sidan 17.

Förbättrad service

Vi använder även ett serviceindex som mäter resenärens uppfattning om service, information, tillgänglighet och bemötande ombord. Det är glädjande att vi ser en positiv trend,

resenärerna ger SJs ombordpersonal allt bättre betyg. Mellan 2011 och 2012 har serviceindex ökat upp till sex enheter och under 2013 har vi lyckats bibehålla nivån. Betyget för kundbemötande gällande snabbtåg utmärker sig särskilt och har ökat från 78 till 82, vilket är en mycket bra nivå. Ett ökat fokus på kundbemötande och införandet av serviceledare ombord på våra snabbtåg är viktiga orsaker till de förbättrade resultaten.

24 000

följer oss på Twitter.



25 000

gillar oss på Facebook.



Punktlighet – en viktig förutsättning

Våra kunder ska komma fram i tid. Det är ett stort fokus för SJ och en förutsättning för järnvägens förtroende. Därför arbetar vi kontinuerligt och målmedvetet med att förbättra punktligheten.

EXEMPEL PÅ AKTIVITETER 2014

- Utveckla effektiviteten på depåer med fortsatt utveckling av lean-konceptet.
- Förbättra förarnas och ombordpersonalens mobila IT-stöd.
- Arbeta med avgångs-punktligheten och utgångskvaliteten (rätt fordon i rätt ordning).
- Öka integrationen mellan fordonsledning på trafikledningen och depå-fordonsledning samt verkstadsstyrning.

+5 min

SKÄRPT GEMENSAM PUNKTLIGHETSGRÄNS

Tidigare har punktligheten mätts som rätt tid plus 15 minuter för fjärrtåg, medan regional-tåg mätts som rätt tid plus 5 minuter.

I september 2013 enades den svenska järnvägsbranschen om att det är rätt tid plus 5 minuter som gäller för alla persontåg.

PUNKTLIGHETEN FÖR SJs fjärrtåg mättes fram till september 2013 som rätt tid plus 15 minuter, medan SJs regionaltåg mättes som rätt tid plus 5 minuter. I september kom en ny svensk branschstandard där punktligheten mäts som rätt tid plus 5 minuter för alla persontåg. För 2013 redovisar SJ därför båda gränserna (se tabell).

Vi väljer att följa undervägs punktlighet, det vill säga punktligheten vid varje resandebryte på en sträcka. Ytterligare ett mått vi följer är regularitet, vilket innebär andelen tåg som startat och kommit fram till slutstation som planerat. Våra punktlighetssiffror visar att vi är långt ifrån våra mål på en del linjer. Särskilt utmanande är det under högtrafik när det är intensiv trafik på spåren.

Vårt arbete med att minska SJs egen del av punktlighetsproblematiken har gett resultat och av orsakerna bakom de förseningar som drabbade våra kunder under året stod SJ för ungefär en femtedel. Men våra krav på oss själva är högre än så. Arbetet med att förbättra punktligheten har fortsatt stort fokus.

Tillsammans för tåg i tid

Att nå en hög punktlighet är ett viktigt samspel. SJ samverkar med Trafikverket och andra aktörer för att lösa och förebygga problem som hänger samman med att den begränsade platsen på spåren behöver fördelas mellan flera tågoperatörer. Vi ser även över och försöker, så långt det är möjligt, att komma till rätta med fel och brister. Under 2013 inleddes samarbetet "Tillsammans för tåg i tid" (TTT) mellan järnvägsbranschens aktörer. Samarbetet handlar om att sätta hela järnvägssystemets funktion i fokus, från ökad punktlighet till bättre trafikinformation. Det gemensamma målet är 95 procents punktlighet år 2020. Arbetet mäts och utvärderas kontinuerligt och varje år redovisas resultatet vid en konferens. Fokus vid det första mötet var att nå enighet kring mål och indikatorer samt att etablera en modell för det fortsatta arbetet.

Störningsorsaker

Många störningar i tågtrafiken är relaterade till infrastrukturen, exempelvis problem med

PROCESS & PRODUKT	UTFALL 2012	MÅL 2013	UTFALL 2013	MÅL 2014
Punktlighet fjärrtåg, 15 min, % ¹	91	95	90	–
Punktlighet fjärrtåg, 5 min, %	81	–	78	88
Punktlighet regionaltåg, 5 min, %	90	95	89	90
Regularitet, % ²	96	98	97	98

¹ Mätvärdet upphör 2014.

² Metod för regularitetsberäkning har justerats på grund av systemuppdatering, metod för 2013 har lägre tillförlitlighet än tidigare.



spår, el och signaler. Annat som påverkar punktligheten är olyckor på spåren och problem relaterade till oss tågoperatörer, till exempel fel på fordon.

Alla interna processer granskas

Analys av våra interna processer och flöden runt punktligheten gör det möjligt att definiera brister och sätta in rätt åtgärder. Arbetsprocesser i alla delar av verksamheten, allt från IT-stöd och rutiner i bistron till trafikinformation och reparationer, ska fungera smidigt och effektivt för att möjliggöra att tågen avgår och ankommer i tid. Även rutinerna vid trafikstörningar ses över när det gäller tydlighet och struktur, så att

åtgärder och ersättningstrafik kan sättas in för kunderna på bästa möjliga sätt. För att trafiken ska flyta på är det också viktigt att tågen rullar enligt plan, det vill säga att lokföraren håller sin så kallade kanal så långt det är möjligt. Det gäller att varken komma fram för tidigt eller för sent till en station och att hålla sin tidtabell även ute på spåren.

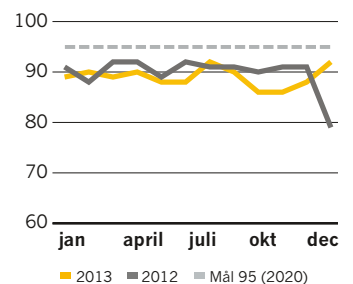
Utökad redovisning på hemsidan

Under 2013 utvecklade SJ redovisningen av punktligheten på hemsidan. För att göra statistiken mer öppen och tillgänglig redovisas nu punktligheten veckovis och per linje för fjärr- och regionaltågen.

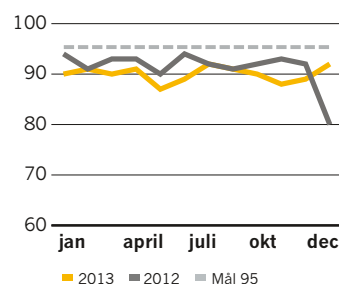
REDOVISNING AV PUNKTLIGHET

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

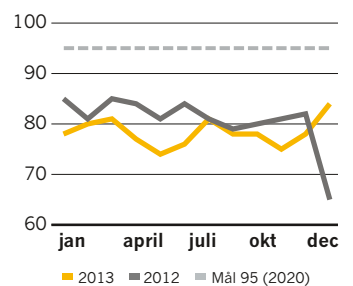
Punktlig het Regionaltåg, +5 min, %



Punktlig het Fjärrtåg, +15 min, %



Punktlig het Fjärrtåg, + 5 min, %



Våra tåg är investeringar i framtidens resor

SJ har de senaste åren investerat stora summor i upp-
rustning och teknikutveckling, för att även i framtiden
kunna leverera ett modernt och effektivt resealternativ.

Med nya SJ 3000 på spåren och en kommande upprustning av SJ 2000 erbjuder SJs snabbtågsflotta bekväma resor med kortare restider.

SJ 2000

När vårt första snabbtåg, SJ 2000, lanserades för 20 år sedan var det en stor nyhet i tågsverige. Med hög komfort, fällbara stolar och korglutning erbjöd SJ 2000 ett modernt och attraktivt resealternativ, unikt anpassat till den svenska järnvägen. Det vill vi att SJ 2000 ska fortsätta att vara och därför har vi tagit beslut om en omfattande upprustning för flera miljarder kronor av alla 36 tågsätt. Utöver modernisering och ökad komfort innebär investeringen ökad driftsäkerhet, vilket ska bidra till förbättrad punktlighet och i förlängningen ett mer hållbart resande. Vi har i hög grad involverat våra kunder i upprustningen. De har genom kundundersökningar, djupintervjuer och webbenkäter fått ge sina synpunkter på design och funktioner i de nya vagnarna.



SJ 2000



SJ 3000



InterCity, Regional och Nattåg (lok och vagnar)

SJ 3000

SJs nya snabbtåg SJ 3000 introducerades i februari 2012, och i februari 2013, efter ett år i trafik, konstaterades att trafikstarten varit mycket lyckad. SJ firade både ettårsjubileum och målgång för tvåmiljarderssatsningen då det sista av de 20 tågsätten sattes i trafik. Testkörningarna var omfattande, vilket resulterade i väldigt få stoppande fel när tågen väl sattes i passagerartrafik. SJ 3000 är ett av Sveriges mest miljöanpassade tåg och väl anpassat för kunder med funktionsnedsättning. 25–40 procent av materialet i tågen är återvunnet och hela tåget går att återvinna igen till 98 procent. En energisnål konstruktion med lågt luftmotstånd minskar energianvändningen och tågen kan vid bromsning återmata mer än tolv procent av den använda energin till elnätet.



Dubbeldäckare



Regina



Regionaltåg (X12)

Många av våra kunder reser med oss varje dag. Vår målsättning är att erbjuda prisvärda och bekväma resor på både korta och långa sträckor.

SJ InterCity

Med SJ InterCity kan resenären ta tåget längre sträckor bekvämt och effektivt, men ofta till ett lägre pris och med lite längre restid än med SJs snabbtåg. Linjerna trafikeras främst av de klassiska lok- och vagnstågen. En stor upprustning av InterCity-tågen blev klar 2012 och standarden på tågens komfort har höjts. Vi erbjuder fler sittplatser och fräschare sittvagnar med mer plats för bagage. Under 2013 lyftes service- och komfortnivån ytterligare. SJ har satsat 150 miljoner kronor på 20 nya familjevagnar i InterCity-flottan. Vår nya familjevagn, som består av en helt ny bistro, fyrstolssittning och en lekhörna, lanserades under hösten. Vagnarna kommer att tas i drift under det kommande året efterhand som de rullar ut från fabriken. När alla 20 vagnar satts i trafik kan SJ erbjuda familjeplatser på samtliga InterCity-linjer i Sverige.

SJ Regional – med fyra olika tågtyper

Regionaltrafiken bedrivs med fyra olika tågtyper; dubbeldäckare, Regina, regionaltåg (X12) samt klassiska lok och vagnar. Dubbeldäckaren har två våningar, är snabbgående och mjukbromsande. Tågen är specialbyggda för regionala resor med många stopp på vägen. Delar av regionaltrafiken körs även med ett fåtal Reginatåg, medan en större del körs med lok och vagnar. Många av vagnarna är upprustade nyligen med ökad standard ombord. Under 2012–2013 rustade SJ upp ett antal regionaltåg av en äldre modell (X12). Tågen har fått nya bekväma stolar, ny klädsel samt eluttag, klädkrok och nätficka vid varje sittplats. De är även bättre anpassade för resenärer med funktionsnedsättning och har rullstolsramp, rullstolsplatser och en helt ny handikapptoilet.

SJ 2000

261 miljoner kilometer och en halv miljard resor sedan 1990.



Utmärkande för SJ 2000 är **korglutningen** som ger en bekvämare reseupplevelse samtidigt som tågen kan köra fortare i kurvorna än andra tågtyper.



Ombord på SJ 2000 finns goda möjligheter att arbeta under resan. **Eluttag** finns vid alla platser och **fritt wi-fi** är tillgängligt.



- I stort sett **alla svenskar** har någon gång åkt med SJ 2000. Totalt rör det sig om cirka **en halv miljard tågresor**.

- Tillsammans har alla SJ 2000-tågen kört **261 miljoner kilometer**.

- Premiärturen med X 2000 (som tåget hette tidigare) skedde den **4 september 1990** mellan **Stockholm** och **Göteborg**.

- Tågets tekniska toppfart är **210 km/h**, men rekordet vid provkörningar är 276 km/h.

- Nu **förbättrar** vi förutsättningarna för användningen av **mobiltelefon** och **internet ombord**.

200 km/h • Bekvämare • Snabbare • Fritt wi-fi

SJ 3000

Nya moderna tåg förstärker vår flotta med 5 000 nya säten.

- Ett av **Sveriges mest miljöanpassade tåg** – miljödeklarerat och certifierat enligt ISO 14025.
- Det finns 20 stycken SJ 3000 som rymmer 245 resenärer vardera – sammanlagt har det gett **5 000 nya säten** i SJs tågflotta.
- SJ 3000 är utvecklat för att trafikera **längre sträckor med flera stopp**.
- Varje tåg **kördes felfritt** i 25 000 km innan det sattes i trafik.
- Tågens breda gångar och rymliga vestibuler underlättar för **kunder med funktionsnedsättning**.



En **rullstolslyft i markplan** förenklar ombordstigningen



Tågets säten har **bra benutrymme** och varje plats har egen läslampa och eluttag.



Utrustat med SJs nya informationskoncept **SJ Ombord** med bland annat information om avgångs- och ankomsttider.

200 km/h • SJ Ombord • Bistro • Fritt wi-fi

SJ InterCity

Klassiska lok med moderna vagnar.

- **Klassiska vagnar** som varit i trafik sedan 1980-talet.
- Omfattande upprustning gav **enhetligare flotta** och **1 460 fler sittplatser**.
- Ny **familjevagn med lekhörna** i form av en dubbeldäckare.
- AC-anläggning.
- Nytt utbud i bistro, bland annat **korvgrill** och varmluftsugn för **nybakade bullar**.
- Rymlig toalett anpassad för **rullstolsburna**. Tillgång till skötbord.



Vår satsning på barnfamiljer innefattar en **ny familjevagn** med bistro, fyrstolssittning och en lekhörna.



Med InterCity reser du **bekvämt och effektivt**, men ofta till ett lägre pris än med snabbtågen.



Ett flertal tåg har fått en **omfattande upprustning** de senaste åren och standarden på komfort har höjts.

160 km/h • 150 MSEK investeras • Lekvagn • Bistro

SJ Regional

På regionaltågen reser många dag- och
veckopendlare mellan hemmet och arbetet.

- Fler avgångar med **bättre pendlings-tider**.
- Omkring hälften av resorna med SJ Regional sker **mellan hemmet och arbetet**.
- Fyra **olika tågtyper** i trafik.
- Snabbgående och mjukbromsande **dubbeldäckare** med **fritt wi-fi**.
- **Nyupprustade vagnar** med eluttag och bekväma stolar.



I regionaltrafiken är det viktigt med **täta avgångar** och stopp även på mindre orter för att möta resenärernas behov av tågresor till och från arbete och skola.

På dubbeldäckaren har våra kunder tillgång till **internet** och **eluttag**.

200 km/h • Dubbeldäckare • Fler avgångar • Fritt wi-fi

Gröna resor – en bra affär

En tågresor mellan Göteborg och Stockholm ger ett utsläpp på cirka 1 gram koldioxid, vilket motsvarar utsläppet för 0,5 ml bensin. Att resa med tåg ger redan minimala utsläpp. Men vi fortsätter arbetet för att ytterligare reducera vår miljöpåverkan.

VÅRA KUNDER KAN BERÄKNA OCH JÄMFÖRA SINA UTSLÄPP I SJ MILJÖKALKYL

På vår hemsida finns verktyget SJ Miljökalkyl som beräknar och jämför utsläppen från tåg, buss, bil och flyg på en viss resa. Resultatet presenteras i tabeller och grafer.

Samma verktyg ligger till grund för den löpande miljöstatistik som SJs företagskunder får som underlag till sitt eget miljöarbete, till exempel när de följer upp miljömål för sina medarbetares resor i tjänsten.

Läs mer om SJ Miljökalkyl på www.sj.se/miljokalkyl.

En tågresor med SJ 2000 Stockholm–Göteborg motsvarar koldioxidutsläppen från ett halvt kryddmått bensin (0,5 ml).



Bra Miljöval-märkta resor i 20 år

SJ har ett starkt varumärke när det gäller miljö och hållbarhet. I oktober 2014 är det 20 år sedan SJ AB var det första företaget att märka sina tågresor med Naturskyddsföreningens miljömärkning Bra Miljöval. I kriterierna ställs strikta krav på en energieffektiv resa med liten klimatpåverkan och låga utsläpp.

Flera år i rad har SJ fått utmärkelser för vårt hållbara varumärke, vi har blivit branschbäst i Sustainable Brand Index samt utsetts till Sveriges Grönaste Varumärke. Det gör oss stolta men förpliktigar också. Vi har höga förväntningar att leva upp till.

Minimala utsläpp av flera anledningar

Det behövs flera olika transportslag i samhället, men skillnaden i utsläpp av klimatpåverkande koldioxid är stor. Tåg har låg elförbrukning eftersom friktionen mellan hjul och räls är mindre än mellan ett bilhjul och asfalt. Man reser fler tillsammans och SJ köper dessutom 100 procent förnybar el från vatten- och vindkraft, vilket ger minimala koldioxidutsläpp.

Minskade utsläpp från tjänsteresor

Många företag som vill minska sina utsläpp från tjänsteresor gör det genom att i högre

grad resa med SJ. Fri uppkoppling ombord på alla våra snabbtåg gör att restiden kan användas effektivt, till exempel för att arbeta.

Göteborg–Stockholm: 1 gram koldioxid

En tågresor Göteborg–Stockholm med SJ 2000 ger ett utsläpp på cirka ett gram koldioxid. Det motsvarar utsläppen från förbränningen av 0,5 ml bensin. För att komma upp i samma utsläppsmängd som från en flygresor på samma sträcka går det 74 000 sådana tågresor. Jämfört med bil går det att resa cirka 47 000 gånger med tåg.

Elen som köps in för att driva alla SJs tåg står för mindre än en procent av de totala koldioxidutsläppen från SJs verksamhet. Den största andelen av koldioxidutsläpp kommer från den ersättningstrafik med buss och taxi som sätts in vid trafikstörningar. Därför ligger fokus på att effektivisera och optimera ersättningstrafiken; exempelvis erbjuda taxi istället för att köra en halvtom buss, om det handlar om endast ett fåtal kunder. Vi försöker så långt det är möjligt också att planera ersättningstrafiken, till exempel vid spårarbeten, för att kunna ställa relevanta och tuffa miljökrav. Även energieffektiviteten ombord gör skillnad och nya SJ-tåg har energisnål LED-belysning

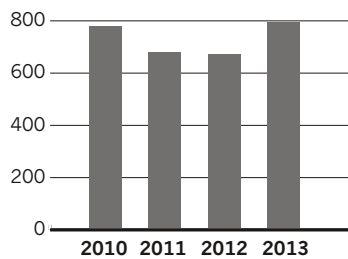




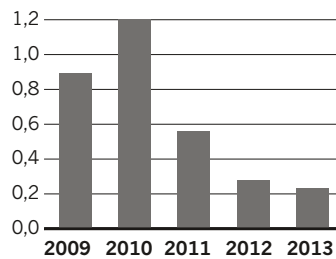
DET HÄR ÄR ECODRIVING:

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

Elanvändning koncern (GWh)



2010, 2011, 2012: SJ AB, SJ Norrlandståg AB och Stockholmståg KB.
2013: SJ AB, SJ Norrlandståg AB, Stockholmståg KB och SJ Götalandståg AB.

g CO₂/personkm*

* Endast SJ AB.

och en funktion där temperaturen sänks och ventilationen slås av när tåget är ur trafik. SJs moderna tåg använder dessutom knappt hälften så mycket energi som äldre tåg, trots ökade hastigheter och kortare restider.

Framgångsrik etablering av ecodriving

Det är många faktorer som påverkar energianvändningen för SJs tåg, till exempel väderlek, förarnas körsätt samt hur banan ser ut. SJs satsning på ecodriving är ett sätt att effektivisera energianvändningen, där föraren med hjälp av teknik och kunskap kan välja optimal hastighet och inbromsning. Tåg är redan det mest energieffektiva transportmedlet och SJ räknar med minst tio procents ytterligare energiminskning när lokförarna kör miljöanpassat. Ecodriving innebär ett mjukare körsätt och en ökad användning av elbroms som samtidigt återmatar el in i järnvägens elsystem – el som kan användas av ett annat tåg på samma sträcka. En minskad användning av mekanisk broms minskar även fordonsslitage. Samtidigt ger det en bekvämare resa för resenärerna med färre hårda inbromsningar och accelerationer.

Alla SJs 600 lokförare utbildades i ecodriving under våren 2013. Till sin hjälp har de även en mobilapplikation som ger vägledning om hur tåget kan köras mest effektivt.

Under 2014 fortsätter vi att utveckla, följa upp och utvärdera arbetet med ecodriving ytterligare. Bland annat ska en funktion utvecklas i ecodriving-appen som ger föraren körrekommendationer för att på bästa sätt återvinna rörelseenergi vid rullning.

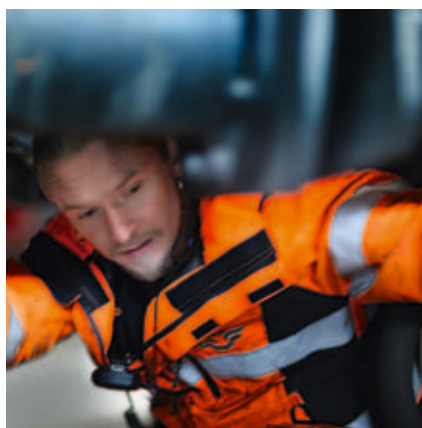
Högt betyg för miljömedvetenhet

Vårt Miljöindex mäts löpande i vår ombordundersökning och visar hur miljömedvetet kunderna anser att SJ är som företag. Miljöindex har ökat under året, sannolikt av flera skäl. I grunden ligger en allmän insikt om att tåg i sig är ett miljöanpassat sätt att resa på. En ny hållbarhetschef som rekryterades under våren fokuserade dessutom mer på SJs fördelar inom hållbarhetsområdet. Den omfattande publiciteten kring SJs arbete med ecodriving har också varit mycket positiv, liksom SJs deltagande på festivalen Way out West i augusti, där miljö och hållbarhet var ett genomgående tema.

EXEMPEL PÅ AKTIVITETER FÖR 2014:

- Medlemmarna i kundprogrammet SJ Prio kommer att se ett ökat fokus på miljö och hållbarhet i kommunikationen.
- Under våren kommer SJs resguide "SJ-resenärens Lilla Gröna", där våra resenärer tipsar om sina bästa gröna resmål runt om i Sverige.
- Det blir fortsatt hållbarhets-tema på SJs deltagande på Way out West. I utställningen Install Hope visas SJs film om ecodriving, bland annat på Landvetters flygplats.

SAMHÄLLE	UTFALL 2012	MÅL 2013	UTFALL 2013	MÅL 2014
Miljöindex	67	70	68	70



Säkerhet – vår högsta prioritet

SJ arbetar konsekvent med att öka säkerheten och tryggheten för våra kunder och medarbetare. För oss kommer säkerheten först – vi sätter alltid människan före klockan.

JÄRNVÄGEN ÄR EN komplex verksamhet. Med hundratusentals resenärer och medarbetare i och kring själva tågresan, varje dag, uppkommer risker som vi måste hantera. Våra rutiner säkrar att alla incidenter identifieras, dokumenteras, utvärderas och åtgärdas. SJ har sedan många år en hög och jämn nivå på säkerheten och det är mycket sällan som resenärer eller medarbetare skadas allvarligt.

Under 2013 inträffade ingen tågolycka där någon SJ-resenär skadades allvarligt till följd av SJs vållande. Dessvärre skadades en lokförare allvarligt vid ett växlingsmissöde i Uddevalla under hösten.

Järnvägen fortsatt säker

Tågbranschen har under året utsatts för prövningar när flera godståg har sparat ur med stora trafikproblem som följd. Den svenska järnvägen behöver rustas upp, men incidenterna till trots är tågresandet fortfarande enligt all statistik ett mycket säkrare sätt att resa än med bil eller buss.

SJ har tillstånd att bedriva persontrafik i Sverige, Norge och Danmark. Tillstånden gäller fem år i taget och förnyades under 2013. Tillsynsmyndigheten i respektive

land kontrollerar då företagets ledning och organisation, säkerhetsstyrning och förmåga att bedriva trafik på ett säkert sätt.

Utbildning och samsyn

SJs egen säkerhetskultur är också viktig. Den handlar om samsyn i våra attityder, att risker synliggörs och att brister åtgärdas. Vårt trafiksäkerhetsarbete måste också vara proaktivt och utvecklas i takt med teknik och andra faktorer. Alla medarbetare med trafiksäkerhetsuppgifter, som lokförare och ombordpersonal, genomgår en gedigen säkerhetsutbildning i yrkesutbildningen och får regelbundet fortbildning.

Dialog i branschen

En stor del av trafiksäkerhetsarbetet inom SJ handlar om teknik, drift och underhåll av våra fordon för att de ska uppfylla gällande säkerhetskrav, vara rätt underhållna och inte drabbas av allvarliga säkerhetsbrister när de är i trafik. Underhållet utförs till största del på entreprenad och leverantörens skyldigheter regleras genom avtal med oss. Vi följer därefter upp avtalen vid gemensamma möten, leveranskontroller och revisioner.



Dialog med andra aktörer i branschen är centralt i säkerhetsarbetet. SJ är en ledande deltagare i ett samarbete inom branschföreningen Tågoperatörerna, där vi tillsammans med övriga järnvägsoperatörer samt Trafikverket hanterar bland annat regelverksfrågor och risker. Ett nytt forum startades under året av Trafikverket med särskilt fokus på gemensamma risker, där inträffade händelser som urspårningar och allvarligare tillbud behandlas.

Trafiksäkerhetsindex nytt måltal

Från 2014 inför SJ ett Trafiksäkerhetsindex som mått på utfallet av trafiksäkerhetsarbetet, utöver sedvanlig statistik. Indexet bygger på en värdering av alla inträffade olyckor (riskbild och faktisk konsekvens), satt i relation till vår produktionsvolym (mätt i tågkilometer). Trafiksäkerhetsindex kommer att vara ett måttetal i styrkortet och har en målnivå i affärsplanen.

EXEMPEL PÅ AKTIVITETER 2014:

- Följa utvecklingen av Trafiksäkerhetsindex och genomföra relevanta analyser.
- Inventering och modernisering av operativa trafiksäkerhetsbestämmelser.
- Skapa rutiner för när och hur SJ gör oberoende bedömningar av trafiksäkerhetspåverkande förändringar.

SAMHÄLLE	UTFALL 2012	MÅL 2013	UTFALL 2013	MÅL 2014
Antalet allvarligt skadade	0	0	1	0
Trafiksäkerhetsindex*	–	–	–	97

*Nytt måltal 2014.

Dialog och engagemang bygger konkurrenskraft

SJ arbetar för att vara ett modernt företag med tydliga värderingar. I det ligger att ge våra medarbetare goda förutsättningar för att göra ett bra arbete.



SJs STYRKA ligger till stor del i våra medarbetare. Under året genomfördes sju dialogmöten, där närmare 120 deltagare och 15 samtalsledare vid varje tillfälle möttes för att lyssna på och lära av varandra. Målsättningen var att skapa en gemensam bild av vad vi står för idag och hur framtidens SJ ska se ut. 114 förbättringsförslag från dessa möten lämnades in, varav 20 genomfördes under 2013 och ytterligare förbättringsförslag är under genomförande.

Fem ledarprinciper

SJs medarbetare och ledare arbetade också fram fem nya ledarprinciper i diskussioner om vilket ledarskap SJ behöver. Ledarprinciperna bygger på SJs värdegrund och är gemensamma riktlinjer för vårt agerande. Nyckelord i principerna är inspirerande, modig, kundorienterad,

affärsmässig och att bry sig. Ledarprinciperna kommer främst att följas upp i medarbetarundersökningen och i medarbetarsamtal.

Ny medarbetarundersökning

I september genomförde SJ sin nya medarbetarundersökning, där Prestationsindex, Ledarskapsindex samt Hälsoindex mäts. Fokus har flyttats från nöjd medarbetare till prestation – det vill säga vilka förutsättningar våra medarbetare upplever sig ha för att kunna utföra sitt arbete väl och hur man som medarbetare själv bidrar.

Bra resultat för prestationsindex

Årets index om 75,7 tyder på att villkoren för prestation är uppfyllda i hög grad. Utifrån resultatet har chef och medarbetare arbetat både med att förbättra de faktorer som utgör hinder för goda prestationer, och med att utveckla det som redan är på en god nivå. På så vis kan företagets totala prestation förbättras och därmed i förlängningen kundens upplevelse av SJ.

Ledarskapsindex genererar nya aktiviteter

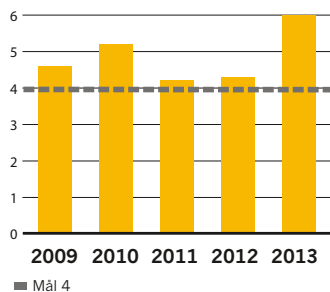
Ledarskapsindex mäter hur medarbetare upplever att chefen bidrar till att skapa förutsättningar för prestation. Årets utfall visar på ett ledarskap som till stor del bidrar till möjligheter att kunna prestera. Utifrån resultatet av undersökningen tas ett antal konkreta aktiviteter fram,

MEDARBETARE	UTFALL 2012	MÅL 2013	UTFALL 2013	MÅL 2014
Ledarskapsindex*	–	–	65	67
Prestationsindex*	–	–	76	77

*Medarbetarundersökningen resulterar i nya mätvärden under 2013 varför utfall 2012 och mål 2013 ej är jämförbara med utfall 2013.

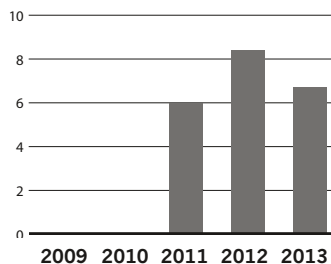


Sjukfrånvaro, %



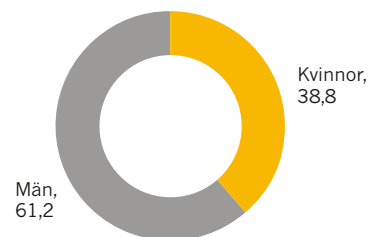
Under slutet av 2013 noteras en ökning av sjukfrånvaron i koncernen.

Personalomsättning, %



Koncernens personalomsättning har minskat från 8,4 till 6,7 procent jämfört med föregående år.

Könsfördelning, %



	Antal män	Antal kvinnor
Styrelse	6	4
Vd och ledning	6	5
Arbetsledare	44	34
Chefer	113	89
Övriga	2 869	1 793
(Årsanställda koncernen)		

vilka sedan följs upp löpande. Exempel på aktivitet är en utveckling av medarbetarsamtalet, då det visat sig att det finns behov av att förbättra den feedback som ges.

Ökad rapporteringsbenägenhet

Både rapporterade arbetsolyckor och tillbud ökade under 2013 jämfört med 2012. Under 2013 rapporterades 293 (182) arbetsolyckor och 567 (351) tillbud inom SJ AB. Ökningen är bland annat en följd av den utveckling som skett avseende rapporteringsbenägenheten, där vi ser att även mindre tillbud rapporteras i större utsträckning. Flertalet olyckor inträffade i samband med ombordtjänstgöring och generellt noterades en ökning till följd av fall, fysisk överbelastning och hotfulla kunder. Av de rapporterade tillbudena står hotfulla kunder för en tredjedel, men vi ser en vikande trend mot 2012.

Gratis sjukvårdsrådgivning

Trots fortsatt fokus på att minska sjukfrånvaron kunde SJ se en ökning under främst de tre första kvartalen. En trend som även återspeglades i samhället i stort. Ökningen låg både i kort- och långtidssjukfrånvaron och framför allt bland våra ombordmedarbetare.

När en medarbetare på SJ blir sjuk har vi en enkel och tydlig rehabiliteringsprocess som bygger på tidigt agerande både hos medarbetare och chef. Flera åtgärder har satts in under året för att minska sjukfrånvaron. Alla med-

arbetare har tillgång till gratis sjukvårdsrådgivning hos företagshälsovården när man sjukanmäler sig eller sitt barn. Ett annat exempel är utbildning av rehabiliteringsansvariga chefer. För att säkerställa en plan för återgång till arbete sker också uppföljning av samtliga sjukfall inom en månad. Utbildning i praktisk ergonomi för ombordpersonal och föreläsningar om sömn och återhämtning är andra exempel på aktiviteter som har genomförts på åkstationer och i andra verksamheter.

Satsningar på förebyggande hälsoarbete

Arbetet inom friskvård och trivsel är viktigt för att främja hälsa och förebygga ohälsa. SJ:s så kallade Hälsoinspiratörer har under året inspirerat, informerat och tagit initiativ till lokala hälsoaktiviteter, som motionsaktiviteter, föreläsningar och friskvårdsrum på arbetsplatsen. Det har anordnats gemensamt deltagande med många av våra medarbetare i lopp som Bellmanstafetten, Blodomloppet och Stafettvasan. Andra exempel på hälsoaktiviteter är en webbaserad mat- och motionsguide, massage, fototävling samt den interna Hälsobloggen med syfte att sprida inspiration och information om SJ:s hälsoarbete. I SJ:s medarbetarundersökning mäts även hälsa, trivsel och andra faktorer i ett Hälsoindex baserat på tolv olika frågor. 2013 års Hälsoindex blev 68,7 (60), där ett resultat över 60 ska ses som bra.

En jämställd arbetsplats

SJ strävar efter att vara en jämställd arbetsplats, där alla medarbetare behandlas lika oavsett kön, religion, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller etnisk tillhörighet. För att stödja detta finns en jämställdhetspolicy.

MEDARBETARE	UTFALL 2012	MÅL 2013	UTFALL 2013	MÅL 2014
Sjukfrånvaro	4,3	4,3	5,6	4,8



Hållbarhetstänk vid flytt till nytt huvudkontor

När SJ:s huvudkontor i maj flyttade till nya lokaler fanns hållbarhetsaspekterna med i allt från energisnåla vitvaror till cykelrum som underlättar för medarbetarna att ta cykeln till jobbet. Precis som på övriga kontor och på SJ:s tåg serveras kaffe bryggt på bönor märkta med både KRAV och Fairtrade i samtliga automater.

Alla ärenden gällande diskriminering, trakasserier, mobbning eller kränkande särbehandling inom SJ rapporteras till HR-avdelningen. Även i den årliga medarbetarundersökningen fångas de här frågorna in. Medarbetare kan också vid behov ringa direkt till företagshälsovården och få stöd. Inom SJ förekom det ett diskrimineringsfall under 2013 (två fall år 2012) som handlade om påstådd diskriminering på grund av etnisk tillhörighet och fallet har anmälts av fackförbundet SEKO. Tvisten förhandlades på lokal och central

nivå utan att parterna enades i frågan om huruvida diskriminering skett.

SJ vinner popularitet bland ingenjörer

SJ har tagit ett stort steg uppåt i Universums årliga Företagsbarometer, där 20 000 studenter får ranka vilka företag de anser är mest attraktiva bland framtida tänkbara arbetsgivare. Bland blivande civilingenjörer klättrade SJ från förra årets plats 89 till plats 75 på listan över attraktiva arbetsgivare.

EXEMPEL PÅ AKTIVITETER FÖR 2014:

- Coachning i ledarskaps- och mentorprogram för att implementera SJ:s nya ledarprinciper.
- SJ:s dialogmöten fortsätter som ett stöd i vårt förändringsarbete.
- Riktade aktiviteter inom till exempel ergonomi, schemaläggning, kollektivavtal och chefsstöd för minskad sjukfrånvaro.

SJ har en viktig funktion att fylla. Vi knyter ihop städer och regioner. Därmed skapas möjligheter för människor att bo och arbeta eller studera på olika platser och resa på ett enkelt och hållbart sätt. SJs rörliga prismodell ger våra resenärer stora valmöjligheter och fördelar resandet över dagen, vilket gör att fler kan resa med oss.

Våra priser gör

An aerial photograph of Stockholm, Sweden, showing the city's unique landscape of islands and water. The city skyline is visible in the background, with the prominent spire of the Stockholm City Hall (Stadshuset) on the right. In the foreground, there is a large harbor area with several ships docked at a pier. A large bridge with multiple lanes of traffic is visible in the lower part of the image. The water is dark and choppy. The overall scene is captured from a high angle, providing a wide view of the city and its surroundings.



Sverige mindre

Bilden är ett fotomontage och kommer från en av SJs reklamkampanjer under 2013.

Vårt ansvar: att skapa värde

En stark ekonomi är avgörande för vår förmåga att möta den ökande konkurrensen och behålla vår position på marknaden.

VÅR ÄGARE, STATEN, formulerar övergripande mål för SJs verksamhet. Målet – att skapa värde – innefattar krav på långsiktighet, effektivitet, lönsamhet, utvecklingsförmåga samt ett miljömässigt och socialt ansvarstagande. SJs ansvar att generera ekonomisk avkastning står i relation till av ägaren fastställda mål – soliditet på minst 30 procent och avkastning på eget kapital uppgående till minst 10 procent. Under 2013 har vi tillsammans med vår ägare arbetat fram nya finansiella mål som är i linje med vår strategi för framtiden. Målen beslutas om på årsstämman 2014.

Lönsamhet och långsiktighet

SJ måste vara lönsamma för att kunna garantera en god leverans och bidra till samhällsnyttan även i framtiden. Därför är långsiktig lönsamhet central i såväl ägarkraven som i SJs affärsplan. En genomtänkt fordonsplanering gör att varje investerad krona används på ett ansvarsfullt sätt. SJ har genomfört investeringar i

tågens långsiktiga hållbarhet och kommer att fortsätta göra det (läs mer på sidorna 22–23).

Effektivitet och hög kvalitet

Vi arbetar för att öka vår effektivitet inom alla områden. Våra fordon ska oftare vara i trafik eller redo att sättas in när det behövs. Vi planerar också bemanning av besättningen effektivare. Att vi kan vara effektiva förutsätter stabila arbetsprocesser där våra resurser utnyttjas på ett optimalt sätt och leveransen till kund håller hög kvalitet.

Konkurrenskraften ska stärkas

Vår ambition är att vara ett modernt och attraktivt reseföretag. Genom att vara lönsamma kan vi modernisera vår fordonsflotta, ligga i framkant när det gäller service och information samt satsa på våra medarbetare. Den omorganisation som kommer att ske under 2014 syftar till att stärka vår konkurrenskraft genom en mer kostnadseffektiv organisation, snabbare beslutsvägar och enklare processer. Det ger oss förutsättningar att nå våra mål.

Omfattande förbättringsprogram

Kostnadseffektiviseringen är en del av det förbättringsarbete vi påbörjat. Utöver att sänka våra kostnader med en miljard kronor de kommande åren, kommer vi att slipa på alla delar i SJs verksamhet för att höja punktligheten och kvaliteten i vår leverans och erbjuda våra kunder ett än attraktivare resealternativ. SJ ska vara det första alternativet för inrikes resor i Sverige i framtiden.

FINANS	UTFALL 2012	MÅL 2013	UTFALL 2013
Rörelseresultat, MSEK	467	–	298
Omsättning, MSEK	8 664	–	9 160
Soliditet, %	51,1	30	53,3
Avkastning eget kapital, %	10,3	10	5,1



Tågets nationella roll

I ett läge där den energieffektiva järnvägstrafiken har en större roll att spela än kanske någonsin tidigare, står den svenska järnvägen inför stora prövningar.

ÖKAT ANTAL RESENÄRER på tågen, ökad konkurrens, nya typer av kundkommunikation och krav på fler infrastruktursatsningar – när förväntningarna på tågmarknaden sammanfattas handlar det både om utmaningar och möjligheter. Detta i ett läge när den energieffektiva järnvägstrafiken har en större roll att spela än kanske någonsin tidigare.

Nationell plan för transportsystemet

En viktig framtidsfråga inom transportområdet är minskningen av klimatutsläppen. Det är i sin tur avgörande för en samhällsekonomisk utveckling och ett långsiktigt hållbart transportsystem. Våren 2014 fattar regeringen beslut om Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet för perioden 2014–2025, det vill säga var nationella resurser ska sättas in för att göra mest nytta. Järnvägen har idag stora brister till följd av många år av eftersatt underhåll och under de senaste åren har bristerna blivit tydligare. Trafikverket har därför inlett ett omfattande arbete för att höja standarden på järnvägen och göra den mer robust.

Stora prövningar väntar järnvägen

SJ ser positivt på det tydliga fokus som underhåll och drift fortsatt får i Trafikverkets förslag till Nationell plan.

Vi delar i stort Trafikverkets analys om att i första hand rusta befintlig infrastruktur, men trots ett ökat anslag i den nya planen kommer det dröja innan kunderna får ta del av förbättringarna. Enligt Trafikverket kommer det att ta mellan sju och tio år att lyfta kvalitet och robusthet i systemet. Tågtrafiken kommer under tiden att utsättas för ytterligare prövningar, med trafikstörningar på grund av eftersatt underhåll såväl som trafiksvårigheter vid planerade underhållsarbeten som följd.

Järnvägens kapacitet behöver utökas

Den nationella planen är på rätt väg. Men om järnvägen ska bidra till en hållbar och uthållig samhällsutveckling krävs det på sikt att kapaciteten i järnvägsnätet utökas betydligt, för att möta den stora ökningen i efterfrågan på resor och godstransporter istället för att begränsa en långsiktig tillväxt. Järnvägen måste också bli mer konkurrenskraftig om vi ska nå de svenska klimatmålen och kunna bidra till att minska klimatutsläppen. Detta uppnås genom högre punktlighet och kortare restider. Vi ser därför fram emot att det tas ett helhetsgrepp, inte bara för hur järnvägsinfrastrukturen ska utvecklas för att kunna möta dagens efterfrågan och behov, utan också för att anpassa järnvägssystemet till framtiden.

Våra leverantörer och samarbetspartners

Ett antal leverantörer och samarbetspartners är centrala för att SJs verksamhet ska fungera. Andra samarbeten är viktiga för att dela gemensamma erfarenheter, hitta synergier och utveckla branschen.

GENOM ATT SAMARBETA med andra ökar vi vår egen effektivitet och förmåga att hålla hög kvalitet i vår leverans. I dialog med partners och leverantörer strävar vi efter att höja nivån på faktorer som punktlighet, tillgänglighet och service. Tillsammans arbetar vi för att hela tiden göra saker lite bättre.

Partners betydelsefulla för vår kärnverksamhet

Trafikverket är vår viktigaste samarbetspartner och den myndighet som ansvarar för infrastrukturen och den långsiktiga planeringen av järnvägstrafiken. Det innebär ansvar för byggande, drift och underhåll på och kring järnvägen. Trafikverket står också för trafikinformationen på stationer och plattformar samt fördelar tåglägen, det vill säga vilka sträckor och tider SJ och alla andra operatörer får trafikera.

Jernhusen äger och förvaltar de största järnvägsstationerna i Sverige, samt kontor, underhållsdepåer och godsterminaler runt om i landet. Det löpande underhållet som kontinuerligt genomförs på alla SJs fordon levereras huvudsakligen av Euromaint och Bombardier. Vi köper dessutom upprustning och ombyggnation av våra fordon från Alstom och Motala Verkstad.

Stabila säljssystem viktiga

Våra digitala försäljningskanaler, sj.se och vår app, är viktiga kanaler både för oss och för våra kunder, och det är därför angeläget att dessa system är stabila. SJs dotterbolag Linkon hanterar bokning och distribution av biljetter. För driften och övervakningen av Linkons och SJs IT-system ansvarar Evry. CGI förvaltar våra system, samt utvecklar och hanterar vår omborddatorplattform.

2013 drabbades SJ vid flera tillfällen av svåra IT-problem. Avbrotten påverkade främst vår försäljning och kommunikation och innebar stora ekonomiska förluster. Utöver att säkerställa att vi har rätt avtal med rätt leverantör ser vi därför över vilka potentiella risker som kan

finnas och vad vi behöver utveckla eller bygga upp för att kunna hålla igång vår verksamhet även när en leverantör fallerar. En krisstrategi har utvecklats och nödvändiga åtgärder vidtagits för att SJ, vid behov, ska ha beredskap för att hålla verksamheten igång i en veckas tid även vid extrema omständigheter.

Branschöverskridande samarbeten

Utöver de leverantörer som är viktiga för vår egen leverans finns ett antal forum där SJ deltar för att vara med och utveckla branschen. SJ har ett flertal samarbetspartners vars verksamhet har stor påverkan på branschen och framtiden för järnvägen.

Branschföreningen Tågoperatörerna representerar de i Sverige aktiva tågoperatörerna och arbetar för att driva den yrkesmässiga spårtrafikens gemensamma intressefrågor. Sedan våren 2013 är SJs vd Crister Fritzson ordförande i organisationen. Crister Fritzson är även med i styrelsen för den europeiska järnvägsorganisationen CER.

Järnvägsföretagen och Trafikverket driver ett gemensamt projekt, "Tillsammans för tåg i tid". Målet med samarbetet är en punktlighet på 95 procent år 2020. Samarbetet behandlar nödvändiga investeringar och underhåll i banorna, men också uppgradering av tåg, vagnar och lok, styrande kvalitetsavgifter, forskning och förnyelse samt en mer samordnad och effektiv trafikledning.

SJ samarbetar med andra organisationer i frågor kring tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning. Inom ramen för vårt handikappråd har vi ett nära samarbete med åtta handikapporganisationer vilka är utvalda av HSO, Handikappförbundens Samarbetsorgan. SJs handikappråd samlas fyra gånger per år och behandlar allt från inträffade incidenter till planer för framtida fordonsbeställningar. Organisationerna som SJ samarbetar med bidrar med kunskap och erfarenheter som vi annars inte skulle ha tillgång till.



Jernhusen, vars stationer tusentals resenärer passerar varje dag, är en betydelsefull partner för vår möjlighet att leverera en positiv reseupplevelse.

SJ är stolt samarbetspartner till stiftelsen Min Stora Dag som hjälper svårt sjuka barn att uppfylla sina drömmar.



Bombardier och Euromaint säkrar tillförlitligheten och livslängden på våra tåg.

Gemensamma agendor

I vår strävan efter att vara ett hållbart, modernt och attraktivt reseföretag riktar vi oss också mot andra aktörer som agerar i samma anda. Exempel på SJs företags-samarbeten är Svenska fotbollsförbundet, Min Stora Dag och musikfestivalen Way Out West. Vi har också särskilda kunderbjudanden som fjällvandringar tillsammans med Svenska Turistfrämjandet, fotbollståg och löparståg, exempelvis till Stockholm Marathon.

Miljökrav viktiga för hållbar leverans

Det är inte bara vårt eget miljöarbete som är viktigt, vad våra leverantörer gör spelar också en stor roll. Därför ställer vi miljökrav på utvalda leverantörer som är viktiga för en hållbar leverans. Vi arbetar för att påverka deras miljöarbete i den riktning vi tror på, till exempel att använda godkända kemikalier eller ersätta miljöskadliga produkter med bättre alternativ.

Årligen genomförs en grundlig miljöutredning då underleverantörerna bland annat får redogöra för kemikalieanvändning, avfallshantering samt sitt egna interna miljöarbete. Miljörapporterna följs upp i löpande revisioner.

Nytt mål stärker en hållbar affär

Ett nytt mål i styrkortet har arbetats fram: genomförda leverantörs- och partnerskapsbedömningar. Det innebär att vi under 2014 kommer att effektivisera inköpsprocessen med nya verktyg och riktlinjer, för att säkerställa att leverantörerna lever upp till de krav som ställdes initialt i upphandlingen.

EXEMPEL PÅ AKTIVITETER FÖR 2014

- Delta aktivt i det branschöverskridande projektet Tillsammans för tåg i tid.
- Dialog med Trafikverket avseende processen för kapacitetstilldelning för en robustare och mer transparent tågplan.
- Ta fram och implementera en Code of Conduct för leverantörer, gruppera leverantörer och besluta om avgränsningar i leverantörskedjan.

PARTNERSKAP & RESURSER	UTFALL 2012	MÅL 2013	UTFALL 2013	MÅL 2014
Genomförda leverantörs- och partnerskapsbedömningar, %*	-	-	-	20

*Av identifierade hög- och mellanriskleverantörer. Nytt måttal 2014.



SJ 2000: Stockholm-Göteborg på ett gram koldioxid.

SJ ÅRS- OCH HÅLLBARHETSREDOVISNING 2013

45	Förvaltningsberättelse
50	Bolagsstyrningsrapport
56	SJ ABs styrelse
58	SJ ABs ledning
60	Flerårsöversikt
61	Koncernen – Rapport över totalresultat
63	Koncernen – Rapport över finansiell ställning
65	Koncernen – Kassaflödesanalys
66	Koncernen – Rapport över förändring i eget kapital
67	Moderbolaget – Resultaträkning
67	Moderbolaget – Rapport över totalresultat
68	Moderbolaget – Balansräkning
70	Moderbolaget – Kassaflödesanalys
71	Moderbolaget – Rapport över förändring i eget kapital
72	Redovisningsprinciper
80	Noter
102	Försäkran
103	Revisionsberättelse
105	Redovisningsprinciper för Hållbarhetsredovisningen
107	Revisors rapport om Hållbarhetsredovisningen
108	GRI-Index
114	Definitioner



Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för SJ AB (organisationsnummer 556196-1599) avger härmed årsredovisning och koncernredovisning för räkenskapsåret 2013. Samtliga belopp är i MSEK om annat ej anges.

VÄSENTLIGA HÄNDELSE 2013

- I februari månad sattes det sista av 20 beställda SJ 3000-tåg i trafik, vilket innebar ett tillskott på 5 000 sittplatser.
- I juni antog SJs styrelse en ny långsiktig strategi för de kommande 20 åren för att möta förändringar i marknaden och i kundbehov. Därefter har ett förbättringsprogram tagits fram som ska minska SJs kostnader med 1 miljard kronor under en treårsperiod.
- SJ har även fattat ett beslut om att rusta upp SJ 2000-tågen beträffande såväl teknik som komfort, och kostnaden uppskattas till ca 3,5 miljarder kronor.
- Från september infördes en ny branschstandard där punktligheten mäts som rätt tid plus 5 minuter för alla persontåg. Tidsmarginalen för SJs Fjärrtåg justerades därmed från 15 till 5 minuter medan Regionaltågen redan tidigare mätte rätt tid plus 5 minuter.
- Tågplanen för 2014 presenterades i september av Trafikverket, och visar på en kommande konkurrens under hösten 2015 främst på linjen Stockholm–Göteborg.
- Riksrevisionen presenterade i december sin stora granskning av järnvägens punktlighet. En av slutsatserna var att SJs tåg kan köra 3,5 gånger längre utan trafikstörande fel än branschgenomsnittet för järnvägen.

SJs VERKSAMHET OCH MARKNAD

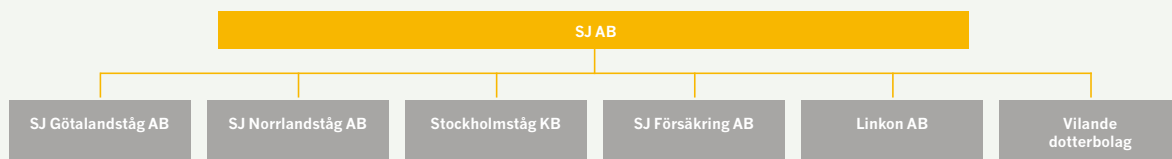
SJ AB är ett reseföretag som ägs till 100 procent av svenska staten. SJs kärnverksamhet är tågtrafik och företaget är huvudsakligen verksamt på marknaderna för regionala resor och fjärrresor (inom Sverige samt till Köpenhamn och Oslo) samt främst inom två typer av trafik: egentrafik och avtalstrafik. Tågtrafiken i koncernen bedrivs i moderbolaget

samt i dotterbolagen SJ Götalandståg AB, Stockholmståg KB samt SJ Norrlandståg AB. Övriga dotterbolag har en verksamhet som har nära anknytning till tågtrafiken.

Järnvägsmarknaden

Tågtrafiken i Sverige har successivt avreglerats och SJ agerar idag på en helt konkurrensutsatt marknad. EU-kommissionens förslag till ett fjärde järnvägspaket offentliggjordes den 30 januari 2013 och består av sex förslag till rättsakter. Innehållet i förslaget syftar bland annat till att ta ytterligare steg mot en europeisk järnvägsmarknad med gemensamma standarder och ökad konkurrens mellan järnvägsföretagen. Då Sverige redan avreglerat tågmarknaden får förslaget begränsad effekt på den svenska lagstiftningen, medan avregleringen kan medföra en ökad rörlighet av konkurrerande bolag i Europa. Däremot bedöms förslaget innebära ökade möjligheter för svenska järnvägsföretag som önskar bedriva persontrafik i andra medlemsstater. För SJs del kan förslaget på sikt få en inverkan på främst området distribution och biljettförsäljning, tillgång till transportdata samt passagerares rättigheter. Förslaget på ett nationellt system bedöms vara positivt ur ett kundperspektiv. Förslaget får dock inte inverka på operatörers möjlighet att ha egna individuella system.

Trafikverkets förslag angående väg- och järnvägssatsningar under perioden 2014–2025, Nationella planen, har under 2013 lämnats till regeringen. För hela perioden har avsatts 522 miljarder kronor, varav 281 miljarder kronor till nya projekt. Regeringen har via sitt regleringsbrev till Trafikverket under december 2013 höjt anslagsnivån för drift och underhåll 2014 med ytterligare nära 600 miljoner kronor.



Resandet med tåg ökar

Statistik från Trafikanalys för årets nio första månader visar på en faktisk ökning av volymen för resandet med tåg. Totalt för 2013 har dock resandet med SJs egettrafik minskat med 4 procent. Dels noteras ett förändrat resandemönster, där egettrafiken minskat till förmån för upphandlad trafik. Dels har konkurrensen på SJs populära linjer, Stockholm–Göteborg samt Stockholm–Malmö varit påtaglig.

Järnvägen har också drabbats av ett antal större störningar i samband med stormar samt två allvarliga urspårningar, vilket fått verkningar även på SJs resenärer. För trafiken i Norrland, främst under senare delen av perioden, noteras ett minskat fritidsresande.

Tågplan 2014

I den nya tågplanen för 2014 trafikerar SJ åter linjen Göteborg–Malmö med sju tåg om dagen i vardera riktning. Dessutom har resenärer från Västerås fått en ny direktavgång till Stockholm. Under 2013 trädde även det nya avtalet för nattågstrafiken till och från övre Norrland i kraft. Tågtrafiken går nu via nya Ådalsbanan, vilket innebär att resvägen blivit 20 mil kortare. Fler tågbolag än tidigare har ansökt om att köra trafik samtidigt som järnvägen är i behov av upprustning. Det innebär att på vissa sträckor är all kapacitet fullt utnyttjad, vilket riskerar få en negativ inverkan på punktligheten.

FINANSIELLT

- Rörelsens intäkter uppgick till 9 160 (8 664), en ökning om 6 procent till följd av ökad verksamhet i koncernen.
- Rörelsens kostnader uppgick till 8 732 (8 188), ökningen beror främst på en ökad verksamhet i koncernen.
- Rörelseresultat uppgick till MSEK 298 (467). Försämringen återfinns i engångsposter. Rörelsemarginalen blev 3,3 (5,4) procent.
- Koncernens resultat före skatt uppgick till MSEK 288 (498).
- Årets resultat uppgick till MSEK 220 (471).
- Nettoskulden per den 31 december 2013 uppgick till MSEK 216 (693).
- Periodens kassaflöde uppgick till MSEK -240 (272).

Intäkter

Koncernens intäkter har ökat till följd av att dotterbolaget SJ Götalandståg ABs verksamhet ingått i koncernen hela 2013 (start i maj 2012) samtidigt som Stockholmståg KB har expanderat sin verksamhet med utökad trafik till Uppsala. Trots ett minskat resande ökade SJs trafikintäkter med 2 procent till följd av en yieldökning. Yieldökningen förklaras till största del av SJ 3000 som ersatt de omsättningsmässigt tyngsta InterCity-linjerna. I ett förändrat beteendemönster köps fler biljetter nu allt närmare avgång. Det genererar enligt SJs prismodell en högre yield, vilket påverkat egettrafikintäkterna positivt. Totalt sett har resandet minskat inom regionaltrafiken men det kompenseras av en högre yield till följd av indexreglering.

Kostnader

Expansionen av verksamheten i dotterbolagen SJ Götalandståg AB och Stockholmståg KB har medfört en ökad kostnadsmassa. Underhållskostnaderna har varit högre på grund av att SJ 3000 ingår i tågflottan samt att garantitiden för dubbeldäckarna gått ut. En generell återhållsamhet har dock medfört lägre kostnadsnivåer, främst inom personalkostnader. De ökade avskrivningskostnaderna utgörs av avskrivningar för SJ 3000-tåg, upprustade personvagnar samt revisioner för tågtypen SJ 2000 och dubbeldäckare. SJs engagemang i intressebolaget Botniatåg AB, där ägandet uppgår till 40 procent, påverkade resultatet negativt. Dels till följd av uppskattade kostnader för framtida förluster om MSEK 84 och dels MSEK 46, som avser SJs andel av 2013 års förlust.

Rörelseresultat

Försämringen av rörelseresultatet förklaras främst av att moderbolaget erhöll en vitesersättning under 2012 relaterad till förseningar i leverans av SJ 3000 uppgående till MSEK 156. Under 2013 har SJ ABs andel av framtida förluster i intressebolaget Botniatåg resultatförts om MSEK -130. Exkluderande dessa poster förbättrades det underliggande rörelseresultatet med MSEK 117 eller 38 procent. Ett stärkt underliggande rörelseresultat är till stor del en följd av den ökning som skett inom koncernens upphandlade trafik. Vidare har en generell återhållsamhet gällande koncernens kostnader påverkat rörelseresultatet positivt.

Finansiella poster, resultat och skatt

Finansnettot uppgick till MSEK -10 (31). Försämringen förklaras främst av att avkastningen i ränteförvaltningen var mycket god föregående år. SJs försiktiga riskprofil har för 2013 inneburit en relativt låg värdeökning.

Skatt på årets resultat uppgick till MSEK -68 (-27). Den effektiva skattesatsen i koncernen uppgår till 23,6 (5) procent. Avvikelsen från den förväntade skattesatsen berodde för föregående år dels på den förändrade bolagsskattesatsen från 26,3 procent till 22 procent dels på en förändrad bedömning av temporära skillnader avseende anläggningstillgångar. Årets avvikelse beror på temporära skillnader som tidigare ej redovisats.

Kassaflöde

Likvida medel per 31 december uppgick till MSEK 80 (320). Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till MSEK 1 039 (1 229). Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgick till MSEK -943 (-671) varav MSEK -448 (-1 116) avsåg investeringar i anläggningstillgångar och MSEK -423 (142) avsåg periodens ökning av kortfristiga placeringar i obligationer. Kassaflödet från finansieringsverksamheten uppgick till MSEK -336 (286).

Finansiering

Minskad nettoskuld var en följd av fortsatt bra kassaflöde från den löpande verksamheten samt en lägre investeringsnivå. Koncernens räntebärande skulder om MSEK 1 911

(2 091) bestod huvudsakligen av betalningsåtaganden för SJs finansiella leasingkontrakt samt upptagna lån. Den genomsnittliga löptiden för utestående skulder blev 41 månader (51). Snittet för räntebindningstiden uppgick till 13 (14) månader och genomsnittsrentan för 2013 var 2,47 (2,51) procent.

VÄSENTLIGA RISKER OCH OSÄKERHETSFAKTORER

Risk är ett naturligt inslag i all affärsverksamhet och innebär samtidigt att det finns möjligheter. Genom att ha god kunskap om risker liksom aktiviteter på plats för att minimera dessa kan de negativa ekonomiska konsekvenserna begränsas och möjligheterna tillvaratas på bästa möjliga sätt. SJ arbetar aktivt med riskhantering i alla divisioner och gemensamma staber. Utgångspunkten är de bolagsövergripande strategiska risker som identifieras i strategiplanen. Identifierade risker ligger sedan till grund för riskhantering i affärsplane- och budgetprocessen. Respektive division utformar aktiviteter som bidrar till att hantera identifierade strategiska risker. Utöver detta identifieras även affärsområdes- och projektspecifika risker och aktiviteter. Uppföljning av aktiviteter, eventuella förändringar av riskbilden eller nyttillkomna risker redovisas kvartalsvis till en riskstyrgrupp. Den sammanställer därefter regelbundet en riskrapport till ledningsgrupp och styrelse. Huvudansvaret för SJs riskhantering ligger hos styrelsen, men en stor del av arbetet sker lokalt ute i organisationen.

OMVÄRLDSRISKER

Omvärldsrisker är händelser i omvärlden som kan påverka SJs möjligheter att nå sina mål.

Delat ansvar för reseprocessen

Sveriges järnvägsinfrastruktur är extremt hårt belastad, speciellt kring Sveriges storstäder i högtrafiktid. Infrastrukturen ägs och förvaltas av Trafikverket medan SJ och övriga tågoperatörer ansvarar för sina egna fordon men även service och information ombord på tågen. Det delade ansvaret i reseprocessen är en risk då beslut och prioriteringar inte blir övergripande för hela processen.

Eftersatt underhåll i infrastrukturen

Infrastrukturen begränsar utökning av gods- och persontransporter och underhållet är sedan många år kraftigt eftersatt vilket kan medföra trafikstörningar. Detta blev konkret vid sista kvartalets urspårningar då en del spår stängdes av, vilket drabbade alla tågoperatörer och deras kunder. De senaste vintrarna har visat på järnvägens sårbarhet då bristande snöröjning, frysta växlar, nedfallande kontaktledning med mera orsakade inställda och försenade tåg.

Trafikstörningar

Trafikstörningar som leder till inställda och försenade tåg medför missnöjda kunder och ett försämrat förtroende för hela järnvägsbranschen som ett pålitligt transportalternativ. En miljöpåverkan uppstår då mindre miljöanpassade alterna-

tiv används. Det leder även till försämrad lönsamhet på grund av lägre intäkter och högre kostnader.

AFFÄRSRISKER

Affärsrisker är risker kopplade till SJs strategiska beslut, bolagets affärsmodell och hur SJ konkurrerar på marknaden och är i stor utsträckning nära kopplade till omvärldsrisker.

Konkurrens

En ökad konkurrens från andra tågoperatörer från och med hösten 2014 innebär en ökad affärsrisk för SJ i och med förlorade tåglägen, ökad priskonkurrens samt förlorade kunder. Den ökade konkurrensen innebär även trängsel på den redan hårt belastade järnvägen, vilket kan medföra sämre punktlighet och prioriteringskonflikter. Det kan i sin tur leda till att fler kunder väljer andra typer av färdmedel som flyg och bil. För att möta den kommande konkurrensen kommer organisationen att anpassas efter den nya situationen under 2014. Att nyckelpersoner byter till andra arbetsgivare eller konkurrerande verksamhet kan leda till minskad lönsamhet under en period.

Leverantörer

SJ är beroende av vissa strategiska leverantörer för att leva upp till kundernas krav på exempelvis punktlighet, service och rena tåg. En i många fall hög grad av specialisering i termer av kunskap och utrustning gör det svårt att inom kort tid konkurrensutsätta eller byta leverantör. SJ samarbetar med leverantörer för att uppnå bra kvalitet och det finns incitamentsavtal kopplade till kvalitetsparametrar som följs upp löpande. För att öka kvaliteten kommer SJ att genomföra leverantörs- och partnerskapsbedömningar ur ett hållbarhetsperspektiv.

OPERATIVA RISKER

Operativa risker är relaterade till hur organisationen styrs, resurser samt leverans av våra produkter och vår service. I detta begrepp innefattas även administrativa risker. Brister kan vara att olika rutiner inte följs som i sin tur kan leda till att nödvändig återkoppling inte sker.

Hot och våld mot medarbetare

Medarbetare som arbetar ombord och i resebutiker riskerar att utsättas för hot och våld i sitt dagliga arbete. SJ arbetar förebyggande i dialog med myndighet, polis och andra aktörer. Internt arbetar SJ med utbildning i medarbetarsäkerhet samt med fortsatt införande av personlarm i dotterbolagen. Införande på SJ AB genomfördes under 2012. I de fall där medarbetare blivit utsatta för hot och våld finns riktlinjer för omhändertagande och en plan för att medarbetaren ska komma tillbaka till arbete.

Resurser

Ett stort kapital är investerat i SJs fordonsflotta, vilket medför en risk vid över- och underkapacitet. Med stora investeringar ökar SJs känslighet för överkapacitet.

SJ kan även drabbas av ekonomisk skada vid bristande tillgång till fordon eller om fordonen inte möter kundernas förväntan. SJ har under senare år gjort omfattande upprustningar av fordonsflottan i syfte att bättre möta nuvarande och kommande krav från marknaden, ett arbete som fortsätter under kommande år.

Tåg har en mycket lång livslängd, ofta trafikerar ett tåg i 20–30 år och under denna tid är körsträckan cirka 500 000 mil. Livslängden på fordon är så lång att ny teknik hinner utvecklas. Eftersom många av SJs tåg är specialbeställda och skräddarsydda och våra fordonsleverantörer genomgår omfattande strukturella förändringar, råder det brist på reservdelar till äldre fordon med äldre teknologi. Detta kan leda till längre servicetider. Dessa utmaningar ställer mycket höga krav på SJs fordonskompetens.

IT- miljö

Ökad användning av IT inom SJ samt alltmer integrerade IT-lösningar i kunderbudandet och i produktionen leder till att SJs utsatthet för brister i och eventuella hot mot IT-system ökar. IT-systemen måste fungera i realtid, vilket innebär att varje avbrott medför en omedelbar störning. Kundmöten sker till största del i de digitala kanalerna med självbetjäning och måste fungera, så att kunden inte väljer ett annat resealternativ.

FINANSIELLA RISKER

Koncernens finansverksamhet och hantering av finansiella risker är centraliserad till SJs finansfunktion. Finanspolicyn utgör ett ramverk för samtliga finansrelaterade aktiviteter inom SJ-koncernen. SJs finansiella risker och riskhantering beskrivs i not 20.

SJs HÅLLBARHETSARBETE

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

Hållbart företagande är en integrerad del i SJs affärsmodell och verksamheten styrs med ett holistiskt perspektiv. Med företagets vision, affärsidé och värderingar som utgångspunkt säkerställs ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt företagande genom att mäta och följa upp verksamheten via styrområdena Medarbetare, Partnerskap, Samhälle, Kund, Process & Produkt samt Finans. För respektive styrområde finns långsiktiga, strategiska mål fastslagna. Målen har i sin tur konkretiserats i affärs- och verksamhetsplaner och ambitionsnivån ligger i linje med SJs långsiktiga strategi. Under 2013 har styrelsen, i enlighet med ägarens krav, fastslagit tre långsiktiga mål (2020) på hållbarhetsområdet. De tre målen avser punktlighet på 95 procent, andel genomförda leverantörs- och partnerskapsbedömningar samt SJ Volontär, en möjlighet för medarbetarna att ägna sig

åt ideellt arbete på arbetstid. Målen fastställdes av SJs styrelse den 19 december. Det finns en tydlig koppling mellan de långsiktiga målen och de mål som återfinns i den treåriga affärsplanen.

Som ett ytterligare stöd för hållbarhetsarbetet finns policyer inom följande åtta områden; arbetsmiljö, etik, inköp, IT, jämställdhet, kvalitet, miljö och trafiksäkerhet. SJs etikpolicy innefattar riktlinjer för att vara ett föredöme gentemot kunder, leverantörer och omvärld.

Särskilt om miljö- och arbetsmiljöarbetet

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

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

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

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

FÖRSLAG TILL PRINCIPER FÖR ERSÄTTNING TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

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

Ersättningsprinciper

Vid rekrytering till bolagets ledning ska de riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare i företag med statligt ägande som regeringen antog den 20 april 2009 tillämpas. Riktlinjerna innebär att den totala ersättningen till ledande befattningshavare ska vara konkurrens-

kraftigt, takbestämd, rimlig och ändamålsenlig. Ersättning- en ska inte vara löneledande i förhållande till jämförbara företag och präglas av måttfullhet.

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

STYRELSENS YTTRANDE ENLIGT AKTIEBOLAGSLAGEN 18 kap, § 4

I förslag till vinstdisposition föreslår styrelsen att aktie- ägaren på årsstämman 2014 beslutar att SJ AB för räk-enskapsåret 2013 ska lämna en utdelning med 18,25 kr per aktie, vilket innebär en total utdelning på MSEK 73.

SJs ekonomiska ställning

Ägarens finansiella mål för SJ AB är en soliditet på 30 procent och en avkastning på eget kapital på 10 procent. För räkenskapsåret 2013 uppnåddes endast det finansiella målet soliditet där moderbolagets soliditet uppgår till 52,3 procent och efter den föreslagna utdelningen blir so- lidityten 51,5 procent. Föreslagen utdelning utgör 1,5 procent av eget kapital för både moderbolaget och koncernen. Av moderbolagets eget kapital utgör MSEK 0 ackumule- rade värdeförändringar via övrigt totalresultat avseende finansiella instrument värderade till verkligt värde i enlig- het med årsredovisningslagen 4 kap. 14a §. Av koncernens eget kapital utgör MSEK 5 ackumulerade värdeföränd- ringar avseende finansiella instrument värderade till verk- ligt värde i enlighet med IAS 39, punkt 9.

Styrelsens motivering

Med hänvisning till vad som anges ovan anser styrelsen att den föreslagna vinstutdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som uppställs i 17 kap. 3§ andra och tredje

styckena aktiebolagslagen. Verksamhetens art och omfatt- ning medför inte risker i större omfattning än vad som nor- malt 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 storle- ken av bolagets och koncernens egna kapital samt bolagets och koncernens konsolideringsbehov, likviditet och ställ- ning i övrigt. Styrelsen bedömer att den föreslagna utdel- ningen inte kommer att påverka SJ ABs förmåga att full- göra bolagets förpliktelser på kort och lång sikt eller att göra nödvändiga investeringar.

RESULTATDISPOSITION

Till årsstämman förfogande står i moderbolaget (SEK):

Balanserade vinstmedel	4 007 959 543
Årets vinst	204 500 207
Summa	4 212 459 750

Styrelsen föreslår att vinsten disponeras enligt följande (SEK):

Utdelning	73 000 000
I ny räkning balanseras	4 139 459 750
Summa	4 212 459 750

HÄNDELSE EFTER BALANSDAGEN

Förvaltningsrätten i Stockholm avvisade i januari 2014 Konkurrensverkets ansökningar om upphandlingsskade- avgift. I skälen till beslutet anger förvaltningsrätten att SJs verksamhet inte omfattas av lagen om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (LUF) och att lagen således inte är tillämplig på SJs upp- handlingar. SJ kan därför inte bli skyldigt att betala upp- handlingsskadeavgift. Beslutet överklagades per den 31 januari av Konkurrensverket. För att kammarrätten ska pröva målet krävs att den meddelar s.k. prövningstillstånd.

SJ AB och ABB skrev den 16 januari 2014 ett avtal upp- gående till 1,4 miljarder kronor avseende ABBs del i kommande upprustning av SJ 2000. Den 1 januari 2014 presenterades SJ ABs nya organisation. Den 21 januari 2014 lade SJ ett varsel som omfattade 400 anställda inom administration och försäljning. Delar av varslat omfattade nedläggning av 18 resebutiker, varav en i Danmark, samt nedläggning av ett Contact Center.

Bolagsstyrningsrapport

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

Principer för bolagsstyrning

SJs bolagsstyrning bedrivs främst utifrån:

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

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

Tillämpning av Koden

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

Kodregel 1.1

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

Kodregel 2

Inrättandet av en valberedning till företrädandet av bolagets aktieägare vid 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.

Kodregel 10.2

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

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

Kodregel 6.1

Enligt statens ägarpolicy ska, om ordföranden lämnar sitt uppdrag under mandattiden, ny ordförande snarast väljas under en extra bolagsstämma. Detta är ett avsteg från Koden som anger att styrelsen kan utse ordföranden inom styrelsen.

Kodregel 4.3.

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

Kodregel 8.2

Styrelsen ska minst en gång per år utvärdera verkställande direktörens arbete. Utvärdering av verkställande direktör genomförs i mars 2014.

ÄGAREN

Ägarens finansiella mål för SJ AB är en soliditet på 30 procent och en avkastning på eget kapital på 10 procent. Genom bolagsordningen bestämmer ägaren bolagets verksamhetsföremål. Under 2013 har sex möten ägt rum mellan ägaren och SJs styrelseordförande och verkställande direktör. Områden som berörts under årets dialog med ägaren är bland annat utvärdering av styrelsens arbete och sammansättning, SJs relation till strategiska leverantörer, samarbetet med Trafikverket samt tillsättande av verkställande direktör. Utöver dessa möten förs en löpande dialog med ägaren om styrelsens arbete. Ägaren utövar sina rättigheter som aktieägare på årsstämman.

ÅRSSTÄMMA

Årsstämma ska enligt statens ägarpolicy äga rum före den 30 april varje år. Om särskilda skäl finns kan stämma hållas därefter dock senast den sista juni varje år. Utöver årsstämma kan extra bolagsstämmor hållas. Årsstämman hålls normalt i Stockholm, och SJ anger på sin hemsida var och när årsstämma kommer att hållas. Kallelse till årsstämma sker fyra till sex veckor innan den äger rum.

Årsstämman utser, på förslag av ägaren, styrelse och fastställer resultaträkning och balansräkning samt väljer revisorer. På årsstämman presenterar styrelsen bland annat förslag till principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare samt årsredovisning för godkännande. Vid behov kallar styrelsen till extra bolagsstämma. På samtliga bolagsstämmor ska styrelsens ordförande och så många av de övriga styrelseledamöterna närvara så att styrelsen är beslutsför. Verkställande direktören ska också närvara.

Årsstämma 2013

Årsstämman 2013 hölls den 26 april i Stockholm. Den var öppen för allmänheten och närvarande erbjöds att ställa frågor till ledningen. Ägaren företrädde av Magnus Skåniger.

På årsstämman fattades beslut om bland annat följande:

- Omval av Jan Sundling som styrelsens ordförande.
- Omval av styrelseledamöterna Siv Svensson, Eivor Andersson, Lena Olving, Gunilla Wikman och Michael Thorén.
- Nyval av styrelseledamot Mikael Staffas.
- Ersättningen till styrelsens ordförande fastställdes till 400 000 (400 000) kronor per år och till styrelsens övriga ledamöter utgår ett arvode på 150 000 (150 000) kronor till envar ledamot.
- Ersättningen till ordföranden i styrelsens revisionsutskott fastställdes till 55 000 (55 000) kronor per år och för övriga ledamöter till 43 000 (43 000) kronor.
- Arvode utgår inte till styrelseledamot som är anställd i Regeringskansliet, ej heller till arbetstagarrepresentanter.
- Beslut om att SJ ska tillämpa de riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare i företag med statligt ägande som styrelsen föreslagit.
- Fastställande av resultat- och balansräkning för bolaget och koncernen.
- Beslut om utdelning uppgående till MSEK 157.
- Beviljande av ansvarsfrihet för styrelsen och verkställande direktör.

Protokollet från årsstämman finns på SJs webbplats.

Extra bolagsstämma

Ingen extra bolagsstämma har hållits under 2013.

Årsstämma 2014

Årsstämma 2014 äger rum den 28 april 2014 i Stockholm. Kallelse till årsstämma skickas ut i mars.

TILLSÄTTNING AV STYRELSE

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

styrelseordföranden. Arbetet med att skapa en strukturerad och enhetlig nomineringsprocess syftar till att säkerställa en effektiv kompetensförsörjning till bolagens styrelser. Styrelsen ska ha hög kompetens som är väl anpassad till bolagets verksamhet, situation och framtida utmaningar. För att komma ifråga för en styrelseplats fordras en hög allmän kompetens inom antingen löpande affärsverksamhet, affärsutveckling, branschkunskap, finansiella frågor eller andra relevanta områden. Finansdepartementets förslag till styrelse presenteras i kallelse till årsstämman och på bolagets webbplats i god tid före årsstämma. Styrelseledamöter utses för ett år i taget.

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

STYRELSEN

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

Styrelsens sammansättning

Bolagets styrelse ska, till den del den utses av bolagsstämman, bestå av lägst tre och högst åtta ledamöter förutom suppleanter. Styrelsen har det övergripande ansvaret för bolagets förvaltning och skötsel. Enligt statens ägarpolicy ska styrelsens sammansättning vara sådan att styrelsen alltid har sådan branschkunskap eller annan kompetens relevant för bolaget. Sammansättningen av styrelsen ska också ske så att en balans uppnås avseende kompetens, bakgrund, ålder och kön. SJs styrelse bestod från stämman i april 2013 av sju stämموالدا ledamöter. Av styrelsens ledamöter är fyra kvinnor.

Arbetstagarorganisationerna har utsett tre arbetstagarrepresentanter till styrelsen. Ingen av styrelsens ledamöter ingår i företagsledningen. Samtliga styrelseledamöter är oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen. Se även information på sidorna 57 och 58.

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

STYRELSENS ARBETE

Uppgifter och arbetsfördelning i styrelsen

Styrelsen har antagit en arbetsordning som anger hur arbetet ska fördelas mellan styrelse, ägare, utskott och verkställande direktör. Arbetsordningen fastställs årligen. Arbetsordningen reglerar, utöver obligatoriska punkter enligt aktiebolagslagen, bland annat ordförandens uppgifter, informationen till styrelsen, formerna för styrelsemötena

samt utvärdering av styrelsens och verkställande direktörens arbete. Styrelsens arbete följer en årlig ordning med föredragningspunkter och med särskilda teman, till exempel avgivande av årsredovisning och delårsrapporter samt godkännande av budget. Styrelsen beslutar även i frågor av principiell karaktär eller av stor ekonomisk betydelse såsom företagets övergripande strategi, omfattande struktur- och organisationsförändringar samt större investeringar.

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

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

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

Styrelsens arbete 2013

Under 2013 hölls tio styrelsesammanträden. Styrelsen genomförde löpande sedvanliga uppföljningar av såväl den ekonomiska utvecklingen som av de sociala och miljömässiga aspekter som uppkom i verksamheten. Detta skedde bland annat i form av månatlig redovisning av strategiska nyckeltal såsom Nöjd kundindex (NKI), sjukfrånvaro, medarbetarindex samt finansiella avkastningsmått. Med denna information som utgångspunkt gav det styrelsen möjlighet att löpande bedöma SJs resultat även inom hållbar utveckling.

I februari 2014 träffade styrelsen bolagets revisorer utan företagsledningen i enlighet med Kodens krav. Utöver löpande uppföljning av väsentliga nyckeltal inom Ansvarsfull verksamhet har styrelsen under 2013 bland annat behandlat och beslutat i följande frågor:

- Fastställande av affärsplan 2014–2016
- Effektiviseringsprogram
- Uppgradering av SJ 2000

- Anbud på upphandlad trafik
- Upphandling av revisionstjänster
- Fastställande av finanspolicy
- Förändrad styrning av dotterbolag
- Strategisk inriktning
- Punktlighetsåtgärder
- Trafik- och fordonsstrategi

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

Utvärdering av styrelsens och vd:s arbete

Styrelsen utvärderar styrelsearbetet och vd genom en systematisk och strukturerad process en gång per år. Styrelsens ordförande ansvarar för att styrelsens arbete årligen utvärderas. Utvärderingen, som utförs av en extern part, innebär att styrelsen utvärderas såväl som grupp som individuellt. Finansdepartementet informeras om utvärderingens resultat. Utvärderingen syftar till att löpande effektivisera styrelsearbetet och till att användas som underlag i arbetet med att utse nya ledamöter. Utvärderingen för 2013 avrapporterades vid styrelsemötet den 18 mars 2014.

STYRELSENS ARBETE I UTSKOTT

Revisionsutskott

Sammansättning

Revisionsutskottet har bestått av fyra styrelseledamöter. Siv Svensson var ordförande i revisionsutskottet under 2013. Därutöver deltar ekonomidirektören och chefen för internrevisionen samt de externa revisorerna i delar av utskottets sammanträden. Revisionsutskottet är ett i förhållande till styrelsen beredande organ, vars förslag alltid underställs styrelsen.

STYRELSE, STYRELSEFUNKTION OCH NÄRVARO

Namn	Styrelsefunktion	Styrelsesammanträden	Revisionsutskott	Ersättningsutskott
Jan Sundling	Ordförande, ordförande i ersättningsutskott	9/10		2/2
Siv Svensson	Ledamot, ordförande i revisionsutskott	10/10	7/7	
Eivor Andersson	Ledamot	10/10	3/7	2/2
Mikael Staffas ¹	Ledamot	8/10		1/2
Lena Ölving	Ledamot,	8/10		1/2
Gunilla Wikman	Ledamot	10/10	3/7	
Michael Thorén	Ledamot	9/10	6/7	2/2
Erik Johannesson	Arbetsagarrepresentant	8/10		
Per Hammarqvist	Arbetsagarrepresentant	8/10		
Hans Pilgaard	Arbetsagarrepresentant	8/10		

1) Mikael Staffas valdes in som ledamot i SJ ABs styrelse den 26 april 2013, och efter det har åtta styrelsemöten hållits.

Ansvar

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

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

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

Ersättningsutskott**Sammansättning**

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

Ansvar

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

- Säkerställa implementering och efterlevnaden av de av årsstämman beslutade riktlinjerna för anställningsvillkor för ledande befattningshavare.
- Bereda styrelsens förslag till principer för ersättning och andra anställningsvillkor för vd och andra ledande befattningshavare till 2013 års årsstämma.
- Bereda styrelsens förslag till uppdaterade riktlinjer om behov uppstår.
- Bereda löpande frågor om ersättning och andra anställningsvillkor för vd, inför styrelsens beslut, samt utgöra avstämmande instans beträffande vd:s förslag till ersättning och andra anställningsvillkor för övriga ledande befattningshavare, allt inbegripet årlig lönerevision.

Styrelsens arvoden och arvoden för arbetet i styrelsens utskott

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

LEDNING

SJs verkställande direktör, tillika koncernchef, sköter den löpande förvaltningen i enlighet med ABL och styrelsens anvisningar. Utöver verkställande direktören består ledningsgruppen av tio medlemmar, vilka utses av verkställande direktören efter samråd med styrelsen. I SJs ledningsgrupp ingår Crister Fritzson, verkställande direktör, Carina Wång, ekonomidirektör, Helga Baagøe, kommunikationsdirektör, Thomas Silbersky, marknads- och försäljningsdirektör, Madeleine Raukas, direktör trafik och service, Caroline Åstrand, direktör för produktdivisionen (från och med 1 januari 2014), Jens Wigen, planeringsdirektör, Björn Rosell, IT-direktör, Claes Broström, direktör fordon, Erica Kronhöffer, kvalitets- och miljödirektör/hållbarhetschef och Peter Blomqvist, direktör HR. Företagsledningen sammanträder regelbundet och arbetet leds av verkställande direktören, som fattar beslut avseende SJ AB och koncernen i samråd med ledningsgruppen.

Verkställande direktörens och företagsledningens beslut utgår från styrelsens beslutade riktlinjer och anvisningar. Under året har arbete utförts avseende SJs långsiktiga strategiplan samt för att få en strukturerad process på plats för verksamhetens styrning. Med ett så kallat balanserat styrkort drivs SJs verksamhet långsiktigt hållbart utifrån perspektiven Medarbetare, Partnerskap & Resurser, Samhälle, Kund, Process & Produkt samt Finans.

Riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare

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

REVISORER

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

Det praktiska arbetet med upphandlingen hanteras av företagets revisionsutskott. Det slutliga beslutet fattas av ägaren på årsstämman. För det fall omval av revisorer övervägs, utvärderas alltid revisorernas arbete. I kallelse till årsstämma presenteras förslag till val av revisorer och information om förhållanden som kan vara av betydelse vid bedömning av föreslagna revisorers kompetens och oberoende. Informationen innefattar även omfattningen av föreslagna revisorers tjänster till bolaget utöver revision under de senaste åren samt, vid omval, vilket år revisorn valdes och hur länge revisorn innehaft uppdraget. Föreslagna revisorer ska närvara på årsstämman för att kunna presentera sig och svara på frågor från ägaren.

Revision 2013

På årsstämman 2013 valdes revisionsbolaget Deloitte AB företrädd av auktoriserad revisor Hans Warén som huvudansvarig intill årsstämman 2014. Revisorerna har av-

rapporterat sin bokslutsgranskning till hela styrelsen vid styrelsemötet den 13 februari 2014. För räkenskapsåret 2013 har revisionsutskottet och revisorerna diskuterat företagets bokslut, redovisning, förvaltning och riskhantering. Vid ett tillfälle har revisorerna träffat styrelsen utan närvaro av ledningsgruppen. Dessutom har revisorerna fortlöpande kontakt och möten med styrelsens revisionsutskott. Arvode och kostnadsersättning till revisorerna utgår enligt löpande räkning och redovisas i årsredovisningen, not 8.

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

INTERN KONTROLL

Styrelsen ansvarar enligt den svenska aktiebolagslagen och Svensk kod för bolagsstyrning för den interna kontrollen i bolaget. Här beskrivs hur den interna kontrollen över den finansiella rapporteringen fungerar. Den externa finansiella rapporteringen i SJ omfattar delårsrapporter, bokslutskommuniké samt större delen av årsredovisningen. Styrelsen har det övergripande ansvaret för den interna kontrollen i SJ. Arbetet inom revisionsutskottet utgör en del av denna styrelsekontroll. Vid samtliga revisionsutskottsmöten under 2013 har externa och interna revisorer redogjort för iakttagelser, bland annat rörande SJs årsbokslut samt delårsbokslut per september. I samband med planeringsarbetet för den årliga revisionen sker diskussion mellan extern- och internrevisionen beträffande SJs riskbild.

Det är styrelsens och ledningens ansvar att de företag där staten har ägarintressen sköts föredömligt inom de ramar lagstiftningen ger och i enlighet med ägarnas långsiktiga intressen. I frågor som rör ekonomi, miljö, medarbetare, mångfald och social hållbarhet har alla företag ett stort ansvar, inte minst företag med statligt ägande. Regeringen har därför uttryckt att styrelserna aktivt bör följa och rapportera om företagets insatser i dessa frågor. SJ har fastställt övergripande policyer inom alla väsentliga områden; arbetsmiljö, etik, miljö, jämställdhet, etnisk mångfald, kvalitet, IT, inköp samt trafiksäkerhet. I december fastställde styrelsen tre nya långsiktiga hållbarhetsmål; punktlighet på 95 procent, andel genomförda leverantörs- och partnerskapsbedömningar samt SJ Volontär.

På bolagsnivå finns mer detaljerade instruktioner om praktiska konterings- och avstämningsrutiner.

Rapportering

SJ har formaliserade processer för den finansiella rapporteringen samt för uppföljning. Dessa processer syftar till att säkerställa att bolaget utvecklas i rätt riktning och i förhållande till de mål och riktlinjer som styrelsen och företagsledningen fastställt. Styrelsen fastställer de rapporteringskrav som erfordras för att få ändamålsenlig information av 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 ända-

målsenlig och korrekt uppföljning och rapportering av verksamheten gentemot uppsatt affärsplan och budget. Rapportering sker månatligen till styrelsen, verkställande direktören och företagsledningen. SJs externa rapportering syftar till att regelbundet rapportera om bolagets utveckling gentemot externa intressentgrupper. SJs externa rapportering följer gällande lagar och regler samt de krav som ställts av ägaren.

Riskbedömning

En strukturerad riskbedömning möjliggör identifiering av de väsentliga risker som har betydelse för den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen samt identifiering av var dessa risker återfinns. SJs koncernledning arbetar systematiskt med riskbedömningar för att identifiera och vidta åtgärder avseende företagets riskområden. Riskbedömningarna koncentreras till de riskområden som förväntas kunna påverka resultat och finansiell ställning i väsentlig omfattning. Revisionsutskottet utvärderar, som beredning av styrelsens arbete, de riskbedömningar som gjorts inom SJ. SJs ledningsgrupp har en etablerad process för riskbedömning. Processen involverar alla divisioner och staber, vilket medför en förankring och ett ökat medvetande i organisationen samt att risker samlas upp mer effektivt. Riskhanteringen syftar till att begränsa oönskade effekter, som kan komma att påverka företagets finansiella ställning, resultat eller marknadsposition.

Processen innebär att företagsledningen kvartalsvis följer förändringarna i riskbedömningarna för att besluta om behov finns att vidta åtgärder eller om nya riskområden ska bedömas.

Vidare genomför Business Control, på uppdrag av företagsledningen, analyser av risker och möjligheter i olika projekt samt av de operativa delarna av verksamheten. SJ har analyserat poster i balans- och resultaträkningen för att dels identifiera risker som är väsentliga, dels kunna vidta åtgärder som kan minimera risker relaterade till den finansiella rapporteringen.

Intern revision

SJ har en funktion för internrevision som rapporterar direkt till styrelsens revisionsutskott. Internrevisionen genomför oberoende och objektiva granskningsuppdrag och ibland konsultativa tjänster, vilket resulterar i åtgärder och förbättringsprogram. Under året har internrevisionen genomfört 24 stycken granskningar inom bland annat följande områden: regelefterlevnad, styr- och kontrollsystem, projektassimilering, avbrottsberedskap och registeranalys. SJs internrevision gör årligen en oberoende riskanalys, som utgör grunden för internrevisionens årliga revisionsplan, vilken fastställs av styrelsen efter beredning i revisionsutskottet.

Kontrollaktiviteter

Företagets kontrollaktiviteter utformas för att systematiskt hantera väsentliga risker avseende den finansiella

rapporteringen inklusive viktiga redovisningsfrågor som identifierats under riskbedömningen. Kontrollaktiviteterna syftar till att förebygga eller tidigt upptäcka fel i den finansiella rapporteringen och därigenom minimera konsekvenserna. Stab Ekonomi ansvarar för analysen av det ekonomiska utfallet och sammanställningen av den finansiella rapporteringen. Ett exempel på kontrollaktiviteter är Business Reviews, som administreras av Business Control. Vid dessa möten redovisar cheferna i ledningsgruppen sin verksamhet och planering för verkställande direktören och ekonomidirektören.

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

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

Information och kommunikation

Effektiva informations- och kommunikationsvägar möjliggör rapportering och återkoppling från verksamheten till styrelse och bolagsledning. Det är viktigt att rätt personer innehar den information som krävs för att kunna förstå innebörden av givna interna policyer och riktlinjer samt att förstå konsekvenserna vid avsteg. SJ arbetar med att förbättra den interna informationen och att förtydliga beslutsvägarna, för att öka tillförlitligheten och effektiviteten i företagets finansiella rapportering. Inom företaget finns dokumenterade beslutsvägar, befogenheter och ansvarsområden redovisade på SJs intranät. Inom SJ genomförs möten som möjliggör dialog mellan chefer och medarbetare. Stor tonvikt läggs vid regelbundna arbetsplatsträffar, där företagets övergripande frågor naturligt kopplas till den enskilde medarbetarens ansvarsområde. Vidare genomförs medarbetarenkäter som innebär möjlighet till återkoppling.

Uppföljning

Styrelsen erhåller löpande rapportering om hur verksamheten utvecklas i förhållande till affärsplanen, budget och

fastlagda mål. I organisationen sker löpande uppföljning av efterlevnaden av interna policyer, riktlinjer och manualer samt av ändamålsenlighet och funktionalitet i etablerade kontrollaktiviteter. Exempelvis genomför ekonomiavdelningen löpande uppföljning av de administrativa processerna för bland annat moms- och skatteredovisning, intern och extern representation samt attestordningens efterlevnad. Löpande görs även en utvärdering över hur den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen är organiserad. De externa revisorerna genomför årligen viss granskning av den interna kontrollen. Internrevisionen följer den av styrelsen fastställda revisionsplanen. Internrevisionen rapporterar resultatet av sin revision till SJs styrelse efter beredning i Revisionsutskottet.



Jan Sundling



Eivor Andersson



Michael Thorén



Erik Johannesson



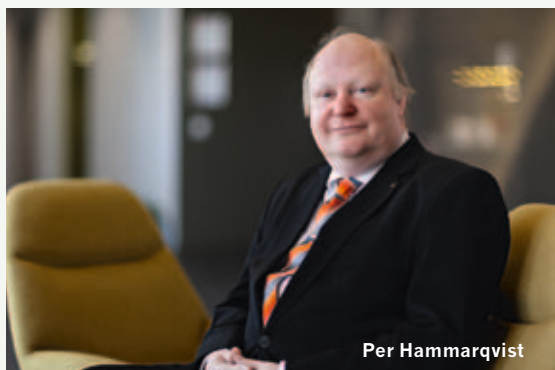
Siv Svensson



Hans Pilgaard



Mikael Staffas



Per Hammarqvist



Lena Olving



Gunilla Wikman

SJ ABs styrelse

JAN SUNDLING

FÖDD 1947

Sjökaptensexamen, högre företagsekonomisk utbildning vid Frans Schartau.

Styrelseordförande i SJ AB sedan 2011.
Konsult och styrelsearbete. Styrelseordförande i Sjöfartsverket, samt Jan Sundling i Ytterkvarn AB, ledamot i Corem Property Group AB och Aditro Logistics AB.

SIV SVENSSON

FÖDD 1957

Examen i internationell ekonomi.

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2012.
Tidigare vd i Sefina Finance AB och dessförinnan 25 år i Nordea-koncernen, bland annat som vice vd och regionbankschef. Styrelseledamot i Swedbank och Karolinska Sjukhuset.

MIKAEL STAFFAS

FÖDD 1965.

Civilingenjör och MBA.

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2013.
Ekonomi- och finansdirektör på Boliden. Tidigare CFO Södra Skogsägarna och Partner på McKinsey.

MICHAEL THORÉN

FÖDD 1969

Civilekonom.

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

EIVOR ANDERSSON

FÖDD 1961

Marknadsekonom.

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2005.
Konsult. Tidigare vd i Ving Sverige AB/ Thomas Cook Sweden och MyTravel Sweden AB. Styrelseledamot i SkiStar AB, eTRAVELi AB, Inflight Service AB, F12 Gruppen AB och Gotlandsbåten AB.

LENA OLIVING

FÖDD 1956

Civilingenjör.

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

GUNILLA WIKMAN

FÖDD 1959

Civilekonom.

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2011.
Konsult på Carrara Communication samt Ekman & Partners. Tidigare koncerninformationschef SEB samt innan dess på Riksbanken. Styrelseuppdrag i HMS Networks, AMF Fonder, Oatly AB samt Flyinge AB. Vice ordförande i Svenska Ridsportförbundet.

PER HAMMARQVIST

FÖDD 1958

Trafikplanerare.

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

HANS PILGAARD

FÖDD 1963

Lokförare.

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

ERIK JOHANNESSON

FÖDD 1957

Lokförare.

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2005.
Ordförande i SEKO Förhandlingsorganisation SJ, styrelseledamot i SEKO klubb Väst.

SJ ABs ledning

CRISTER FRITZSON

FÖDD 1961
VD

Marknadsekonom.
Anställningsår 2012.
Styrelseledamot i
Systembolaget AB, ordförande
i Branschföreningen
Tågoperatörerna.

PETER BLOMQVIST

FÖDD 1954
DIREKTÖR HR

Socionom.
Anställningsår 1982.
Styrelseledamot i bransch-
styrelsen Spårtrafik, Almega.

CLAES BROSTRÖM

FÖDD 1954
DIREKTÖR FORDON

Maskiningenjör/Marknads-
ekonom.
Anställningsår 2006.

BJÖRN ROSELL

FÖDD 1962
DIREKTÖR IT

Civilingenjör, Civilekonom
och MBA.
Anställningsår 2012.
Styrelseledamot i Årsta
Runstens Sportryttare.

MADELEINE RAUKAS

FÖDD 1967
DIREKTÖR TRAFIK OCH SERVICE

Fil.kand. Stockholms universitet.
Anställningsår 2012.
Styrelseledamot i Bransch-
föreningen Tågoperatörerna,
Tåg i Mälardalen AB, Sveriges
Kommunikationer AB,
Botniatåg AB.

JENS WIGEN

FÖDD 1955
DIREKTÖR PLANERING

Fil.kand.
Anställningsår 2012.

CARINA WÅNG

FÖDD 1966
DIREKTÖR EKONOMI

Civilekonom.
Anställningsår 2013.

HELGA BAAGØE

FÖDD 1963
DIREKTÖR KOMMUNIKATION

Högskoleexamen
kommunikation.
Anställningsår 2013.
Styrelseledamot i
Radiotjänst i Kiruna AB.

ERICA KRONHÖFFER

FÖDD 1971
DIREKTÖR KVALITET OCH MILJÖ

Jur.kand.
Anställningsår 2013.

THOMAS SILBERSKY

FÖDD 1965
**DIREKTÖR MARKNAD OCH
FÖRSÄLJNING**

MBA, Handelshögskolan i
Stockholm.
Anställningsår 2013.
Styrelseledamot i Gordin
Promotion och
Living Management.

CAROLINE ÅSTRAND

FÖDD 1970
DIREKTÖR PRODUKT

Civilekonom.
Anställningsår 2010.
Ingår i SJs koncernledning
från 1 januari 2014.



Madeleine Raukas



Crister Fritzson



Peter Blomqvist



Björn Rosell



Thomas Silbersky



Claes Broström



Helga Baagøe



Jens Wigen



Carina Wång



Caroline Åstrand



Erica Kronhöffer

Flerårsöversikt

KONCERNEN	2013	2012	2011	2010	2009
Rapport över totalresultatet i sammandrag, MSEK					
Rörelsens intäkter	9 160	8 664	8 097	8 717	8 790
– varav nettoomsättning	9 023	8 504	8 038	8 627	8 741
Rörelsens kostnader	-8 732	-8 188	-8 034	-8 270	-8 163
Resultat från andel i intressebolag	-130	-9	-3	-8	2
Rörelseresultat	298	467	60	439	629
Resultat före skatt	288	498	38	406	622
Periodens skatt	-68	-27	-2	-112	-162
Periodens resultat	220	471	36	294	460
Resultat per aktie (före och efter utspädning), SEK	55	118	9	73	115
Rapport över finansiell ställning i sammandrag, MSEK					
Anläggningstillgångar					
Materiella anläggningstillgångar	6 356	6 830	6 440	6 258	6 220
Immateriella tillgångar	308	294	314	312	360
Finansiella tillgångar	567	482	474	436	514
Omsättningstillgångar					
Varulager	7	6	6	5	5
Kortfristiga fordringar	719	853	709	1 003	591
Kortfristiga placeringar	1 203	780	921	1 044	2 315
Likvida medel	80	320	48	47	485
Anläggningstillgångar till försäljning	72	–	–	171	–
Summa tillgångar	9 312	9 565	8 913	9 276	10 490
Eget kapital	4 961	4 886	4 419	4 486	4 306
– varav innehav utan bestämmande inflytande	–	–	–	–	–
Räntebärande skulder	1 911	2 091	2 365	2 505	4 108
Icke räntebärande skulder	1 813	1 963	1 565	1 721	1 661
Avsättningar	360	429	396	394	369
Uppskjutna skatteskulder	267	195	167	170	46
Summa eget kapital och skulder	9 312	9 565	8 913	9 276	10 490
Kassaflöde i sammandrag, MSEK					
Kassaflöde från den löpande verksamheten	1 039	1 229	778	787	1 329
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-943	-671	-504	447	-1 304
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	-336	-286	-272	-1 672	-24
Förändringar av likvida medel	-240	272	1	-438	1
Investeringar	448	1 116	869	858	595
– varav kassaflödespåverkande	448	803	869	858	595
Marginaler					
Rörelsemarginal, %	3,3	5,4	0,7	5,0	7,2
Vinstmarginal, %	3,1	5,7	0,5	4,7	7,1
Avkastningsmått					
Avkastning på sysselsatt kapital, %	4,9	8,0	1,7	6,2	9,6
Avkastning på eget kapital, %	5,1	10,3	0,8	6,7	11,2
Kapitalstruktur vid periodens utgång					
Eget kapital, MSEK	4 961	4 886	4 419	4 486	4 306
Sysselsatt kapital, MSEK	6 978	7 111	7 093	7 302	8 591
Räntebärande nettoskuld, MSEK	216	693	1 106	1 144	942
Skuldsättningsgrad, ggr	0,4	0,4	0,5	0,6	1,0
Soliditet, %	53,3	51,1	49,6	48,4	41,0
Medelantal anställda	4 953	4 299	4 041	4 262	4 439

Hänvisning till definitioner på sidan 114.

Rapport över totalresultat

KONCERNEN

MSEK	Not	2013	2012
Nettoomsättning	2	9 023	8 504
Övriga rörelseintäkter	4	137	159
Summa rörelsens intäkter	1	9 160	8 664
Personalkostnader	5	-2 910	-2 691
Av- och nedskrivningar	1, 6	-847	-748
Övriga kostnader	3, 7, 8	-4 975	-4 750
Summa kostnader		-8 732	-8 188
Resultat från andelar i intressebolag	15	-130	-9
Rörelseresultat	1	298	467
Ränteintäkter och liknande poster	1, 10	47	96
Räntekostnader och liknande poster	1, 10	-57	-65
Resultat före skatt		288	498
Periodens skatt	1, 11	-68	-27
Periodens resultat	1	220	471
Övrigt totalresultat			
<i>Komponenter som kommer att omklassificeras till resultatet</i>			
Kassaflödessäkringar	10	16	5
Finansiella tillgångar som kan säljas	10	-1	5
Uppskjuten skatt	11	-3	-2
Övrigt totalresultat för perioden		12	9
Totalresultat för perioden		231	480
Resultat för perioden hänförligt till:			
Moderbolagets aktieägare ¹⁾		220	471
Totalresultatet för perioden hänförligt till:			
Moderbolagets aktieägare		231	480
Resultat per aktie (före och efter utspädning), SEK		55	118
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.

> Rapport över totalresultat, forts.

KOMMENTARER TILL RAPPORT ÖVER TOTALRESULTAT

Rörelsens intäkter

Rörelseintäkterna för 2013 ökade med 6 procent.

Ökningen förklaras till stor del av att dotterbolaget SJ Götalandståg ABs verksamhet ingått i koncernen hela 2013 (verksamheten startade maj 2012) samtidigt som Stockholmståg KB har expanderat sin verksamhet med bland annat utökad trafik till Uppsala.

SJs trafikintäkter ökade med 2 procent januari–december 2013 jämfört med samma period 2012. Under året har resandet minskat något, framförallt under det sista kvartalet. Flera stora störningar ligger bakom minskningen, bland annat urspårningen vid Stockholms Södra och de stormar som drabbade olika delar av landet under perioden oktober–december. Urspårningen som inträffade i november har kraftigt påverkat egentrafikintäkterna för hela koncernen till följd av begränsad framkomlighet på spåren.

Det minskade resandet kompenseras till fullo av en ökad yield. Yieldökningen förklaras till största del av infasningen av SJ 3000 som ersatt de omsättningsmässigt tyngsta InterCity-linjerna. Vidare har ett förändrat beteendemönster vid köp av biljetter, vilket nu sker allt närmare avgång och genererar en högre yield enligt SJs prismodell, påverkat egentrafikintäkterna positivt. Ackumulerat har platsutbudet ökat med 2 procent. Ökningen är främst driven av att utbudet ökat på de linjer som påverkats av att SJ 3000 tagits i trafik. Utbudet har även påverkats av att sexvagnars tågsätt med SJ 2000 körs på stambanorna.

Från och med december 2012 kör SJ, på uppdrag av SL, pendeltåg till och från Uppsala parallellt med SJs regionalståg. Januari–december valde 10 procent av resenärerna pendeltågen istället för regionalstågen. Totalt sett har resandet minskat inom SJ Regional men det kompenseras av en högre yield till följd av indexreglering. Inom SJ Regional noteras ett minskat resande främst på linjerna Uppsala–Stockholm, Gävle–Linköping och Göteborg–Örebro–Stockholm. Intäkterna på matarlinjen Sala–Västerås–Eskilstuna–Norrköping har ökat sedan sträckan Sala–Uppsala slutat trafikeras. Intäkterna på Karlstad–Göteborg, där trafiken utökats från fem till sju tågsätt, ökade med 11 procent ackumulerat.

Rörelsens kostnader

Koncernens totala kostnadsutfall för 2013 var högre jämfört med föregående år, främst till följd av förändringar i koncernens verksamhet.

Verksamheten i SJ Götalandståg AB samt expansionen inom Stockholmståg KB har medfört en ökad kostnads massa. De nya snabbtågen SJ 3000 ger ett större avskrivningsunderlag och därmed har avskrivningskostnaderna ökat. Underhållskostnaderna under perioden har varit högre än motsvarande period 2012 till följd av att SJ 3000 ingår i tågflottan samt att garantitiden för dubbeldäckarna gått ut. Koncernens ökade avskrivningskostnader utgörs av avskrivningar för mottagna SJ 3000-tåg, upprustade personvagnar samt revisioner för tågtypen SJ 2000 och dubbeldäckare.

Därutöver har genomförda åtgärder medfört lägre kostnadsnivåer i SJ AB, främst avseende personalkostnader. SJs delägarskap i intressebolaget Botnietåg AB har påverkat koncernens resultat negativt. SJs andel av Botnietåg ABs förlust för 2013 blev MSEK 46 (5), därutöver bedömdes SJs andel av kostnader för framtida kontraktssenliga trafikåtaganden till MSEK 84 (0).

Rörelseresultat

Koncernens rörelseresultat uppgick till MSEK 298 (467). Försämringen av rörelseresultatet förklaras främst av att moderbolaget i september 2012 erhöll en vitesersättning relaterad till förseningar i leverans av SJ 3000 uppgående till MSEK 156. Under 2013 har SJ ABs andel av framtida förluster i intressebolaget Botnietåg resultatförts om MSEK -130. Exkluderande dessa poster förbättrades det underliggande rörelseresultatet med MSEK 117 eller 38 procent. Bakgrunden till förbättringen är ökningen av koncernens upphandlade trafik som pendeltågstrafiken som körs på uppdrag av Västtrafik samt Uppsalatrafiken som körs på uppdrag av SL. Vidare har en generell återhållsamhet gällande koncernens kostnader påverkat positivt. Rörelsemarginalen blev 3,3 (5,4) procent.

Koncernens finansnetto, resultat och skatt

Koncernens resultat före skatt uppgick till MSEK 288 (498). Skatt på periodens resultat uppgick till MSEK -68 (-27). Den effektiva skattesatsen i koncernen uppgår till 23,6 (5) procent. Avvikelsen från den förväntade skattesatsen berodde för föregående år dels på den förändrade bolagsskattesatsen från 26,3 procent till 22 procent dels på en förändrad bedömning av temporära skillnader avseende anläggningstillgångar. Årets avvikelse beror på temporära skillnader som tidigare ej redovisats.

Rapport över finansiell ställning

KONCERNEN

MSEK	Not	2013	2012
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Byggnader	12	33	36
Transportmedel	12	5 787	6 333
Maskiner och inventarier	12	81	82
Pågående nyanläggningar	12	455	379
Immateriella tillgångar	13	308	294
Andelar i intressebolag	15	11	11
Långfristiga värdepappersinnehav		0	0
Långfristiga fordringar	16	556	470
Summa anläggningstillgångar		7 231	7 606
Omsättningstillgångar			
Varulager		7	6
Kundfordringar	17	228	348
Fordringar hos intressebolag		5	5
Övriga fordringar	18	255	298
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	19	231	201
Kortfristiga placeringar	20	1 203	780
Likvida medel	20	80	320
Anläggningstillgångar till försäljning	12	72	–
Summa omsättningstillgångar		2 081	1 959
SUMMA TILLGÅNGAR	1	9 312	9 565

Balansomslutning

Koncernens balansomslutning uppgick till MSEK 9 312 (9 565) på balansdagen.

Anläggningstillgångar

Koncernens materiella anläggningstillgångar består till största delen av fordon. SJs fordonsflotta utgörs av SJ 3000, SJ 2000, dubbeldäckare samt lok och personvagnar. Värdet på dessa tillgångar uppgick till MSEK 6 037 (6 463). Årets förändring är främst en följd av årets avskrivningar. Den enskilt största investeringen är i SJ 3000, en totalinvestering på

20 tågsätt om MSEK 2 256. I februari 2013 togs det sista tågsättet över i SJs ägo, och samtliga 20 tågsätt är egenägda. Under november månad sattes den första av SJs nya bistrovagnar med lekhörna i trafik. Vagnarna kommer att gå i InterCity-tåg till att börja med, och sammanlagt kommer 20 vagnar att byggas om.

Ett positivt kassaflöde har placerats i obligationer vilket förklarar minskningen i likvida medel och ökning i kortfristiga placeringar för 2013.

> Rapport över finansiell ställning, forts.

KONCERNEN

MSEK	Not	2013	2012
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Aktiekapital		400	400
Övrigt tillskjutet kapital		4 519	4 519
Reserver		5	-9
Balanserade vinstmedel		38	-26
Summa eget kapital hänförligt till moderbolagets aktieägare ¹⁾	21	4 961	4 886
Summa eget kapital		4 961	4 886
Långfristiga skulder			
Avsättningar	23	194	211
Räntebärande skulder	20, 22	1 125	1 907
Icke räntebärande skulder	20	19	19
Uppskjuten skatteskuld	11	267	195
Kortfristiga skulder			
Avsättningar	23	166	217
Räntebärande skulder	22	787	184
Leverantörsskulder	20	504	687
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	24	940	1016
Skulder till intressebolag		10	16
Skatteskulder		8	10
Övriga kortfristiga skulder		332	215
Summa skulder		4 352	4 679
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		9 312	9 565
Ställda säkerheter	26	1 251	1 316
Eventualförpliktelser	27	74	145

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

KOMMENTARER TILL RAPPORT ÖVER FINANSIELL STÄLLNING

Eget kapital

Koncernens eget kapital uppgick till MSEK 4 961 (4 886). Koncernens soliditet uppgick till 53,3 (51,1) procent.

Skulder

Nettoskulden i SJ-koncernen per den 31 december 2013 uppgick till MSEK 216 (693). Koncernens räntebärande skulder bestod huvudsakligen av betalningsåtaganden för SJs finansiella leasingkontrakt och uppgick till MSEK 1 911 (2 091).

Av de räntebärande skulderna är MSEK 1 125 (1 907) långfristiga och MSEK 787 (184) kortfristiga, vilket avser den del av skuld som förfaller till betalning inom ett år. I juni gjordes en omklassificering från långfristiga till kortfristiga räntebärande skulder då lösen av leasing avseende SJs dubbel-däckare uppgående till cirka MSEK 650 kommer att ske i juni 2014.

Kassaflödesanalys

KONCERNEN

MSEK	Not	2013	2012
DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN			
Resultat före skatt		288	498
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet			
– Av- och nedskrivningar	6	847	748
– Förändringar avsättningar		-69	32
– Realisationsvinst		4	-2
– Förändring övrigt		-33	-152
– Resultat från andelar i intressebolag		130	9
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar i rörelsekapitalet		1 167	1 132
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (-) / Minskning (+) av varulager		-2	0
Ökning (-) / Minskning (+) av rörelsefordringar		135	-144
Ökning (+) / Minskning (-) av rörelseskulder		-262	240
Kassaflöde från den löpande verksamheten		1 039	1 229
Investeringsverksamheten	12, 13, 25		
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-316	-720
Förvärv av immateriella tillgångar		-132	-83
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		8	7
Förvärv övriga långfristiga räntebärande fordringar*		-78	-16
Förändring i kortfristiga placeringar		-423	142
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-943	-671
Kassaflöde före finansieringsverksamheten		96	558
Finansieringsverksamheten			
Amortering av leasingskuld		-179	-1 070
Upptagande av lån		0	796
Aktieutdelning		-157	-12
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-336	-286
Periodens kassaflöde		-240	272
Likvida medel vid årets början		320	48
Likvida medel vid årets slut	20	80	320

Erhållna intäktsröntor i koncernen är MSEK 47 (96) och erlagda utgiftsröntor är MSEK 57 (65).

KOMMENTARER TILL KONCERNENS KASSAFLÖDE

Kassaflödet från den löpande verksamheten påverkas av ett positivt rörelseresultat, reducering av kortfristiga fordringar och minskning av kortfristiga skulder. Justerat för ej kassaflödespåverkande poster såsom avskrivningar MSEK 847 (748), förlustreserv i intressebolaget Botnietåg AB MSEK 130 (9) samt övriga poster MSEK -98 (-122) uppgick kassaflödet från den löpande verksamheten före förändringar i rörelsekapitalet till MSEK 1 167 (1 132). Minskningen av de kortfristiga fordringarna är till stor del hänförlig till lägre kundfordringar samt reglering av försäkringsärendet gällande olyckan i Kimstad 2010. Reduceringen av kortfristiga skulder förklaras till stor del av en lägre leverantörsskuld och minskade upplupna kostnader. Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgår till MSEK 1 039 (1 229).

Investeringar i anläggningstillgångar uppgår till MSEK 448 (1 116) varav MSEK 282 (1 019) avser investeringar i fordon,

främst i SJ 2000. Föregående år uppgick de kassaflödesmässiga investeringarna i fordon till MSEK 803. Skillnaden består av vitesersättning från Bombardier om MSEK 156 samt tidigare ännu ej erhållna fakturor för SJ 3000 om MSEK 157. Förändringen i immateriella tillgångar uppgår till MSEK 132 (83) som förklaras av investeringar i dotterbolaget Lin-kon ABs försäljnings- och distributionsplattform samt investeringar i nytt fordonssystem i SJ AB. Periodens ökning av kortfristiga placeringar i obligationer uppgår till MSEK -423 (142). Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgår till MSEK -943 (-671). Kassaflödet från finansieringsverksamheten om MSEK -336 (-286) avser utdelning till aktieägarna om MSEK -157 (-12) och amortering om MSEK -179 (-1 070). Likvida medel per 31 december uppgår till MSEK 80 (320). Akkumulerat kassaflöde uppgår till MSEK -240 (272).

* Omklassificering av övriga långfristiga räntebärande fordringar från finansieringsverksamheten till investeringsverksamheten har skett i Q3 2013. Omklassificeringen omfattar även tidigare perioder.

Rapport över förändring i eget kapital

KONCERNEN

MSEK	Not	Hänförligt till moderbolagets aktieägare					Summa eget kapital
		Aktie-kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver Kassaflödes-säkringar	Reserver Finansiella tillgångar som kan säljas	Balanserade vinstmedel	
2012-01-01	21	400	4 519	-19	4	-486	4 419
Periodens resultat						471	471
Övrigt totalresultat				4	4	1	9
Totalresultat				4	4	472	480
Utdelning till aktieägare						-12	-12
2012-12-31	21	400	4 519	-15	8	-26	4 886
Periodens resultat						220	220
Övrigt totalresultat				13	-1	1	13
Totalresultat				13	-1	221	232
Utdelning till aktieägare						-157	-157
2013-12-31	21	400	4 519	-2	7	38	4 961

KOMMENTARER TILL KONCERNENS EGET KAPITAL

Koncernens eget kapital uppgick till MSEK 4 961 (4 886) och soliditeten uppgick till 53,3 (51,1) procent. Koncernens förändring i eget kapital förklaras främst av årets vinst efter skatt på MSEK 220 (471). I balanserade vinstmedel inklusive årets resultat ingår förändring av orealiserade kassaflödes-

säkringar inklusive uppskjuten skatt om MSEK 13 (4) samt finansiella tillgångar som kan säljas inklusive uppskjuten skatt om MSEK -1 (4). Årets balanserade vinstmedel påverkades även av utdelning till aktieägare enligt beslut på årsstämma 2013 om MSEK 157 (12).

FINANSIELL STÄLLNING

Verksamheten i relation till ägarens direktiv och finansiella krav på verksamheten

	2013	2012	2011	2010	2009
Avkastning på eget kapital (koncernen) %	5,1	10,3	0,8	6,7	9,6
Mål	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0
Soliditet (koncernen) %	53,3	51,1	49,6	48,4	41,0
Mål	30	30	30	30	30
Utdelning, MSEK	73	157	12	90	153

Ägarens finansiella mål för SJ är en soliditet på minst 30 procent och en avkastning på eget kapital uppgående till minst 10 procent efter skatt över en konjunkturcykel. SJs ordinarie

utdelning ska uppgå till en tredjedel av årets vinst under förutsättning att soliditetsmålet uppnås efter utdelning. Under 2013 uppnår SJ ett av de finansiella målen, soliditeten.

Resultaträkning

MODERBOLAGET

MSEK	Not	2013	2012
Nettoomsättning	2	6 125	6 001
Övriga rörelseintäkter	4	157	184
Summa rörelsens intäkter	1	6 283	6 185
Personalkostnader	5	-1 821	-1 845
Av- och nedskrivningar	1,6	-813	-722
Övriga kostnader	7,8	-3 315	-3 161
Summa rörelsens kostnader		-5 950	-5 727
Rörelseresultat	1	333	457
Resultat från dotterbolag	9	89	3
Resultat från intressebolag	15	-130	-14
Ränteintäkter och liknande poster	1,10	40	88
Räntekostnader och liknande poster	1,10	-60	-69
Resultat före skatt		272	466
Periodens skatt	1,11	-68	-24
ÅRETS RESULTAT	1	205	443

Rapport över totalresultat

MODERBOLAGET

MSEK	Not	2013	2012
Årets resultat	1	205	443
<i>Komponenter som kommer att omklassificeras till resultatet</i>			
Kassaflödessäkringar	10	16	5
Finansiella tillgångar som kan säljas	10	0	2
Uppskjuten skatt	11	-3	-3
Övrigt totalresultat för perioden	21	12	5
Totalresultat för perioden		217	447

Balansräkning

MODERBOLAGET

MSEK

Not

2013

2012

TILLGÅNGAR**Anläggningstillgångar****Materiella anläggningstillgångar**

Byggnader	12	33	36
Transportmedel	12	5 859	6 329
Maskiner och inventarier	12	80	79
Pågående nyanläggningar	12	455	379
Summa materiella anläggningstillgångar		6 426	6 822

Immateriella tillgångar

Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten	13	170	149
Varumärke	13	0	0
Summa immateriella tillgångar		170	149

Finansiella anläggningstillgångar

Andelar i koncernbolag	14	206	206
Andelar i intressebolag	15	2	2
Långfristiga värdepappersinnehav		0	0
Långfristiga fordringar	16	332	323
Summa finansiella anläggningstillgångar		541	532
Summa anläggningstillgångar		7 136	7 504

Omsättningstillgångar**Fordringar**

Varulager		7	6
Kundfordringar	17	152	159
Fordringar hos koncernbolag		370	381
Fordringar hos intressebolag		2	3
Övriga fordringar	18	121	249
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	19	127	115
Summa fordringar		779	913

Kortfristiga placeringar

Övriga kortfristiga placeringar	20	1 203	725
Summa kortfristiga placeringar		1 203	725

Kassa och bank

20

80

320

Summa omsättningstillgångar

2 063

1 957

SUMMA TILLGÅNGAR

1

9 199

9 461

> Balansräkning, forts.

MODERBOLAGET

MSEK	Not	2013	2012
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		400	400
Reservfond		200	200
Fritt eget kapital			
Fond för verkligt värde		-1	-14
Balanserad vinst		4 009	3 724
Årets resultat		205	443
Summa eget kapital	21	4 812	4 753
Skulder			
Avsättningar			
Långfristiga avsättningar	23	128	132
Kortfristiga avsättningar	23	82	141
Uppskjuten skatteskuld	11	252	181
Summa avsättningar	1	463	454
Långfristiga skulder			
Räntebärande skulder	20	1 125	1 907
Övriga långfristiga skulder	20	19	19
Summa långfristiga skulder		1 144	1 926
Kortfristiga skulder			
Räntebärande skulder	22	787	184
Leverantörsskulder		362	531
Skulder till koncernbolag		646	615
Skulder till intressebolag		4	16
Övriga skulder		205	115
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	24	778	867
Summa kortfristiga skulder	1	2 781	2 328
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		9 199	9 461
Ställda säkerheter	26	1 251	1 316
Ansvarsförbindelser	27	304	366

Kassaflödesanalys

MODERBOLAGET

MSEK	Not	2013	2012
DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN			
Resultat före skatt		272	466
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet			
– Av- och nedskrivningar	6	813	722
– Förändringar avsättningar		-62	9
– Realisationsvinst		4	-2
– Förändring övrigt		-31	-160
– Resultat från andelar i intressebolag	15	130	14
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar i rörelsekapitalet		1 126	1 049
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (-) / Minskning (+) av varulager		-2	0
Ökning (-) / Minskning (+) av rörelsefordringar		134	-163
Ökning (+) / Minskning (-) av rörelseskulder		-265	-637
Kassaflöde från den löpande verksamheten		994	250
Investeringsverksamheten	12,13,25		
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-315	-716
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		3	6
Förvärv av immateriella tillgångar		-108	-30
Förvärv av aktier och andelar		0	0
Övriga långfristiga räntebärande fordringar*		0	-13
Förändring i kortfristiga placeringar (91–360 dagar)		-478	139
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-897	-614
Kassaflöde före finansieringsverksamheten		97	-364
Finansieringsverksamheten			
Amortering av leasingskuld		-179	-149
Upptagande av lån		-	796
Aktieutdelning		-157	-12
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-336	635
Periodens kassaflöde		-240	272
Likvida medel vid årets början		320	48
Likvida medel vid årets slut	20	80	320

* Omklassificering av övriga långfristiga räntebärande fordringar från finansieringsverksamheten till investeringsverksamheten har skett i Q3 2013. Omklassificeringen omfattar även tidigare perioder.

Erhållna intäktsräntor i moderbolaget är MSEK 40 (88) och erlagda utgiftsräntor är MSEK 60 (69).

Rapport över förändring i eget kapital

MODERBOLAGET	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital				Summa eget kapital
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Fond för verkligt värde		Balanserad vinst	Årets resultat	
			Kassa-flödes-säkringar	Finansiella tillgångar som kan säljas			
MSEK							
2012-01-01	400	200	-19	2	3 731	4	4 317
Årets resultat						443	443
Övrigt totalresultat			4	1			5
Totalresultat			4	1	0	443	447
Vinstdisposition					4	-4	0
Utdelning till aktieägare					-12		-12
2012-12-31	400	200	-16	3	3 724	443	4 753
Årets resultat						205	205
Övrigt totalresultat			13	0			12
Totalresultat			13	0	0	205	217
Vinstdisposition					443	-443	0
Utdelning till aktieägare					-157		-157
2013-12-31	400	200	-3	3	4 009	205	4 812

SJ ABs eget kapital uppgick till MSEK 4 812 (4 753) och soliditeten uppgick till 52,3 (51,2) procent. Koncernens förändring i eget kapital förklaras främst av årets vinst efter skatt på MSEK 205 (443).

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

uppskjuten skatt om MSEK 13 (4) samt finansiella tillgångar som kan säljas inklusive uppskjuten skatt om MSEK 0 (1). Årets balanserade vinstmedel påverkas även av utdelning till aktieägare enligt beslut på årsstämma 2013 om MSEK 157 (12).

Redovisningsprinciper

ALLMÄN INFORMATION

SJ-koncernen bedriver direkt eller indirekt, genom dotter- och intressebolag, persontrafik och därmed förenlig verksamhet. Redovisningen för SJ-koncernen för det räkenskapsår som slutar den 31 december 2013, har den 18 mars 2014 godkänts av styrelsen och verkställande direktören för publicering och kommer att föreläggas årsstämman den 28 april 2014 för fastställande. Moderbolaget är ett svenskt aktiebolag med säte i Stockholm, Sverige.

Adressen till huvudkontoret är Vasagatan 10, 105 50 Stockholm.

TILLÄMPADE REDOVISNINGSPRINCIPER

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

Koncernens och moderbolagets uppställning av resultat och balansräkning inklusive terminologi skiljer sig åt, då koncernen följer uppställningen och terminologin enligt IAS 1 och moderbolaget följer uppställningen och terminologin enligt RR 32:06 och de därtill följande hänvisningarna till ÅRL.

Överensstämmelse med regelverk och normgivning

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

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

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

GRUNDER FÖR REDOVISNINGEN

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

ÄNDRADE REDOVISNINGSPRINCIPER

FRÅN 1 JANUARI 2013

IAS 1 Utformning av finansiella rapporter

Ny benämning till "Rapport över resultat och övrigt total-

resultat". Uppdelning i två kategorier, komponenter som inte omklassificeras och komponenter som omklassificeras efter specifika villkor. Skatt ska separeras och redovisas inom respektive kategori. SJ har endast komponenter som kommer att omklassificeras till resultatet när specifika villkor är uppfyllda.

IFRS 7, Finansiella instrument, upplysningar

Ändringarna innebär ökat upplysningskrav vid kvittning av finansiella tillgångar och skulder, nettobelopp som redovisas i rapporten över finansiell ställning samt belopp som omfattas av ramavtal men som inte kvittas.

IFRS 13, Värdering till verkligt värde

Standarden är ett regelverk för värdering av verkligt värde när det krävs i andra standarder. Den gäller för värdering av både finansiella och icke-finansiella poster. Verkligt värde är det pris eller ersättning som skulle erhållas vid försäljning av en tillgång eller betalas vid en överlåtelse av en skuld genom en ordnad transaktion mellan marknadsaktörer (IFRS 13.9). Den nya standarden har inte haft någon väsentlig påverkan på SJs finansiella rapporter utöver utökade upplysningar om verkligt värde.

IAS 19, Ersättning till anställda – förmånsbestämda pensionsplaner

Ändringarna påverkar inte SJ som har avgiftsbestämda pensionsplaner och ändringen gäller endast bolag med förmånsbestämda pensionsplaner.

NYA REDOVISNINGSPRINCIPER

I detta avsnitt lämnas information om de nya och ändrade redovisningsstandarder som gäller från och med 2014 och framåt och som bedöms kunna påverka SJ. Dessa standarder har inte förtidstillämpats.

IFRS 9 Financial Instruments: Recognition and Measurement

IFRS 9 Finansiella instrument utgiven i november 2009 introducerar nya krav för klassificering och värdering av finansiella tillgångar. I oktober 2010 ändrades IFRS 9 med krav för klassificering och värdering av finansiella skulder samt bortbokning. I december 2011 ändrades IFRS 7 vilket innebär utökade upplysningskrav i den period när IFRS 9 tillämpas för första gången. I november 2013 utkom IASB med IFRS 9 Säkringsredovisning. Tidpunkten för obligatorisk tillämpning av IFRS 9 har också tagits bort från standarden (tidigare 1 januari 2015), varför detta datum för närvarande inte är känt.

Företagsledningens bedömning är att tillämpningen av IFRS 9 kan påverka de redovisade beloppen i de finansiella rapporterna vad gäller koncernens finansiella tillgångar och skulder. Företagsledningen har ännu inte genomfört en detaljerad analys av effekterna vid tillämpning av IFRS 9 och kan därför ännu inte kvantifiera effekterna.

IFRS 12, Upplysningar om andelar i andra företag

Standarden behandlar upplysningar om andelar i dotterbolag, intressebolag och andra bolag. Upplysningarna är omfattande och ska hjälpa läsaren av den finansiella rapporten att bedöma vilken påverkan innehavet i andra enheter kan utgöra. Upplysningar som ska lämnas är bland annat vilket bestämmande inflytande som finns, vilka väsentliga bedömningar eller antaganden som gjorts. Det ska även informeras vilka samarbetsarrangemang som föreligger. Standarden träder i kraft 1 januari 2014 inom EU.

VIKTIGA REDOVISNINGSPRINCIPER SAMT UPPSKATTNINGAR OCH ANTAGANDEN**Bedömningar av viktiga redovisningsfrågor**

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

Leasingavtal

Leasing klassificeras antingen som finansiell eller operationell leasing. Finansiell leasing föreligger när de ekonomiska riskerna och förmånerna som är förknippade med ägandet i allt väsentligt är överfört till leasetagaren. Ett leasingavtal som inte klassificeras som finansiellt är operationellt. Via finansiella leasingavtal förhyrs cirka 25 procent av SJ ABs fordonspark (dubbeldäckarna) och redovisas i såväl resultat- som balansräkning. Vid bedömning av fordonens ekonomiska livslängd framkommer att den överskrider leasingavtalens löptid. SJ AB har för avsikt att överta äganderätten till dessa fordon när avtalstiden löpt ut. Avskrivningar sker därför över den förväntade nyttjandeperioden.

Finansiell leasing

Väsentliga tillgångar som förvärvats genom finansiella leasingavtal upptas i redovisningen, liksom i moderbolagets redovisning, som anläggningstillgångar från och med att avtalet ingåtts och utrustningen levererats. Den finansiella leasingens skulden värderas till nuvärdet av minimileasingavgifterna, vilka är de betalningar som ska erläggas till leasegivaren under leasingperioden samt det eventuella belopp som garanteras av leasetagaren eller av till denne närstående bolag. Leasingperioden är den period SJ AB avtalat att förhyra tillgången. Tillgångar enligt finansiella leasingavtal skrivs av över beräknad nyttjandeperiod. Den framtida förpliktelsen till leasegivaren upptas som en skuld i balansräkningen. Betalning av leasingavgifterna uppdelas i finansiella kostnader och amortering av skulden.

Operationell leasing

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

Finansiella instrument

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

Vitesbelopp

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

Osäkerhet i uppskattningar och antaganden

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

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

KONCERNENS REDOVISNINGSPRINCIPER

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

Förvärvsmetoden

Koncernredovisningen upprättas enligt förvärvsmetoden. Det innebär att förvärvade dotterbolags tillgångar, skulder samt eventalförpliktelser/ansvarsförbindelser redovisas till verkligt värde enligt upprättad förvärvsanalys. Överstiger anskaffningsvärdet för aktier i dotterbolag det beräknade verkliga värdet av bolagets nettotillgångar, utgörs skillnaden av goodwill. Transaktionskostnader kostnadsförs direkt.

Dotterbolag

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

Intressebolag

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

Moderbolaget

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

Redovisning av koncernbidrag

Moderbolaget redovisar sedan räkenskapsår 2012 koncernbidrag enligt alternativregeln då lämnade och erhållna koncernbidrag redovisas som bokslutsdisposition. Regeln har valts för att få en framtida enhetlig redovisning av koncernbidragen då K3-regelverket medger redovisning av koncernbidragen som bokslutsdisposition.

Eliminering av transaktioner mellan koncernbolag

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

Internprissättning

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

INTÄKTSREDOVISNING

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

Intäkter/Nettoomsättning

Nettoomsättning består av trafikintäkter, bistrointäkter, intäkter från uthyrning av fordon samt provisionsintäkter. Trafikintäkter och bistrointäkter redovisas när tågresan genomförts. Det innebär att sålda, ej utnyttjade biljetter redovisas som förutbetalda intäkter på balansdagen. Intäkter kopplade till SJ Prio redovisas enligt IFRIC 13, Kundlojalitetsprogram, som betyder att den initiala försäljningen delas upp enligt komponentmetoden, vilket innebär att en del av inkomsten avsätts som en betal-

ningsförpliktelse för det framtida bonusåtagandet. När kunden utnyttjar bonusen och SJ uppfyllt sin förpliktelse redovisas inkomsten som en intäkt. Det framtida bonusåtagandet värderas till verkligt värde genom uppskattning av framtida utnyttjandegrad av förmånen.

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

Övriga rörelseintäkter

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

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

SEGMENTSRAPPORTERING

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

Koncernen rapporterar följande segment: SJ AB, Stockholmståg KB och Övriga dotterbolag.

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

AVSKRIVNINGAR

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

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

Följande avskrivningstider tillämpas:

Balanserade utvecklingskostnader	3–7 år
Fordon – stomme	20–25 år
Fordon – inredning	7–13 år
Infotainment, handdatorer, porslin	3 år
Byggnad – verkstad	20 år
Byggnadsinventarier	5–10 år
Personbilar	5 år
Maskiner och inventarier	5–10 år

Förbättringar hyrd lokal enligt hyreskontrakts längd.

Nedskrivningar

Vid varje balansdag provas om det föreligger en indikation om nedskrivningsbehov på materiella och immateriella tillgångar, det vill säga om de minskat i värde. Om så är fallet, görs en beräkning av tillgångens eller den kassagenererande enhetens återvinningsvärde, vilket utgörs av det högsta av nettoförsäljningsvärdet och nyttjandevärdet. Nyttjandevärdet beräknas som det nuvärde av de förväntade framtida kassaflödena till slutet av nyttjandeperioden som en tillgång eller en kassagenererande enhet förväntas ge upphov till. I de fall återvinningsvärdet understiger det redovisade värdet görs en nedskrivning till återvinningsvärdet. Nedskrivningen redovisas över resultatet. Genomförd nedskrivningsprövning bygger på av styrelsen antagen affärs- och strategiplan. Väsentliga antaganden och bedömningar är diskonteringsfaktor samt tillväxt- och pridfaktor.

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 anvisats per balansdagen och som förväntas gälla när den uppskjutna skattefordran realiseras eller den upp-

skjutna 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 av innehav utan bestämmande inflytande andel. SJ har inga konvertibla skuldebrev, preferensaktier eller optionsprogram, varför inga utspädningseffekter uppstår.

MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

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

Byggnad

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

Transportmedel samt maskiner och inventarier

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

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

Pågående nyanläggningar

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

IMMATERIELLA TILLGÅNGAR

Enligt huvudregeln redovisas immateriella tillgångar i balansräkningen när:

- tillgången är identifierbar

- koncernen kan säkerställa att framtida ekonomiska fördelar från tillgången kommer koncernen till del
- koncernen på ett tillförlitligt sätt kan beräkna anskaffningsvärdet.

Balanserade utvecklingskostnader

Balanserade utvecklingskostnader redovisas i enlighet med anskaffningsvärdemetoden till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella ackumulerade nedskrivningar. Identifierbara utgifter för utveckling, som är hänförliga till enskilda projekt, aktiveras i den mån de bedöms komma att ge framtida ekonomiska fördelar, under förutsättning att koncernen har kontroll över tillgången. De utvecklingskostnader som balanseras avser främst försäljningssystem, system för kundprogram samt system för arbetsplanering för medarbetare ombord. Utvecklingskostnader för system redovisas under immateriella tillgångar som pågående intill den dag systemen börjar användas av koncernen.

VARULAGER

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

Nettoförsäljningsvärdet beräknas som försäljningspris med avdrag för försäljningskostnader.

FINANSIELLA INSTRUMENT

Redovisning och värdering

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

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

Verkligt värde

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

Upplupet anskaffningsvärde

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

Effektivräntemetoden

Effektivräntemetoden är en metod för beräkning av det upplupna anskaffningsvärdet för en finansiell tillgång eller en finansiell skuld och för fördelning i tiden av räntetäkten eller räntekostnaden över relevant period. Effektivräntan är den ränta som exakt diskonterar de uppskattade framtida in- och utbetalningarna under det finansiella instrumentets förväntade löptid.

Borttagande från balansräkningen

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

Klassificering

I koncernen klassificeras finansiella tillgångar i tre kategorier:

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

Samtliga finansiella skulder klassificeras som:

- finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde.

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

Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet

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

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

Investeringar som hålles till förfall

Denna grupp inberäknar icke-derivata finansiella tillgångar med fastställda betalningar och fastställd löptid där avsikten och förmågan är att de ska behållas till förfall. För denna

kategori av finansiella tillgångar tillämpas likviddagsredovisning och värdering sker till upplupet anskaffningsvärde med användande av effektivitetsräntemetoden.

Lånefordringar och kundfordringar

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

Finansiella tillgångar som kan säljas

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

Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde

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

SÄKRINGSREDOVISNING

Kassaflödessäkring

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

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

KREDITFÖRLUSTER

Koncernen prövar per balansdagen om det finns objektiva belägg som indikerar att nedskrivningsbehov föreligger gällande en finansiell tillgång eller en grupp av finansiella tillgångar. Nedskrivningen för finansiella tillgångar som redovisas till upplupet anskaffningsvärde beräknas som skillnaden mellan tillgångens redovisade värde och nuvärdet av uppskattade beräknade kassaflöden. Nedskrivningen redovisas i resultatet. Finansiella tillgångar som kan säljas prövas för nedskrivning. Om det finns objektiva belägg för att nedskrivning ska göras ska den ackumulerade förlust som redovisats mot övrigt totalresultat omklassificeras från eget kapital via övrigt totalresultat till resultatet.

FINANSIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Långfristiga värdepappersinnehav, aktier och andelar

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

Långfristiga fordringar

Långfristiga fordringar redovisas på balansdagen till upplupet anskaffningsvärde.

KUNDFORDRINGAR

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

UPPLUPNA INTÄKTER

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

KORTFRISTIGA PLACERINGAR

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

Moderbolaget

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

LIKVIDA MEDEL

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

Moderbolaget

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

ANLÄGGNINGSTILLGÅNG SOM INNEHAS TILL FÖRSÄLJNING

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

Moderbolaget

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

LEVERANTÖRSSKULDER OCH ÖVRIGA KORTFRISTIGA SKULDER

Leverantörsskulder och övriga skulder redovisas till upplupet anskaffningsvärde när en vara eller tjänst mottagits, vilket motsvarar det beräknade, ej diskonterade belopp som kommer att betalas ut för skulden.

LEASING

Leasing klassificeras antingen som finansiell eller operationell leasing. Finansiell leasing föreligger när de ekonomiska riskerna och förmånerna som är förknippade med ägandet i allt väsentligt är överfört till leasetagaren. Ett leasingavtal som inte klassificeras som finansiellt är operationellt.

Finansiell leasing

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

Vid leasingperiodens början värderas den leasade tillgången och leasingkulden till det lägsta av leasingobjektets verkliga värde eller till nuvärdet av minimileasingavgifterna. Dessa är betalningar som ska erläggas till leasegivaren under leasingperioden samt det eventuella belopp som garanteras av leasetagaren eller av till denne närstående bolag. Leasingperioden är den period SJ AB avtalat att förhyra tillgången. Tillgångar enligt finansiella leasingavtal skrivs av över beräknad nyttjandeperiod.

Den framtida förpliktelsen till leasegivaren upptas som en skuld i balansräkningen. Betalning av leasingavgifterna uppdelas i finansiella kostnader och amortering av skulden.

Operationell leasing

Operationell leasing innebär att ingen post redovisas i

balansräkningen, utan leasingavgifterna kostnadsförs linjärt över leasingperioden.

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

Avsättningar är skulder som är ovissa med avseende på belopp eller på den tidpunkt då de kommer att regleras. En avsättning tas med i koncernens balansräkning när en inträffad händelse har lett till att koncernen har en legal eller informell förpliktelse som troligtvis kommer att kräva ett utflöde av resurser, som tillförlitligt kan uppskattas. Väsentliga avsättningar nuvärdesberäknas när effekten av beräkningen har betydelse. Upplösning av nuvärdesberäkningen redovisas som finansiell kostnad. Avsättningarna omprövas per varje balansdag och om den inte längre är aktuell återförs avsättningen.

Skadeståndslivränta

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

Omstrukturering

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

Pensioner

Åtaganden för ålderspension och familjepension för anställda i SJ tryggs huvudsakligen genom inbetalningar till Statens Pensionsverk (SPV) respektive Alecta. Dessa åtaganden klassificeras som förmånsbestämda planer vilka omfattar flera arbetsgivare enligt UFR 3 (Klassificering av ITP-planer, som finansieras genom försäkring i Alecta). SJ har inte tillgång till sådan information som gör det möjligt att redovisa dessa planer som förmånsbestämda. Pensionsplanen enligt ITP, som tryggs genom en försäkring i Alecta, samt pensionsplaner som tryggs genom en försäkring i SPV, PA-91 och den del av pensionsplanen PA-03 som är förmånsbestämd, redovisas därför som avgiftsbestämd i enlighet med UFR 6 (Pensionsplaner som omfattar flera arbetsgivare).

Kundlojalitetsprogram

Intäkter kopplade till SJ Prio redovisas enligt IFRIC 13, Kundlojalitetsprogram. Det betyder att den initiala försälj-

ningen delas upp enligt komponentmetoden som 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.

EGET KAPITAL

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

Moderbolaget

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

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

EVENTUALFÖRPLIKTELSE/ANSVARSFÖRBINDELSER

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

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

KASSAFLÖDESANALYS

Kassaflödesanalysen påvisar koncernens in- och utbetalningar under perioden uppdelat på löpande verksamhet, investeringsverksamhet och finansieringsverksamhet.

Denna åskådliggör koncernens förmåga att generera likvida medel. Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod, vilket innebär att resultatet justeras för:

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

Förändringar från SJs likviditetsförvaltning redovisas under investeringsverksamheten.

UPPLYSNINGAR OM NÄRSTÅENDE

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

HÄNDELSER EFTER BALANSDAGEN

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

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

Noter

NOT 1: SEGMENTSRAPPORTERING

2013	SJ AB	Stockholmståg KB	Övrigt	Elim	Totalt
Intäkter från externa kunder	6 167	2 015	979	–	9 160
Intäkter från interna transaktioner	116	0	263	-379	0
Summa intäkter	6 283	2 015	1 242	-379	9 160
Av- och nedskrivningar	-813	-1	-33	–	-847
Rörelseresultat	333	106	-11	-130	298
Resultat från intressebolag	-130	–	–	–	-130
Finansiella intäkter	40	2	9	-4	47
Finansiella kostnader	-60	0	-1	4	-57
Skatt	-68	0	-2	2	-68
Årets resultat	205	108	-6	-87	220
Investeringar	423	1	25	–	448
Totala tillgångar	9 199	419	907	-1 214	9 312
Avsättningar inkl uppskjuten skatt	463	3	149	13	628
Ikke räntebärande skulder	1 466	227	330	-211	1 813
Räntebärande skulder	2 458	81	178	-806	1 911
Summa skulder	4 387	311	657	-1 004	4 352
2012	SJ AB	Stockholmståg KB	Övrigt	Elim	Totalt
Intäkter från externa kunder	6 073	1 735	856	–	8 664
Intäkter från interna transaktioner	112	0	289	-401	–
Summa intäkter	6 185	1 735	1 145	-401	8 664
Av- och nedskrivningar	-722	-1	-24	–	-748
Rörelseresultat	457	78	-60	-9	467
Resultat från intressebolag	-14	–	–	5	-9
Finansiella intäkter	88	3	10	-5	96
Finansiella kostnader	-69	0	-2	5	-65
Skatt	-24	0	17	-21	-27
Årets resultat	443	81	-48	-5	471
Väsentliga icke kassaflödespåverkande poster vitesersättning	-156	–	–	–	-156
Investeringar	1 059	2	55	–	1 116
Totala tillgångar	9 461	372	927	-1 196	9 565
Avsättningar inkl uppskjuten skatt	454	4	131	13	602
Ikke räntebärande skulder	1 674	216	371	-275	1 986
Räntebärande skulder	2 581	70	164	-724	2 091
Summa skulder	4 709	291	665	-986	4 679

Vid upprättande av segmentsredovisningen har samma redovisningsprinciper använts som vid upprättande av koncernredovisningen. Koncernens rörelsesegment utgörs av SJ AB, Stockholmståg KB samt övriga dotterbolag. Merparten av intäkter utgörs av biljettintäkter och entreprenadintäkter. Rörelsesegmenten är identifierade

i enlighet med utformningen av den finansiella informationen som rapporteras till styrelse och ledning. Verksamheten bedrivs i all väsentlighet i Sverige. Det finns inga enskilda externa kunder som bidrar till mer än 10 procent av den totala omsättningen.

NOT 2: NETTOOMSÄTTNING

	Koncernen		Möderbolaget	
	2013	2012	2013	2012
Trafikintäkter	8 297	7 829	5 607	5 515
Bistrointäkter	204	174	188	158
Uthyrning av fordon	39	38	39	38
Provisioner	90	87	90	87
Övrigt	395	376	201	203
Summa nettoomsättning	9 023	8 504	6 125	6 001

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

Ökningen av nettoomsättningen är främst en följd av utökad verksamhet i dotterbolagen Stockholmståg KB och SJ Götalandståg AB.

NOT 3: TRANSAKTIONER MED NÄRSTÅENDE

Svenska staten äger 100 procent av aktierna i SJ AB.

Vid leverans av tjänster och produkter mellan koncernen och närstående företag tillämpas affärsmässiga villkor och marknadsprissättning. Övriga närstående företag definieras som intressebolag, statliga bolag med marknadsmässiga krav där staten har ett

bestämmande inflytande samt statliga verk. Inköp av produkter och tjänster från Trafikverket MSEK 661 (546) och Jernhusen AB MSEK 204 (199) är dominerande. För upplysningar om ersättningar till ledande befattningshavare, se not 5.

NOT 4: ÖVRIGA RÖRELSEINTÄKTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013	2012	2013	2012
Realisationsvinster/förluster anläggningstillgångar	-4	2	-4	2
Skade- och stilleståndsersättning	128	1	149	26
Övrigt	13	156	12	156
Summa övriga rörelseintäkter	137	159	157	184

Övriga rörelseintäkter under 2013 består av skade- och stilleståndsersättning avseende främst olyckan i Kimstad 2010, samt övriga erhållna försäkringsersättningar 2013. Motsvarande period föregående

år fick SJ vitesersättning avseende förseningar i leveransen av SJ 3000 om MSEK 156.

NOT 5: PERSONAL

I personalkostnaderna ingående löner, andra ersättningar och sociala kostnader, MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2013	2012	2013	2012
Löner och andra ersättningar:				
Styrelse	-1	-1	-1	-1
Vd och ledande befattningshavare	-29	-30	-22	-21
Övriga anställda	-1 968	-1 776	-1 200	-1 222
Summa löner och andra ersättningar	-1 998	-1 807	-1 223	-1 244
Sociala kostnader	-832	-745	-526	-498
varav pension för styrelse, vd och ledande befattningshavare inkl särskild löneskatt	-11	-12	-8	-9
varav pensionskostnader övriga anställda inklusive särskild löneskatt	-232	-197	-158	-121
Övriga personalrelaterade kostnader	-80	-140	-72	-103
Summa personalkostnader	-2 910	-2 691	-1 821	-1 845

För tjänstemän i Sverige tryggas ITP 2-planens förmånsbestämda pensionsåtaganden för ålders- och familjepension (alternativt familjepension) genom en försäkring i Alecta. Enligt ett uttalande från Rådet för finansiell rapportering, UFR 3 Klassificering av ITP-planer som finansieras genom försäkring i Alecta, är detta en förmånsbestämd plan som omfattar flera arbetsgivare. För räkenskapsåret 2013 har bolaget inte haft tillgång till information för att kunna redovisa sin proportionella andel av planens förpliktelser, förvaltningstillgångar och kostnader, vilket medfört att planen inte varit möjlig att redovisa som en förmånsbestämd plan. Pensionsplanen ITP 2 som tryggas genom en försäkring i Alecta redovisas därför som en avgiftsbestämd plan. Premien för den förmånsbestämda ålders- och familjepensionen är individuellt beräknad och är bland annat beroende av lön, tidigare intjänad pension och förväntad återstående tjänstgöringstid.

Den kollektiva konsolideringsnivån utgörs av marknadsvärdet på Alectas tillgångar i procent av försäkringsåtagandena beräknade en-

ligt 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 normalintervallet. Vid låg konsolidering kan en åtgärd vara att höja det avtalade priset för nyteckning och utökning av befintliga förmåner. Vid hög konsolidering kan en åtgärd vara att införa premiereduktioner. Vid utgången av 2013 uppgick Alectas konsolideringsnivå preliminärt till 148 (130) procent. Koncernens pensionspremieavgifter (exklusive särskild löneskatt) för 2013 uppgår till MSEK 177 (162) varav MSEK 95 (89) är förmånsbestämda och MSEK 82 (73) 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.

Medelantal anställda	Koncernen						Moderbolaget					
	2013			2012			2013			2012		
	Totalt	Män %	Kvinnor %	Totalt	Män %	Kvinnor %	Totalt	Män %	Kvinnor %	Totalt	Män %	Kvinnor %
Sverige	4 945	61	39	4 292	60	40	2 990	59	41	2 986	58	42
Norden	8	48	52	7	36	64	-	-	-	-	-	-
Totalt	4 953	61	39	4 299	60	40	2 990	59	41	2 986	58	42

> NOT 5, forts.

Fördelning ledande befattnings- havare	Koncernen						Moderbolaget					
	2013			2012			2013			2012		
	Totalt	Män%	Kvinnor%	Totalt	Män%	Kvinnor%	Totalt	Män%	Kvinnor%	Totalt	Män%	Kvinnor%
Styrelseleda- möter	16	62	38	12	50	50	7	43	57	7	43	57
Övriga i före- tagsledning inklusive vd	16	69	31	16	75	25	10	60	40	8	63	38
Totalt	32	66	34	28	64	36	17	53	47	15	72	28

2013

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

2013

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

1) Avgick som ledamot den 26 april 2013.

2) Ny ledamot från och med den 26 april 2013.

3) Lönerrevision slutfördes under 2014 och ingår ej i tabellen ovan.

4) Avslutade sin anställning den 30 oktober 2013.

5) Tillträdde som Direktör Kommunikation den 3 juni 2013.

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

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

8) Avslutade sin anställning som Direktör för Marknad, Kommunikation och Försäljning den 1 maj 2013.

Grundlön, förmåner och pensionskostnad redovisade till och med april.

9) Tillträdde som Ekonomidirektör den 30 oktober 2013.

10) Avslutade sin anställning den 15 april 2013. Grundlön, förmåner och pensionskostnad redovisade till och med april.

> NOT 5, forts.

2012

Ersättningar till styrelsen i koncernen 2012 TSEK		Styrelsearvode	Utskottsarvode	Totalt
Ordförande	Jan Sundling	355	43	398
Ledamot ¹⁾	Lena Olving	168	45	213
Ledamot	Eivor Andersson	141	–	141
Ledamot	Lars-Olof Gustavsson	141	–	141
Ledamot ²⁾	Richard Reinius	–	–	–
Ledamot	Gunilla Wikman	141	–	141
Ledamot ³⁾	Siv Svensson	120	46	166
Ledamot ³⁾	Michael Thorén	–	–	–
Summa		1 066	134	1 200

2012

Ersättningar exklusive sociala avgifter och löneskatt till ledande befattningshavare i koncernen 2012 TSEK

		Grundlön	Förmåner	Summa	Pensionskostnad	Uppsägningstid från arbetsgivaren + antal månaders avgångsvederlag	Avgångsvederlag och uppsägningskostnad
Koncernchef/Verkställande direktör SJ AB ⁴⁾	Jan Forsberg	1 338	55	1 393	1 495	2 888	12+12
Koncernchef/Verkställande direktör SJ AB ⁵⁾	Jan Olson	1 448	61	1 509	380	1 889	–
Direktör Affärsutveckling ⁵⁾	Jan Olson	642	34	676	264	940	6+18
Koncernchef/Verkställande direktör SJ AB ⁶⁾	Crister Fritzson	531	0	531	97	628	6+18
Chefsjurist ⁷⁾	Magnus Westerlind	928	32	960	256	1 216	12+4
Chefsjurist ⁸⁾	Robert Westerdahl	268	0	268	29	297	3+0
Direktör Personal	Peter Blomqvist	1 411	97	1 508	637	2 145	6+18
Direktör Affär & Service ⁹⁾	Madeleine Raukas	1 402	0	1 402	335	1 737	6+12
Direktör Ekonomi	Britta Dalunde	1 860	44	1 904	557	2 461	6+12
Direktör Trafiksäkerhet ¹⁰⁾	Lars Svensson	905	5	910	381	1 291	–
Chef Trafiksäkerhet ¹¹⁾	Peter Sjöquist	246	–	246	25	271	2+0
Direktör Marknad, Kommunikation och Försäljning	Elisabeth Lindgren	1 832	112	1 944	506	2 450	6+12
Direktör Trafik & Service ¹²⁾	Håkan Ahl	587	22	609	198	807	6+6
Direktör Planering & Trafikledning ¹³⁾	Jens Wigen	1 600	14	1 614	399	2 013	6+12
Direktör Försäljning ¹⁴⁾	Nina Hornewall	1 730	64	1 794	418	2 212	6+18
Direktör Fordon	Claes Broström	1 955	87	2 042	594	2 636	6+12
Direktör IT ¹⁵⁾	Björn Rosell	1 452	62	1 514	347	1 861	6+12
Vd SJ Norrlandståg AB	Björn Nilsson	1 562	6	1 568	465	2 033	6+12
Vd SJ Event AB ¹⁶⁾	Michael Wikström	988	70	1 058	231	1 289	6+18
Vd SJ Service Academy AB	Olle Lundström	1 490	74	1 564	469	2 033	6+12
Vd Linkon AB	Christer Jernberg	1 227	100	1 327	390	1 717	6+18
Vd Stockholmståg KB	Kjell Färnström	1 652	93	1 745	771	2 516	6+12
Vd SJ Försäkring AB	Carl Dahlberg	681	5	686	181	867	6+12
Vd SJ Götalandståg AB ¹⁷⁾	Jan Jansson	648	0	648	191	839	6+12
Vd SJ Götalandståg AB ¹⁸⁾	Lena Källström	194	–	194	22	216	3+0
Summa		28 577	1 037	29 614	9 638	39 252	10 004

1) L Olving har under 2011 ej erhållit fullt styrelsearvode, resterande arvode om 27 500 kr har betalats ut i mars 2012.

2) R Reinius avgick som ledamot i januari 2012.

3) Ny ledamot från och med mars 2012.

4) Avslutade sin anställning som Koncernchef/Verkställande direktör i april 2012. Har avtalad uppsägningstid som avviker från de statliga riktlinjerna. Avtalet tecknades före april 2009 då nuvarande riktlinjer trädde i kraft.

5) Avslutade sin anställning som Direktör Affärsutveckling i april 2012. Koncernchef/Verkställande direktör april-oktober 2012.

6) Tillträdde som Koncernchef/Verkställande direktör i november.

7) Avslutade sin anställning från och med maj 2012. Uppsägningstiden på tolv månader avviker från de statliga riktlinjerna liksom rätten att ta annan anställning eller bedriva egen verksamhet utan någon reduktion av lön eller avgångsvederlag under uppsägningstiden.

8) Tillträdde som Chefsjurist i oktober 2012.

9) Tillträdde som Direktör Affär & Service i april 2012.

10) Gick i pension i augusti 2012.

11) Tillträdde som Trafiksäkerhetschef i september 2012.

12) Avslutade sin anställning som Direktör Trafik & Service i april 2012.

13) Tillträdde som Direktör Planering & Trafikledning i mars 2012.

14) Avslutade sin anställning i oktober 2012.

15) Tillträdde som IT-direktör i mars 2012.

16) Avslutade sin anställning i juli 2012. Grundlön, förmåner och pensionskostnad redovisade till och med augusti då ansvaret som vd upphörde enligt avtal.

17) Vd för SJ Götalandståg AB i maj-oktober 2012.

18) Tillträdde som vd för SJ Götalandståg AB i november 2012.

> NOT 5, forts.

Förändringar i kretsen företagsledning och övriga ledande befattningshavare

Erica Kronhöffer tillträdde i april som direktör för Kvalitet & Miljö, tillika Hållbarhetschef. Elisabeth Lindgren, Direktör för Marknad, Kommunikation och Försäljning, avslutade sin anställning i maj och efterträddes av Kommunikationsdirektör Helga Baagøe i juni och Marknad & Försäljningsdirektör Thomas Silbersky i augusti. Ekonomidirektör Britta Dalunde avslutade sin anställning i oktober och efterträddes av Ekonomidirektör Carina Wång.

Ersättning till ledande befattningshavare

Ledande befattningshavare

Med ledande befattningshavare avses ordinarie styrelseledamöter, verkställande direktör, verksamhetsansvariga personer i bolaget som ingår i företagsledningen, chefer som inte är medlemmar i koncernledningen men är direkt underställda verkställande direktören samt verkställande direktörer för i koncernen ingående operativa dotterbolag.

Riktlinjer och beslutsformer

Bolaget har under året följt de principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare som fattades på årsstämman 2013. Dessa principer bygger på de riktlinjer som regeringen utfärdade den 20 april 2009 om anställningsvillkor för ledande befattningshavare i företag med statligt ägande. Beslut om anställningsvillkor för verkställande direktören bereds av ersättningsutskottet och beslutas av styrelsen. Beslut om anställningsvillkor för övriga ledande befattningshavare fattas av verkställande direktören efter sedvanlig avstämning med bolagets ersättningsutskott. Resultatet av träffade överenskommelser redovisas i styrelsen. Innan beslut fattas om enskild ersättning, framtas skriftligt underlag som utvisar bolagets totala kostnad som underlag för beslut. Styrelsen säkerställer att ersättningarna följer dessa riktlinjer genom att jämföra ersättningar för motsvarande befattningshavare i andra statliga och privata jämförbara företag i Sverige vad avser storlek, komplexitet och omsättning. Styrelsen ska på årsstämma presentera förslag till principer för ersättning och andra anställningsvillkor för koncernchef samt andra ledande befattningshavare för godkännande av årsstämma. Ersättningsutskottets uppgift är att bereda styrelsens förslag till principer för lön och övriga ersättningar. Deltagare i ersättningsutskottet är Jan Sundling, Lena Olving, Michael Thorén och Mikael Staffas.

Ersättning

Styrelse

Enligt beslut av årsstämman 2013 i SJ AB utgår årligt arvode till styrelsens ledamöter med 400 000 SEK för ordföranden och med 150 000 SEK per person för övriga stämموvalda ledamöter. Därutöver utgår årligt arvode till ledamöterna i styrelsens revisionsutskott med 55 000 SEK till ordföranden och med 43 000 SEK per person till övriga ledamöter. För annat styrelseutskottsarbete utgår inte något särskilt arvode. Arvode utgår inte för ledamot anställd i Regeringskansliet. Det finns inga åtaganden om pensionsförmåner för externa styrelseledamöter. Arvode har utgått till styrelsens ordförande, som i begränsad omfattning innehade anställning i regeringskansliet som ämnessakkunnig fram till april 2013.

Koncernledning

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

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

Pensioner

För övriga ledande befattningshavare utgår pension enligt ITP-plan.

Uppsägningar och avgångsvederlag

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

NOT 6: AVSKRIVNINGAR OCH NEDSKRIVNINGAR

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013	2012	2013	2012
Avskrivningar materiella anläggningstillgångar	-722	-634	-720	-627
Avskrivningar immateriella tillgångar	-106	-103	-86	-90
Nedskrivning och återföring av tidigare nedskrivning	-19	-11	-7	-5
Summa	-847	-748	-813	-722

NOT 7: ÖVRIGA KOSTNADER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013	2012	2013	2012
Underhåll och tillsyn av tåg	-1 490	-1 424	-894	-923
Elkostnader för tågdrift	-461	-463	-275	-289
Infrastrukturavgifter	-456	-372	-325	-268
Övriga produktionsrelaterade kostnader	-1 266	-1 373	-528	-532
Indirekta kostnader	-1 301	-1 118	-1 293	-1 149
Summa	-4 975	-4 750	-3 315	-3 161

NOT 8: ARVODE OCH KOSTNADERSÄTTNING TILL REVISORER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013	2012	2013	2012
Ernst & Young AB				
Revisionsuppdrag	-	-4	-1	-3
Revision utöver revisionsuppdraget	-1	0	0	-
Skatterådgivning	0	0	0	0
Övriga uppdrag	0	-1	0	-1
Deloitte AB				
Revisionsuppdrag	-2	-	-1	-
Riksrevisionen				
Revisionsuppdrag	0	0	0	0
Summa	-3	-5	-2	-4

Med revisionsuppdrag avses granskning av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning. Vid pågående revision kan det visa sig att det krävs fördjupad granskning och de kostnaderna återfinns under revision utöver revisionsuppdraget. Skattekonsultationer och hjälp vid deklarationer

redovisas under skatterådgivning. Andra uppdrag avser till exempel tolkning av IFRS och andra redovisningsregler. Under 2013 övertog Deloitte AB granskningen av koncernen. Riksrevisionen granskar inte SJ från och med räkenskapsår 2013.

NOT 9: RESULTAT FRÅN DOTTERBOLAG

	Moderbolaget	
	2013	2012
Erhållna koncernbidrag	76	30
Lämnade koncernbidrag	-68	-97
Utdelning	81	70
Summa	89	3

NOT 10: RÄNTEINTÄKTER, RÄNTEKOSTNADER OCH LIKANDE

	Koncernen		Moderbolaget	
Ränteintäkter och liknande intäkter	2013	2012	2013	2012
Ränteintäkter, kortfristiga fordringar	38	74	30	73
Ränteintäkter, långfristiga fordringar	9	18	9	11
Övriga ränteintäkter	–	4	–	3
Ränteintäkter från koncernbolag	–	–	1	1
Summa	47	96	40	88

	Koncernen		Moderbolaget	
Räntekostnader och liknande kostnader	2013	2012	2013	2012
Räntekostnader avseende leasing	-38	-62	-38	-62
Riskavspeglande avgift ¹⁾	–	-4	–	-4
Netto räntesäkringsinstrument	-13	-2	-13	-2
Kursdifferenser	1	7	1	7
Övriga finansiella kostnader ²⁾	-6	-4	-6	-3
Räntekostnader avseende koncernbolag	–	–	-3	-4
Summa	-57	-65	-60	-69

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

2) Avser skadeståndslivräntor, avgifter till Eurofima, affärsverket Statens järnvägar, Nordea Finans och övriga finansiella kostnader.

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

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

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

> NOT 10, forts.

2012					
Koncernen – Klassificering	Finansiella intäkter	Finansiella kostnader	Vinst/Förlust Resultatet	Finansnetto	Vinst/Förlust Övrigt totalresultat
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet					
Obligationer	32	–	42	74	–
Lånefordringar och kundfordringar	–	–	–	–	–
Kassa och Bank	2	–	–	2	–
Fordringar	4	–	–	4	–
Finansiella tillgångar som kan säljas	–	–	–	–	–
Placeringar	16	–	–	16	5
Finansiella Intäkter	54	–	42	96	5
Derivat identifierat som säkringsinstrument					
Derivatinstrument ¹⁾	27	-29	–	-2	5
Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	–	–	–	–	–
Leasingskulder	–	-62	–	-62	–
Övriga Skulder	–	-1	0	-1	–
Finansiella Kostnader	27	-92	0	-65	5

1) Total påverkan från derivatinstrument som är redovisat i övrigt totalresultat uppgick till MSEK 5 (-15) före skatt. MSEK -2 har förts till räntenettot och MSEK -24 har förts till anläggningar, varav MSEK -11 fanns i reserven för kassaflödessäkringar vid årets ingång.

NOT 11: SKATT

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013	2012	2013	2012
Uppskjuten skattekostnad	-68	-27	-68	-24
Summa	-68	-27	-68	-24

I uppskjuten skattekostnad ingår skatteeffekter avseende årets förändring av underskottsavdrag och temporära skillnader. Moderbolaget har under året mottagit koncernbidrag om MSEK 76 (30) och lämnat koncernbidrag om MSEK 68 (97).

Utöver skatt redovisad i periodens resultat har följande skatt redovisats i övrigt totalresultat:

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013	2012	2013	2012
Uppskjuten skatt finansiella tillgångar som kan säljas	0	-1	0	-1
Uppskjuten skatt avseende kassaflödessäkringar	-3	-1	-3	-2
Summa	-3	-2	-3	-3

> NOT 11, forts.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013	2012	2013	2012
Uppskjutna skattefordringar och skatteskulder				
Uppskjutna skattefordringar avseende:				
Underskottsavdrag	0	10	0	10
Temporära skillnader omstruktureringsreserv	-	0	-	0
Temporära skillnader finansiella instrument				
kassaflödessäkringar	0	4	0	4
Temporära skillnader övriga reserver	7	6	7	6
Uppskjutna skattefordringar	7	20	7	20
Uppskjutna skatteskulder avseende:				
Temporära skillnader förbättring på annans fastighet	-3	-3	-3	-3
Temporära skillnader finansiell leasing	-262	-188	-262	-188
Tidigare ej redovisade temporära skillnader	-	-10	-	-10
Temporära skillnader övriga reserver	-9	-14	5	-
Uppskjutna skatteskulder	-274	-215	-259	-201
Redovisad uppskjuten skattefordran/skatteskuld, netto	-267	-195	-252	-181

De totala ackumulerade underskottsavdragen uppgår till MSEK 1 (44) i koncernen och MSEK 1 (44) i moderbolaget. Förlustavdragen är eviga vilket innebär att ingen förfallotidpunkt finns.

Vid varje bokslutstillfälle omprövas redovisningen av uppskjutna skatter. I denna omprövning görs bedömning av sannolikheten att de uppskjutna skattefordringarna kan realiseras genom framtida beskattningsbara inkomster. Under 2005 aktiverades för första gången en uppskjuten skattefordran enligt gällande redovisningsregler i redovisningen. Baserat på resultaten 2004–2013 gör SJ den fort-

satta bedömningen att verksamheten uppnått en stabil framtida vinst-genereringsförmåga, vilket möjliggör ett utnyttjande av förlustavdragen och avdragsgilla temporära skillnader.

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

Koncernen	2013		2012	
	Skatt	Skattesats %	Skatt	Skattesats %
Avstämning av redovisad skatt och effektiv skattesats				
Resultat före skatt	288		498	-
Skatt enligt gällande skattesats	-63	-22	-131	-26
Ändrad bedömning av temporära skillnader avseende leasade tillgångar	-	-	64	13
Effekt av ändrad skattesats	-	-	38	8
Ej avdragsgilla kostnader	-2	-1	1	0
Effekt av ändring i tidigare års deklarationer	-1	0	1	0
Temporär skillnad som tidigare ej redovisats	29	10	-	-
Nedskrivning andelar	-29	-10	-	-
Övriga skillnader	-2	-1	-	-
Redovisad skatt som påverkat årets resultat i Rapport över totalresultatet	-68	-24	-27	-5

Moderbolaget	2013		2012	
	Skatt	Skattesats %	Skatt	Skattesats %
Avstämning av redovisad skatt och effektiv skattesats				
Resultat före skatt	272	-	466	-
Skatt enligt gällande skattesats	-60	-22	-123	-26
Utdelning från kommanditbolag	18	7	18	4
Ej avdragsgilla kostnader	-1	0	1	0
Skatt hänförlig till vinst/förlust i kommanditbolag	-24	-9	-16	-3
Effekt av ändring i tidigare års deklarationer	-1	0	1	0
Ändrad bedömning av temporära skillnader avseende leasade tillgångar	-	-	64	14
Temporär skillnad som tidigare ej redovisats	29	11	-	-
Nedskrivning andelar	-29	-11	-5	-1
Effekt av ändrad skattesats	-	-	35	8
Övriga skillnader	1	0	-	-
Redovisad skatt i resultaträkningen	-68	-24	-24	-5

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

NOT 12: MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

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

Den stora omklassificeringen från pågående nyanläggning till egna transportmedel beror på ett övertagande under året av SJ 3000-fordon. Årets nedskrivningar består dels av en återföring av ett tidigare nedskrivet fordon från Kimstad-olyckan då det åter är taget i drift, dels av en nedskrivning av inredningen i samband med en ombyggnation av några SJ 2000-fordon.

Vissa komponenter i SJs fordonsflotta har en nyttjandeperiod som är kortare än den totala livslängden för fordonsindividen ifråga och ersätts därför regelbundet vid periodiska underhåll (så kallade

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

I december togs ett styrelsebeslut att under nästa år sälja två stycken X31-tågsätt och 13 stycken Rc3-lok som har klassificerats som anläggningstillgångar till försäljning och värderats till det lägsta av marknadsvärde och verkligt värde.

Årets omklassificeringar består av en omflyttning enligt IFRS 5 Anläggningstillgångar som innehas för försäljning.

Moderbolaget 2013	Leasad byggnad	Egna transport-medel	Egna investeringar i leasade transport-medel	Leasade transport-medel	Summa transport-medel	Summa maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar	Summa materiella anläggningstillgångar
Anskaffningsvärde vid årets början	59	9 185	276	3 564	13 025	164	379	13 627
Investeringar	–	42	9	–	51	24	240	315
Ombokningar	–	–	–	–	0	–	–	0
Försäljningar/utrangeringar	–	-70	–	-1	-71	-5	–	-76
Omklassificeringar	–	161	1	–	162	2	-164	0
Akkumulerat anskaffningsvärde vid årets slut	59	9 318	286	3 563	13 167	185	455	13 866
Akkumulerade avskrivningar vid årets början	-23	-4 431	-93	-543	-5 067	-85	0	-5 175
Årets avskrivningar	-3	-543	-25	-124	-692	-25	–	-720
Ombokningar	–	–	–	–	0	–	–	0
Försäljningar/utrangeringar	–	65	–	–	65	5	–	70
Omklassificeringar	–	–	–	–	0	–	–	0
Akkumulerade avskrivningar vid årets slut	-26	-4 909	-118	-667	-5 694	-105	0	-5 825
Akkumulerade nedskrivningar vid årets början	–	-49	-6	-1 575	-1 630	–	–	-1 630
Årets nedskrivningar och återförd nedskrivning	–	16	–	–	16	–	–	16
Akkumulerade nedskrivningar vid årets slut	–	-33	-6	-1 575	-1 614	–	–	-1 614
Redovisat värde vid årets slut	33	4 376	162	1 321	5 859	80	455	6 426

> NOT 12, forts.

Koncernen 2012	Leasad byggnad	Egna transportmedel	Egna investeringar i leasade transportmedel	Leasade transportmedel	Summa transportmedel	Summa maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar	Summa materiella anläggningstillgångar
Anskaffningsvärde vid årets början	59	5 564	604	4 416	10 584	133	1 885	12 661
Investeringar	–	815	10	0	825	11	197	1 033
Ombokningar	–	0	–	–	0	–	–	0
Försäljningar/utrangeringar	–	-27	0	–	-27	–	–	-27
Omklassificeringar	–	2 841	-338	-852	1 651	52	-1 703	0
Ackumulerat anskaffningsvärde vid årets slut	59	9 193	276	3 564	13 033	196	379	13 667
Ackumulerade avskrivningar vid årets början	-20	-3 303	-317	-869	-4 489	-80	–	-4 589
Årets avskrivningar	-3	-409	-40	-154	-603	-28	–	-634
Ombokningar	–	–	-2	1	-1	–	–	-1
Försäljningar/utrangeringar	–	23	–	–	23	–	–	23
Omklassificeringar	–	-745	266	479	0	–	–	0
Ackumulerade avskrivningar vid årets slut	-23	-4 434	-93	-543	-5 070	-108	–	-5 201
Ackumulerade nedskrivningar vid årets början	–	-50	-6	-1 575	-1 631	0	–	-1 631
Årets nedskrivningar	–	1	–	–	1	-6	–	-5
Ackumulerade nedskrivningar vid årets slut	–	-49	-6	-1 575	-1 630	-6	–	-1 636
Redovisat värde vid årets slut	36	4 710	177	1 446	6 333	82	379	6 830

Moderbolaget 2012	Leasad byggnad	Egna transportmedel	Egna investeringar i leasade transportmedel	Leasade transportmedel	Summa transportmedel	Summa maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar	Summa materiella anläggningstillgångar
Anskaffningsvärde vid årets början	59	5 557	604	4 416	10 577	104	1 883	12 623
Investeringar	–	812	10	0	822	10	197	1 029
Ombokningar	–	0	–	–	0	–	–	0
Försäljningar/utrangeringar	–	-25	0	–	-25	–	–	-25
Omklassificeringar	–	2 841	-338	-852	1 651	50	-1 701	0
Ackumulerat anskaffningsvärde vid årets slut	59	9 185	276	3 564	13 025	164	379	13 627
Ackumulerade avskrivningar vid årets början	-20	-3 300	-319	-868	-4 487	-63	–	-4 570
Årets avskrivningar	-3	-408	-40	-154	-602	-22	–	-627
Ombokningar	–	–	–	–	0	–	–	0
Försäljningar/utrangeringar	–	22	–	–	22	–	–	22
Omklassificeringar	–	-745	266	479	0	–	–	0
Ackumulerade avskrivningar vid årets slut	-23	-4 431	-93	-543	-5 067	-85	0	-5 175
Ackumulerade nedskrivningar vid årets början	–	-50	-6	-1 575	-1 631	–	–	-1 631
Årets nedskrivningar	–	1	–	–	1	–	–	1
Ackumulerade nedskrivningar vid årets slut	–	-49	-6	-1 575	-1 630	–	–	-1 630
Redovisat värde vid årets slut	36	4 705	177	1 446	6 328	79	379	6 822

2011 års nedskrivningar gäller olyckan i Malmö där fordonen är nedskrivna med MSEK 19 och sedan avyttrade. Även en nedskrivning av fordonsvärdet med MSEK 9 för SJ 2000 har skett på grund av borttagna löphjulpar vid utbyte.

NOT 13: IMMATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Koncernen			2013				2012
	Varumärke	Övrigt	Totalt	Varumärke	Övrigt	Totalt	Totalt
Anskaffningsvärde vid årets början	240	799	1 039	240	716	956	
Investeringar	–	132	132	–	83	83	
Akkumulerat anskaffningsvärde vid årets slut	240	931	1 171	240	799	1 039	
Akkumulerade avskrivningar vid årets början	-240	-505	-745	-240	-402	-642	
Årets av- och nedskrivningar	–	-118	-118	–	-103	-103	
Akkumulerade avskrivningar vid årets slut	-240	-623	-863	-240	-505	-745	
Redovisat värde vid årets slut	–	308	308	–	294	294	

Moderbolaget			2013				2012
	Varumärke	Övrigt	Totalt	Varumärke	Övrigt	Totalt	Totalt
Anskaffningsvärde vid årets början	240	452	692	240	423	663	
Investeringar	–	108	108	–	30	30	
Övrigt	–	–	0	–	-1	-1	
Akkumulerat anskaffningsvärde vid årets slut	240	560	800	240	452	692	
Akkumulerade avskrivningar vid årets början	-240	-303	-543	-240	-213	-453	
Årets av- och nedskrivningar	–	-87	-87	–	-90	-90	
Akkumulerade avskrivningar vid årets slut	-240	-390	-630	-240	-303	-543	
Redovisat värde vid årets slut	–	170	170	–	149	149	

Immateriella tillgångar är uppdelade i Varumärke och Övriga immateriella tillgångar som består av utveckling av olika IT-system. Av dessa är SJs varumärke och lojalitetsprogrammet SJ Prio fullt avskrivna.

NOT 14: ANDELAR I KONCERNBOLAG

Moderbolaget	2013	2012
Redovisat värde vid årets början	206	206
Anskaffning	–	–
Redovisat värde vid årets slut	206	206

Specifikation över aktier och andelar i koncernbolag					Redovisat värde 2013	Redovisat värde 2012
	Org nr	Säte	Antal andelar	Andel % ²⁾		
SJ Event AB	556577-3008	Stockholm	1 000	100	0	0
Linkon AB	556577-2984	Stockholm	501 000	100	50	50
SJ Försäkring AB	516401-8458	Stockholm	30 000	100	54	54
SJ Invest AB	556022-1755	Stockholm	700 000	100	87	87
SJ Götalandståg AB	556083-2098	Stockholm	5 000	100	1	1
SJ Adventure AB	556064-8692	Stockholm	5 000	100	10	10
Entertrainment AB	556034-4235	Malmö	1 605	100	0	0
SJ Norrlandståg AB	556196-5418	Stockholm	1 000	100	1	1
SJ Service Academy AB	556596-9630	Stockholm	1 000	100	0	0
Stockholmståg KB ¹⁾	969704-4239	Stockholm	1 000	100	0	0
SJ Danmark A/S	33 372 477	Köpenhamn	500	100	3	3
Summa					206	206

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

2) Kapitalandelen överensstämmer med rösträttsandelen.

NOT 15: ANDELAR I INTRESSEBOLAG

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013	2012	2013	2012
Ackumulerade anskaffningsvärden vid årets början	20	20	16	16
Inköp	-	-	-	0
Försäljning	-	-	-	0
Ackumulerade anskaffningsvärden vid årets slut	20	20	16	16
Ackumulerade resultatandelar vid årets början	-6	3	-	-
Årets resultatandel i intressebolags resultat	-	-9	0	0
Ackumulerade resultatandelar vid årets slut	-6	-6	-	-
Ackumulerade nedskrivningar vid årets början	-3	-3	-14	-5
Årets nedskrivningar	-	-	-	-9
Ackumulerade nedskrivningar vid årets slut	-3	-3	-14	-14
Redovisat värde vid årets slut	11	11	2	2

**Specifikation av koncernens
och moderbolagets innehav av
andelar i intressebolag samt
redovisat värde**

	Org nr	Säte	Antal andelar	Andel %	Koncernen		Moder- bolaget	
					2013	2012	2013	2012
Amadeus Sweden AB	556277-9461	Stockholm	13 050	22	9	9	1	1
Sveriges Kommunikationer AB	556005-5955	Stockholm	150	50	1	1	1	1
Kust till Kust AB	556481-7822	Karlskrona	60	25	0	0	0	0
Trafik i Mälardalen AB	556083-1959	Stockholm	400	50	1	1	0	0
Fly Rail AB	556773-5252	Stockholm	50 000	50	0	0	0	0
Botnietåg AB	556801-1828	Stockholm	100 000	40	0	0	0	0
Summa ägda andelar i intressebolag					11	11	2	2

**Specifikation av intresse-bola-
gens tillgångar, skulder, resultat
och intäkter**

	Org nr	Säte	2013				2012			
			Till- gångar	Skulder	Resultat	Intäkter	Till- gångar	Skulder	Resultat	Intäkter
Amadeus Sweden AB	556277-9461	Stockholm	79	18	1	6	85	25	1	7
Sveriges Kommunikationer AB	556005-5955	Stockholm	5	2	-1	-	4	0	0	-
Kust till Kust AB	556481-7822	Karlskrona	0	0	0	0	0	0	0	0
Trafik i Mälardalen AB	556083-1959	Stockholm	5	3	2	6	3	3	0	7
Fly Rail AB	556773-5252	Stockholm	0	0	0	-	0	0	-8	1
Botnietåg AB	556801-1828	Stockholm	67	-268	-321	127	67	56	-4	92
Summa ägda andelar i intressebolag			156	-245	-319	139	159	84	-11	107

Andel av resultat från intressebolag	Koncernen		Moderbolaget	
	2013	2012	2013	2012
Årets andel av resultat i intressebolag	-46	-14	-46	-14
Reserv framtida förluster i intressebolag	-84	-	-84	-
Summa	-130	-14	-130	-14

NOT 16: LÅNGFRISTIGA FORDRINGAR

	Koncernen				Moderbolaget			
	Redovisat värde	2013 Verkligt värde	Redovisat värde	2012 Verkligt värde	Redovisat värde	2013 Verkligt värde	Redovisat värde	2012 Verkligt värde
Depositioner	556	556	470	470	332	332	323	323
Summa	556	556	470	470	332	332	323	323

De långfristiga fordringarna avser depositioner i samband med leasingfinansiering med Nordea Finans Sverige AB uppgående till MSEK 332 (323).

Delar av depositionen är bundna i långfristiga placeringar med löptid upp till 1,5 år, vilka är värderade till marknadsvärde.

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

Marknadsvärdet av placeringarna uppgick till MSEK 224 (147) på balansdagen.

NOT 17: KUNDFORDRINGAR

SJs kundfordringar utgörs av ett stort antal små utestående belopp hos privatpersoner samt av fordringar hos företag inom skilda branscher. I syfte att minska risken för kundförluster inhämtas, i enlighet med SJs kreditpolicy, erforderliga kreditupplysningar från externa källor. Kreditförlusterna i SJ-koncernen uppgick till MSEK -3 (-13).

Minskningen beror på en mindre mängd kontokortsbedrägerier. Konstaterade förluster i relation till SJs nettoomsättning blev 0,03 (0,2) procent.

Osäkra fordringar uppgick på balansdagen till MSEK 9 (7).

Åldersfördelning kundfordringar	Koncernen		Moderbolaget	
	2013	2012	2013	2012
< 30 dagar	220	353	140	161
30–60 dagar	-9	-6	-7	0
60–90 dagar	-5	1	-4	-2
> 90 dagar	22	-1	21	–
Avräkningskonton	–	–	2	–
Total	228	348	152	159

varav;

Osäkra fordringar	Koncernen	
	2013	2012
Osäkra fordringar vid årets början	7	4
Reservering för befarade förluster	5	15
Inkasserade fordringar	–	–
Konstaterade förluster	-3	-12
Osäkra fordringar vid årets slut	9	7

NOT 18: ÖVRIGA FORDRINGAR

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013	2012	2013	2012
Moms- och skattefordran	129	160	95	131
Försäkringsersättning	–	23	–	23
Orealiserad valutakursvinst	1	19	1	19
Skador fordon	25	76	25	76
Extern fordran	86	10	–	–
Återförsäkring	5	–	–	–
Regresser	9	10	–	–
Summa	255	298	121	249

Extern fordran består till övervägande del av resebyråfordringar som Linkon AB kräver in.

NOT 19: FÖRUTBETALDA KOSTNADER OCH UPPLUPNA INTÄKTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013	2012	2013	2012
Förutbetalda fordonskostnader	12	4	12	4
Förutbetalda hyreskostnader	78	43	39	39
Förutbetalda underhållskostnader	20	0	0	0
Stationsavgifter	8	8	7	7
Övriga förutbetalda kostnader	59	100	48	50
Upplupna ränteutgifter	17	11	13	7
Övriga upplupna intäkter	37	35	8	8
Summa	231	201	127	115

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

NOT 20: FINANSIELLA INSTRUMENT OCH FINANSIELL RISKHANTERING**Hantering av finansiella risker**

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

Marknadsrisk

Med marknadsrisk avses ett företags exponering för förändringar på de finansiella marknaderna, vilket omfattar valutarisker, ränterisker och andra prisrisker. SJs verksamhet är kapitalintensiv och delar av de materiella anläggningstillgångarna är skuldfinansierade med banklån eller leasingavtal.

Valutarisk

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

SJs transaktionsexponering i den löpande verksamheten är begränsad.

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

Vid större investeringar sker, via valutamarknaden, fortlöpande valutasäkring.

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

Då kassaflödessäkring används och säkringsredovisning är tillämplig redovisas värdeförändringar mot övrigt totalresultat.

SJ hade på balansdagen utestående valutaderivat, avseende större investeringar om nominellt MSEK 0 (0). Det verkliga värdet av dessa positioner uppgick till MSEK 0 (0). Därutöver fanns valutaderivat om nominellt 183 (153) avseende ekonomisk säkring i utländsk valuta. Det verkliga värdet av dessa positioner uppgick till 3 (19).

Ränterisk

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

SJs upplåning består huvudsakligen av långfristiga finansiella leasingavtal som löper med rörlig ränta.

Bolagets finanspolicy stipulerar emellertid att den genomsnittliga räntebindningstiden i låneportföljen ska ligga i intervallet 1–2 år.

För att hantera räntexponering och uppnå önskad räntebindningstid används ränteswapavtal, som ändrar den rörliga räntan till fast ränta för delar av låneportföljen.

Den genomsnittliga räntebindningstiden för koncernens räntebärande upplåning uppgick på balansdagen till 1,1 (1,2) år.

Värdet på de ränteswapavtal som SJ innehar för att förlänga den

genomsnittliga räntebindningstiden påverkas momentant vid förändrade marknadsräntor.

Marknadsvärdet för SJs utestående räntederivatinstrument uppgick till MSEK -8 (-24) på balansdagen, vilka bokas i övrigt totalresultat.

Andra prisrisker

Med andra prisrisker avses risken att verkligt värde på ett finansiellt instrument påverkas av andra faktorer än valuta- och räntefluktuationer. SJ utsätts för andra prisrisker i värderingen av obligationsportföljen, genom att emittentens kreditriskslag kan förändras eller genom att marknads kreditsspreadar kan förändras generellt. SJ innehar endast obligationer med hög rating, vilket innebär lägre kreditriskslag och mindre absoluta fluktuationer.

Marknadsvärdet för SJs obligationer med en löptid överstigande 1 år uppgick till MSEK 1 256 (871) på balansdagen.

Kredit- och motpartsrisk

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

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

Finansiell kreditrisk

SJs finanspolicy föreskriver hur likviditet får placeras. Motpartens kreditvärdighet 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 2013 uppgick den totala motpartsexponeringen i placeringar till MSEK 1 506 (1 246). Total kreditriskexponering framgår i tabellklassificering finansiella instrument.

Av den totala motpartsexponeringen uppgick finansiella tillgångar värderade till verkligt värde till MSEK 1 426 (871).

Samtliga SJs tillgodohavanden går att värdera utifrån priser på aktiva marknader, och ingår därmed antingen i hierarkinivå 1 eller i hierarkinivå 2. Samtliga värderingar i hierarkinivå 2 är gjorda med allmänt kända värderingsmodeller med marknadsdata som indata.

Finansierings- och likviditetsrisk

Med finansierings- och likviditetsrisk avses risken vid omsättning av lån, vid infriande av betalningsförpliktelser, begränsade finansieringsmöjligheter eller att prisbilden kraftigt förändrats.

> NOT 20, forts.

SJs finansieringskällor utgörs i huvudsak av kassaflöde från den löpande verksamheten och upplåning.

Räntebärande upplåning består av långfristiga finansiella leasingkontrakt med Nordea Finans Sverige AB till en rörlig ränta.

Dessutom finns ett hyresavtal med Jernhusen avseende en underhållsverkstad, som på grund av den långa bindningstiden redovisas som ett finansiellt leasingkontrakt med fast ränta. Finansierings- och likviditetsrisker hanteras inom ramen för fastställd finanspolicy.

För att säkerställa att koncernen vid önskad tidpunkt har tillgänglig likviditet, föreskriver finanspolicyen att SJ vid varje tillfälle ska kun-

na säkerställa en likviditetsreserv uppgående till minst MSEK 500. Denna reserv ska vara möjlig att tillgå inom tre bankdagar. I reserven ingår kassa, marknadsnoterade finansiella placeringar som kan omsättas inom tre bankdagar samt outnyttjade, bekräftade krediter.

På balansdagen uppgick inom tre dagar tillgängliga finansiella medel för verksamheten till MSEK 1 283 (1 045).

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

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

Löptidsanalys avseende utestående finansiella skulder**Koncernen
2013****Koncernen
2012****Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde**

	Ränta	Amortering	Kassaflöde	Ränta	Amortering	Kassaflöde
Inom 1 år	36	786	822	49	183	232
1-2 år	19	415	434	42	786	827
2-3 år	19	40	59	21	415	436
3-4 år	19	41	60	22	40	62
4-5 år	20	41	61	23	41	64
5 år eller senare	63	585	648	86	626	712
Summa	176	1 908	2 084	243	2 091	2 333
Avgår kortfristig del	-36	-786	-822	-49	-183	-232
Summa långfristig del	140	1 122	1 262	193	1 908	2 101

Finansiella derivatinstrument**2013****2012****Koncernen / Moderbolaget**

	Nominellt värde	Verkligt värde	Nominellt värde	Verkligt värde
Ränteswapavtal	1 050	-8	950	-24
Valutaterminskontrakt positivt	182	3	163	19
Valutaterminskontrakt negativt	-	-	-	-
Summa	1 233	-5	1 113	-5

Totalt marknadsvärde av derivatinstrument som innehas i säkrings-syfte, inklusive ekonomisk säkring, uppgick vid utgången av år 2013

till MSEK -5 (-5). Av dessa uppgick marknadsvärde för derivat som kvalificerade sig för säkringsredovisning till MSEK -8 (-24).

Koncernen / Moderbolaget**2013****2012****Förfallostruktur derivatinstrument**

	Ränteswapavtal	Valuta- terminkontrakt	Ränteswapavtal	Valuta- terminkontrakt
Inom 1 år	550	183	-	153
1-2 år	300	-	550	-
2-3 år	-	-	300	-
3-4 år	100	-	-	-
4-5 år	-	-	100	-
5 år eller senare	100	-	-	-
Summa	1 050	183	950	153

Känslighetsanalys

SJs upplåning består huvudsakligen av banklån samt långfristiga finansiella leasingavtal med rörlig ränta som baseras på tre eller sex månader STIBOR.

För att hantera räntexponeringen och uppnå önskad räntebindningstid används derivatinstrument såsom ränteswapavtal, som ändrar den rörliga räntan till fast ränta. SJs räntebärande upplåning uppgår till MSEK 1 908. Då åtta stycken ränteswapavtal har ingåtts till ett belopp om totalt nominellt MSEK 1 050, är SJs direkta transaktionsexponering vid en ränteförändring om +1 procent cirka MSEK -9 årligen. SJs ränteswappar om 1 050 MSEK har en genomsnittlig löptid

om 1,6 år vilket medför en momentan värdeökning om cirka MSEK 17 vid en förflyttning av räntekurvan med +1 procent. Då säkringsredovisning tillämpas påverkar värdeförändringen övrigt totalresultat.

Av SJs tillgängliga likviditet om MSEK 1 283, är MSEK 1 083 placerad med löptider understigande 1 år eller i FRN-obligationer.

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

Momentant ges en värdeförändring om cirka MSEK -6 avseende SJs fastförräntade obligationsportfölj vid en förflyttning av räntekurvan med +1 procent.

> NOT 20, forts.

Känslighetsanalys

Ränteförändring, +1 %, samtliga räntor (MSEK)	Volym	Värdeförändring	Resultateffekt på ett års sikt
Räntebärande upplåning	1 908	–	-19
Räntesäkringsinstrument	1 050	17	10
Transaktionsexponering i Skuldportföljen	858	17	-9
Korta placeringar och FRN-obligationer	-1 083	–	11
Summa Transaktionsexponering	-225	–	2
Fastförräntad obligationsportfölj		-6	

På längre sikt ges i enlighet med nettoskulden per 2013-12-31 om MSEK 216 vid en 1-procentig förändring av marknadsräntan, en årlig exponering om MSEK 2 (7). SJ hade på balansdagen medel

i utländska valutor, i annat syfte än säkring, om MSEK 10 (7), vilket ger en resultateffekt om MSEK -1, vid en förändring av SEK mot andra valutor med 10 procent.

Klassificering finansiella instrument

Klassificering finansiella instrument				2013		2012	
Koncernen	Kategori	Värdering	Not	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
Anläggningstillgångar							
Långfristiga värdepappers-innehav	Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet	Verkligt värde		0	0	0	0
Depositioner	Hålles till förfall	Upplupet anskaffningsvärde	20	188	188	179	179
Andra långfristiga fordringar	Finansiella tillgångar som kan säljas	Verkligt värde		368	368	291	291
Summa finansiella anläggningstillgångar			16	556	556	470	470
Omsättningstillgångar							
Kundfordringar och andra fordringar	Lånefordringar och kund-fordringar	Upplupet anskaffningsvärde	17,18	483	483	646	646
Kortfristiga placeringar							
Företagscertifikat	Finansiella tillgångar som kan säljas	Verkligt värde	20	0	0	55	55
Obligationer	Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet	Verkligt värde	20	1 203	1 203	725	725
Summa Omsättningstillgångar				1 686	1 686	780	780
Likvida medel							
Kassa och Bank	Lånefordringar och kund-fordringar	Upplupet anskaffningsvärde	20	80	80	320	320
Summa likvida medel				80	80	320	320
Derivat							
Ränteswappar	Derivat identifierat som säkringsinstrument	Verkligt värde	20	-8	-8	-24	-24
Valutaterminer	Derivat identifierat som säkringsinstrument	Verkligt värde	20	–	–	–	–
Valutaterminer	Ekonomisk säkring som innehas för handel	Verkligt värde	20	3	3	19	19
Summa Derivat				-5	-5	-5	-5
Finansiella skulder							
Leasingskulder	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	22	1 154	1 154	1 298	1 298
Banklån	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	22	760	760	793	793
Leverantörsskulder och andra skulder	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	20	504	504	687	687
Övriga skulder	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	22	333	333	215	215
Summa finansiella skulder				2 751	2 751	2 993	2 993

> NOT 20, forts.

Hierarkinivå för finansiella instrument värderade till verkligt värde	2013	2012
Hierarki 1	0	0
Hierarki 2	1 566	1 066
Summa Finansiella instrument värderade till verkligt värde	1 566	1 066

Anläggningstillgångar

Långfristiga värdepappersinnehav avser aktier i övriga företag. Verkligt värde avser ägandets andel av bolagets bokförda egna kapital.

Andra långfristiga fordringar omfattar långfristiga depositioner som utgör säkerhet för leasingfinansiering av dubbeldäckare, om MSEK 332 (323). Delar av depositionen är bundna i långfristiga placeringar med löptid upp till 1,5 år. SJ Försäkring AB har gjort långfristiga placeringar för att garantera försäkringstekniska åtaganden värderade till marknadsvärde (se not 16) MSEK 224 (147).

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

Likvida medel

Kassa och bank omfattar kontotillgodohavanden i svensk och utländsk valuta. För dessa tillgångar motsvarar verkligt värde de belopp som SJ på balansdagen har att fordra. Företagscertifikat klassificeras som likvida medel om löptiden understiger tre månader.

Derivat

Derivat avser utestående derivat på balansdagen, vilka hade ett värde om MSEK -5 (-5). SJ har ISDA-avtal med samtliga av sina derivatmotparter. Kvittningsbart belopp uppgår till MSEK 1.

Finansiella skulder

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

SJs kreditvillkor avseende banklån och leasinglån bedöms vara att betrakta som marknadsmässiga, och då skulderna löper med rörlig STIBOR-baserad ränta, är det upplupna anskaffningsvärdet enligt SJs samlade bedömning väsentligen 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 31 december 2013 var de totala långfristiga, utestående räntebärande skuldernas genomsnittsränta 1,6 (1,9) procent exklusive respektive 2,5 (2,5) procent inklusive räntederivat.

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

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

NOT 21: EGET KAPITAL

KONCERNEN

Aktiekapital

Enligt bolagsordningen för SJ AB ska aktiekapitalet uppgå till lägst MSEK 400 och till högst MSEK 1 600. Samtliga aktier är fullt betalda. Inga aktier innehas av bolaget självt eller av dess dotterbolag. I SJ AB finns inga A-aktier, B-aktier eller preferensaktier.

Antalet aktier uppgår till 4 000 000 och kvotvärdet är SEK 100 per aktie.

Reserver

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

Kassaflödessäkringar och Finansiella tillgångar som kan säljas

Derivatens värdeförändring, det vill säga vinster och förluster hänförliga till ej reglerade kassaflödessäkringar, redovisas mot reserver under eget kapital för att senare föras till resultaträkningen som säkrad transaktion. Värdeförändringen på finansiella tillgångar som kan säljas redovisas mot övrigt totalresultat.

Uppskjuten skatt på kassaflödessäkringar och finansiella tillgångar som kan säljas

Uppskjuten skatt redovisas mot övrigt totalresultat.

Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat

Balanserade vinstmedel består av årets resultat, ej utdelade resultat i intressebolag samt den del av obeskattade reserver som utgör eget kapital.

Ägarmål och fortlevnad

SJ utvärderar löpande bolagets kapitalstruktur utifrån de direktiv som årsstämman beslutar.

I syfte att upprätthålla en stabil finansiell situation ska soliditeten uppgå till minst 30 procent.

SJs verksamhet bör generera en avkastning baserat på eget kapital, om lägst 10 procent över en konjunkturcykel.

Ordinarie utdelning till ägaren ska uppgå till 1/3 av årets vinst, under förutsättning att soliditeten överstiger 30 procent. SJ tillämpar vägt avkastningskrav vid utvärdering av betydande investeringar och projekt.

> NOT 21, forts.

Koncern	2013	2012
Finansiella skulder (räntebärande)	2 055	2 263
Finansiella tillgångar (räntebärande)	-1 839	-1 570
Nettoskuld	216	693
Totalt eget kapital	4 949	4 895
Kassaflödessäkringar och finansiella tillgångar som kan säljas	12	-9
Justerat kapital	4 961	4 886
Skuldsättningsgrad	0,4	0,4

SJs soliditet har under 2013 ökat, från 50,1 procent till 53,3 procent.

MODERBOLAG**Bundna och fria reserver**

Eget kapital fördelas enligt svensk lag mellan bundna respektive fria medel.

Det utdelningsbara beloppet är beroende både av en beloppsspärr och av en försiktighetsregel. Beloppsspärren medför att ingen utdelning sker om det inte finns full täckning för det bundna egna kapitalet omedelbart efter utdelningen. Försiktighetsregeln innebär

dessutom att utdelning endast får ske då det är försvarligt med beaktande av de risker som verksamhetens art och omfattning ställer på moderbolagets och koncernens eget kapital.

Det bundna kapitalet består av aktiekapital MSEK 400 (400) och reservfond MSEK 200 (200).

Specifikation reserver övrigt totalresultat

	2013	2012	2013	2012
Koncernen, MSEK	Kassaflödes-säkringar	Kassaflödes-säkringar	Finansiella tillgångar som kan säljas	Finansiella tillgångar som kan säljas
IB för perioden	-16	-19	8	4
Värdeförändring tillgångar som kan säljas	0	-	-1	5
Värdeförändring kassaflödessäkringar	3	-21	-	-
Till resultaträkningen	13	2	-	-
Till balansräkningen	0	24	-	-
Skatteeffekt	-4	-2	0	-1
UB för perioden	-4	-16	7	8

NOT 22: RÄNTEBÄRANDE SKULDER

SJs upplåning består av banklån och finansiella leasingkontrakt. De finansiella leasingkontrakten löper till 2014–2015 och innehåller inga kovenanter, det vill säga finansiella kreditvillkor.

SJ har ett hyresavtal för en verkstad för underhåll av dubbeldäckare som löper fram till och med 31 december 2024 och som är klassificerat som ett finansiellt leasingavtal. För verkstaden redovisas årligen en amortering av den finansiella leasingsskulden om MSEK 3.

Hösten 2012 togs nya banklån om MSEK 800 som löper till 2020–2022. Lånen innehåller inga kovenanter men nio stycken SJ 3000-fordon är ställda som säkerhet för lånen. SJ förhyr verkstads-

lokaler i Olskroken, Hagalund och Västerås, vilka vidareuthyrts till SJs underhållsleverantörer. Den sammanlagda årshyran för kontrakten löper med MSEK 44.

SJ har sedan tidigare finansiella leasingkontrakt med Nordea Finans Sverige AB (Nordea Finans) avseende 42 stycken dubbeldäckare med löptid fram till åren 2014–2015.

Total finansiell leasingsskuld avseende dubbeldäckarna uppgick på balansdagen till MSEK 1 120 (1 262). Den långfristiga delen är MSEK 374 (1 120) och den kortfristiga delen, som förfaller till betalning inom ett år, är MSEK 746 (142).

Koncernen	2013	2012
Framtida minimileasingavgifter	1 167	1 333
Ränta	-15	-35
Nuvärde framtida minimileasingavgifter	1 152	1 298

> NOT 22, forts.

Koncernen	2013		2012	
Leasingkontrakt förfallostruktur	Framtida minimi-leasingavgifter	Nuvärde av framtida minimileasingavgifter	Framtida minimi-leasingavgifter	Nuvärde av framtida minimileasingavgifter
Inom 1 år	754	748	164	162
Summa kortfristiga leasingkulder	754	748	164	162
Inom mer än 1 men mindre än 5 år	392	385	1 144	1 113
Senare än 5 år	21	19	25	23
Summa långfristiga leasingkulder	413	404	1 169	1 136
Totalt leasingkulder	1 167	1 152	1 333	1 298

I minimileasingavgifter ingår ränta, kontraktssenliga amorteringar samt restvärde av befintliga leasingkulder.

	2013	2012
Banklån Förfallostruktur	Amortering	Amortering
Inom 1 år	37	37
Summa kortfristiga banklån	37	37
Inom mer än 1 men mindre än 5 år	150	150
Senare än 5 år	569	606
Summa långfristiga banklån	719	756

Operationella leasar

Koncernen	2013			2012		
Framtida betalningsåtaganden i nominella värden	Fordon	Lokaler	Totalt	Fordon	Lokaler	Totalt
Inom 1 år	499	472	971	484	312	796
1–2 år	480	312	791	473	280	753
2–3 år	298	159	457	473	237	710
3–4 år	116	25	141	291	138	429
4–5 år	114	23	137	110	30	139
5 år eller senare	0	17	17	108	66	174
Summa	1 507	1 008	2 514	1 939	1 064	3 002

Koncernens operationella leasing avser främst fordons- och lokal-hyror. Kontraktstiden varierar mellan 0 och 5 år.

Hyresavtalen är tecknade till sedvanliga marknadsmässiga villkor. Erlagda hyror under 2013 uppgår till MSEK 802 (737).

NOT 23: AVSÄTTNINGAR

Koncernen	Skadeståndslivräntor		Om-strukturering		Försäkrings-avtal		Lojalitets-program		Övrigt		Totalt	
Avsättningar	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012
Avsättning vid årets början	172	164	55	5	71	80	93	99	38	48	428	396
Avsättningar	2	10	–	70	44	29	27	25	118	164	191	297
Beräknad ränta	2	4	–	–	–	–	–	–	0	–	2	4
Upplöst/ianspråktaget	-32	-6	-41	-20	-26	-38	-24	-31	-139	-174	-260	-269
Summa	144	172	14	55	89	71	96	93	17	38	360	428
Fördelning i balansräkning												
Långfristiga avsättningar	137	165	3	5	16	17	38	17	0	0	194	211
Kortfristiga avsättningar	7	7	11	28	73	54	58	76	17	37	166	217
Summa	144	172	14	33	89	71	96	93	17	38	360	428

> NOT 23, forts.

Moderbolaget

Avsättningar	Skadestånds- livräntor		Om- strukturering		Lojalitets- program		Övrigt		Totalt	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012
Avsättning vid årets början	114	115	33	5	93	99	33	44	273	264
Avsättningar	1	–	–	48	27	25	116	162	144	235
Beräknad ränta	2	4	–	–	0	–	0	–	2	4
Upplöst/ ianspråktaget	-23	-5	-28	-20	-24	-31	-136	-174	-210	-230
Summa	95	114	6	33	96	93	13	33	210	273
Fördelning i balansräkning										
Långfristiga avsättningar	90	109	0	5	38	17	0	0	128	132
Kortfristiga avsättningar	5	5	6	28	58	76	13	32	82	141
Summa	95	114	6	33	96	93	13	32	210	273

Skadeståndslivräntor

Skadeståndslivräntor avser skadeersättning som utgår till ett drygt 60-tal personer som skadats huvudsakligen före bolagiseringen av SJ. Skadeståndslivräntorna är livsvariga men vid 65 års ålder sker normalt en nedsättning av livräntan med hälften, eller om individen vid skadetillfället är mycket ung sker en nedsättning med cirka en tredjedel. Samtliga skadeståndslivräntor räknas årligen upp med prisbasbeloppets förändring. Utbetalningarna till livräntetagarna förväntas fortgå i ytterligare drygt 50 år.

Beräkningen av reserven baseras på antaganden kring förväntad livslängd, diskonteringsränta samt det index varmed de värdesäkrade livräntorna räknats upp. Diskonteringsräntan som används är baserad på avkastningskurvan.

Försäkringsavtal

Vid bolagiseringen av SJ avsattes en engångspremie, till SJ Försäkring AB, för att täcka åtagandet för inträffade personskador, som ej var slutreglerade vid bolagiseringstidpunkten, så kallade Run-off-skador.

Lojalitetsprogram

SJ Prio är SJs lojalitetsprogram som lanserades 2007. Idag har SJ Prio cirka 1 045 000 medlemmar varav 138 000 tillkom under 2013.

Övrigt

Avsättning under året består av restidsgaranti och försäkrings-självrisker.

NOT 24: UPPLUPNA KOSTNADER OCH FÖRUTBETALDA INTÄKTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013	2012	2013	2012
Personalrelaterade kostnader	241	228	173	172
El- och infrastrukturavgifter	112	107	83	82
Fordonsrelaterade kostnader	167	261	162	250
Övriga upplupna kostnader	150	119	90	62
Förutbetalda årskort och färdbiljetter	245	264	245	264
Övriga förutbetalda intäkter	25	37	25	37
Summa	940	1 016	778	867

NOT 25: INVESTERINGSVERKSAMHET

Under året förvärvades materiella anläggningstillgångar och immateriella tillgångar i koncernen uppgående till MSEK 448 och i moderbolaget till MSEK 423. De materiella investeringarna förklaras av att SJ övertog det sista tågsättet av SJ 3000 under första

kvartalet 2013. De immateriella investeringarna består av ett nytt fordonssystem på SJ samt investering i Linköns ABs försäljnings- och distributionsplattform.

Investeringar	Investeringar				Kassaflödesanalys			
	Koncernen		Moderbolaget		Koncernen		Moderbolaget	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012
Materiella och immateriella investeringar								
Immateriella investeringar	132	83	108	30	132	83	108	30
Övriga materiella investeringar	316	1 033	315	1 029	316	720	315	716
Summa materiella och immateriella investeringar	448	1 116	423	1 059	448	803	423	746
Finansiella investeringar								
Förvärv av aktier och andelar	–	–	–	–	–	–	–	–
Summa finansiella investeringar	–	–	–	–	–	–	–	–
Summa investeringar	448	1 116	423	1 059	448	803	423	746

Försäljningar – kassaflöde	Koncernen		Moderbolaget	
	2013	2012	2013	2012
Försäljning materiella anläggningstillgångar				
Försäljning fordon/komponenter	8	7	3	6
Summa försäljningar av materiella anläggningstillgångar	8	7	3	6
Summa försäljningar	8	7	8	6

NOT 26: STÄLLDA SÄKERHETER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013	2012	2013	2012
Säkerhet för upptagna lån	919	993	919	993
Deposition	332	323	332	323
Summa	1 251	1 316	1 251	1 316

Depositionen består av likvida medel och utgör säkerhet för finansiering av dubbeldäckarna. Tillgångarna innehas genom finansiell lease, not 22. De finansiella leasingsskulderna är säkerställda genom att rättigheterna till de leasade tågen återgår till leasegivaren i hän-

delse av utebliven betalning. I samband med upptagande av lån från Nordea och Nordiska Investeringsbanken i oktober 2012 ställdes nio SJ-3000 tåg, med ett bokfört värde om MSEK 919 (993), som säkerhet för upptagna lån 2012 om totalt MSEK 800.

NOT 27: EVENTUALFÖRPLIKTELSE/ANSVARSFÖRBINDELSER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013	2012	2013	2012
Eventualförpliktelser/ansvarsförbindelser	74	145	304	366
Summa	74	145	304	366

Som komplementär har moderbolaget ett åtagande avseende Stockholmståg KB uppgående till MSEK 230 (221). Årets resultat för Stockholmståg KB ingår i koncernens resultat.

Investeringsåtaganden för SJ 3000 uppgår till MSEK 31 (126).

NOT 28: HÄNDELSER EFTER BALANSDAGEN

SJ AB och ABB skrev den 16 januari 2014 ett avtal uppgående till 1,4 miljarder kronor avseende ABBs del i kommande upprustning av SJ 2000. Den 21 januari 2014 lade SJ ett varsel som omfattade 400 anställda inom administration och försäljning. Inom administration varslades 237 tillsvidareanställda, främst på huvudkontoret i Stockholm samt i Göteborg, Malmö och Krylbo. Dessutom varslade SJ om nedläggning av 18 resebutiker, varav en i Danmark, med sammanlagt 68 tillsvidareanställda samt nedläggning av Contact Center i Tranås med 95 tillsvidareanställda. Syftet är att rusta bolaget inför den nya konkurrenssituationen och anpassa organisationen efter kundernas förändrade köpbeteenden.

Den 14 januari beslutade förvaltningsrätten i Stockholm att avvisa Konkurrensverkets ansökningar om upphandlingsskadeavgift. I skälen till beslutet anger förvaltningsrätten att SJs verksamhet inte omfattas av lagen om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (LUF) och att lagen således inte är tillämplig på SJs upphandlingar. SJ skulle därmed inte bli skyldigt att betala upphandlingsskadeavgift.

Beslutet överklagades den 31 januari av Konkurrensverket. För att kammarrätten ska pröva målet krävs att den meddelar prövningstillstånd.

Försäkran

Undertecknade försäkrar att koncern- och årsredovisningen har upprättats i enlighet med internationella redovisningsstandarder IFRS, sådana de antagits av EU, respektive god redovisningssed och ger en rättvisande bild av koncernens och företagets ställning och resultat, samt att koncernförvaltnings-

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

Stockholm den 18 mars 2014

Jan Sundling
Styrelsens ordförande

Eivor Andersson
Styrelseledamot

Mikael Staffas
Styrelseledamot

Lena Olving
Styrelseledamot

Michael Thorén
Styrelseledamot

Siv Svensson
Styrelseledamot

Gunilla Wikman
Styrelseledamot

Per Hammarqvist
Styrelseledamot

Hans Pilgaard
Styrelseledamot

Erik Johannesson
Styrelseledamot

Crister Fritzson
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats den 18 mars 2014

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 2013 med undantag för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 50–55. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 45–102.

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 2013 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 2013 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 50–55. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

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

Övriga upplysningar

Revisionen av årsredovisningen för räkenskapsåret 2012-01-01 – 2012-12-31 har utförts av en annan revisor som lämnat en revisionsberättelse daterad 21 mars 2013 med omodifierade uttalanden i Rapport om årsredovisningen.

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 2013. 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 50–55 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 ersättningskyldig 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 18 mars 2014

Deloitte AB

Hans Warén
Auktoriserad Revisor

Redovisningsprinciper

hållbarhet

Hållbarhetsredovisningen för SJ-koncernen har upprättats utifrån SJs redovisningsprinciper för hållbarhetsredovisning. Principerna bygger på Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer "Sustainability Reporting Guidelines 3.0" (G3). Hänsyn har också tagits till väsentliga delar i FNs Global Compact samt OECDs riktlinjer för multinationella företag.

SJs redovisningsprinciper är utformade med utgångspunkt i de tio redovisningsprinciper som presenteras i GRI:s riktlinjer G3. Principerna är uppdelade i två grupper: fyra principer för att bestämma innehållet och sex principer som berör kvaliteten.

Innehåll:

- Väsentlighet
- Intressenter
- Sammanhang
- Fullständighet

Kvalitet:

- Balans
- Jämförbarhet
- Korrekthet
- Läglighet
- Tydlighet
- Tillförlitlighet

Innehåll

Innehållet i SJs hållbarhetsarbete och denna redovisning baseras på det som framkommit i vår väsentlighetsanalys och tillhörande intressentdialog. SJ har en mångfacetterad intressentbild där de olika grupperna har olika fokus. För våra kunder är exempelvis punktligheten och reseupplevelsen viktig och för vår ägare är hållbart företagande som helhet betydelsefullt.

Väsentlighet

Till grund för att identifiera och prioritera de områden som speglar SJs mer betydande påverkan inom hållbarhet ligger vår väsentlighetsanalys. Den bidrar också till att urskilja de områden som i väsentlig grad kan påverka intressenternas bedömningar och beslut. Underlag till bedömningen är bland annat en analys baserad på riktlinjerna i ISO 26000, standarden för socialt ansvar, samt intressentdialoger och riskanalyser.

Intressenter

I hållbarhetsredovisningen ska SJ redovisa vilka bolagets intressenter är och hur SJ har motsvarat intressenternas förväntningar och intressen. SJ har en mångfacetterad intressentbild.

Att upprätthålla goda relationer och en dialog med

samtliga intressenter är av betydelse för bolagets utveckling och hjälper oss att identifiera prioriterade hållbarhetsfrågor. För att tillmötesgå intressenternas informationsbehov samt bedöma vad som anses betydelsefullt för dem, strävar SJ efter att upprätthålla en öppen och konstruktiv dialog. Detta leder även till att innehållet i hållbarhetsredovisningen är relevant för våra intressenter. SJs agerande gentemot omgivningen och intressenterna ska bygga på god affärsetik såväl som omtanke och respekt för individ och miljö. SJs ledord – pålitligt, säkert, enkelt och miljöanpassat – i kombination med SJs kärnvärden (framåtanda, omtanke och ansvar) utgör grunden för vad företagets intressenter ska kunna förvänta sig av SJ.

Sammanhang

SJs hållbarhetsredovisning ska beskriva hur hållbarhetsfaktorerna är relaterade till bolagets långsiktiga strategier, risker och möjligheter. Information ska redovisas om SJs prestation i ett bredare hållbarhetssammanhang. SJ ska vidare visa på en god förståelse för hållbar utveckling och redovisa objektiv information och objektiva mätningar av företagets utveckling.

Fullständighet

Hållbarhetsredovisningen ska ge intressenterna en helhetsbild över verksamhetens påverkan på hållbarhetsfaktorerna. Med fullständig menas att redovisningen omfattar alla väsentliga enheter och indikatorer i enlighet med 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. Detta innebär i slutändan att SJs intressenter tillgodoses. SJ ska vidare göra en tydlig distinktion mellan vad som är fakta och vad som är SJs tolkningar. Tonvikten i redovisningen ska ligga på de aspekter som SJ bedömt vara mest väsentliga.

Jämförbarhet

SJ ska presentera information på ett sätt som möjliggör för intressenter att analysera förändringar över tiden och jämföra dessa med andra bolag. SJ ska använda en konsekvent metod vid beräkningar och sammanställning av data samt vid redogörelse för metoder och antaganden som gjorts vid framställandet av informationen i hållbarhetsredovisningen. Väsentliga förändringar mellan rapportperioderna vad gäller avgränsningar, omfattning, rapporteringsperiod eller annan signifikant information ska kunna identifieras och vara lättbegripliga för SJs intressenter. Genom att SJ tillämpar GRI:s allmänt accepterade riktlinjer, G3, skapas jämförbarhet med andra bolag.

Korrekthet

SJs ambition är att informationen i hållbarhetsredovisningen ska vara korrekt och tillräckligt detaljerad för att intressenterna ska kunna göra en riktig bedömning av bolagets prestation.

Läglighet

Med läglighet menas att SJ ska ha en konsekvent och aktuell rapportering. Hållbarhetsinformation redovisas årligen i samband med publicering av SJs årsredovisning. På hemsidan publiceras olika hållbarhetsrelaterade policyer och GRI:s innehållsindex, som visar SJs tillämpningsnivå av G3

samt hänvisning till var information finns. För informationen i hållbarhetsredovisningen samt på hemsidan finns tydliga hänvisningar till vilken tidsperiod som avses samt när informationen senast uppdaterades och när den kommer att uppdateras igen.

Tydlighet

SJ har ambitionen att den information som återfinns i hållbarhetsredovisningen ska vara lättförståelig, lättåtkomlig och användbar för SJs intressenter. För att uppnå det används tabeller och diagram som förtydligar och åskådliggör den redovisade informationen.

Tillförlitlighet

Den som läser SJs hållbarhetsredovisning ska känna tillit till den information som redovisas. SJ har rutiner för att innehåll och processer vid upprättandet av rapporten samlas, dokumenteras, analyseras och redovisas. Detta gör att innehållet i rapporten är pålitligt och att rapporten uppfyller kraven på kontroll. SJ redovisar inte information som inte kan styrkas med tillförlitlig dokumentation. För att öka tillförlitligheten i hållbarhetsredovisningen görs en översiktlig granskning av extern revisor.

Revisors rapport över översiktlig granskning av SJ ABs hållbarhetsredovisning 2013

Till läsarna av SJ ABs hållbarhetsredovisning

Inledning

Vi har fått i uppdrag av styrelsen i SJ AB att översiktligt granska SJ ABs hållbarhetsredovisning för år 2013. Företaget har definierat hållbarhetsredovisningens omfattning vid innehållsförteckningen i Sjäs Års- och Hållbarhetsredovisning 2013.

Styrelsens och företagsledningens ansvar för hållbarhetsredovisningen

Det är styrelsen och företagsledningen som har ansvaret för det löpande arbetet inom miljö, arbetsmiljö, kvalitet, socialt ansvar och hållbar utveckling samt för att upprätta och presentera hållbarhetsredovisningen i enlighet med tillämpliga kriterier, vilka framgår på sidorna 105–106, och utgörs av de delar av Sustainability Reporting Guidelines G3 (utgivna av The Global Reporting Initiative (GRI)) som är tillämpliga för hållbarhetsredovisningen, samt av företagets egna framtagna redovisnings- och beräkningsprinciper.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala en slutsats om hållbarhetsredovisningen grundad på vår översiktliga granskning. Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med RevR 6 Bestyrkande av hållbarhetsredovisning utgiven av FAR. En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för upprättandet av hållbarhetsredovisningen, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. En

översiktlig granskning har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt IAASBs standarder för revision och kvalitetskontroll och god revisionsd i övrigt har. De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning gör det inte möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om en revision utförts. Den uttalade slutsatsen grundad på en översiktlig granskning har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

De kriterier som vår granskning baseras på är de delar av Sustainability Reporting Guidelines G3, utgivna av The Global Reporting Initiative (GRI), som är tillämpliga för hållbarhetsredovisningen, samt de redovisnings- och beräkningsprinciper som företaget särskilt tagit fram och angivit. Dessa framgår av sidorna 105–106. 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 angivna kriterierna.

Stockholm den 18 mars 2014

Deloitte AB

Hans Warén
Auktoriserad Revisor

Andreas Drugge
Specialistmedlem i FAR

GRI-index

SJ ska, som ett statligt ägt företag, enligt regeringens beslutade riktlinjer för extern rapportering upprätta en hållbarhetsredovisning enligt GRI (Global Reporting Initiative). GRI är ett globalt nätverk som utger ett ramverk med riktlinjer för hållbarhetsredovisningar. SJ har valt att för 2013 applicera nivå B+ (läs mer på www.globalreporting.org).

STANDARDUPPLYSNINGAR OCH INDIKATORER		SIDA	REDO-VISAS
1	STRATEGI OCH ANALYS		
01.01	Uttalande från organisationens högsta beslutsfattare om relevansen av hållbar utveckling för organisationen och dess strategi.	ÅHR: 5–6	●
01.02	Beskrivning av huvudsaklig påverkan, risker och möjligheter.	ÅHR: 5–7, 10–11	●
2	ORGANISATIONSPROFIL		
02.01	Organisationens namn.	ÅHR: OMSLAG	●
02.02	De viktigaste varumärkena, produkterna och/eller tjänsterna.	ÅHR: 22–27	●
02.03	Organisationsstruktur, enheter, affärsområden, dotterbolag och joint ventures.	ÅHR: 45	●
02.04	Lokalisering av organisationens huvudkontor.	ÅHR: BAKSIDA	●
02.05	Antal länder där verksamhet bedrivs, samt namn på länder med relevant verksamhet eller som är relevant för de frågor som berör hållbarhet. <i>SJ är huvudsakligen verksam på den svenska marknaden. I övrigt trafikerar Norge och Danmark i begränsad omfattning.</i>		●
02.06	Ägarstruktur och företagsform.	ÅHR: 45, 50	●
02.07	Marknader som organisationen är verksam på. <i>SJ är huvudsakligen verksam på den svenska marknaden.</i>	ÅHR: 45	●
02.08	Organisationens storlek inklusive antal anställda, nettoomsättning, total kapitalisering fördelat på skulder och eget kapital samt kvantitet av produkter och tjänster.	ÅHR: 1–2, 63	●
02.09	Väsentliga förändringar under redovisningsperioden avseende storlek, struktur och ägande. <i>Inga väsentliga förändringar i storlek, struktur och ägande har skett under 2013.</i>		●
02.10	Utmärkelser som mottagits under redovisningsperioden. <i>För tredje året i rad blev SJ branschbäst i undersökningen "Sustainable Brand Index". I hela Sverige rankas SJ som det sjätte mest hållbara varumärket.</i>	ÅHR: 29	●
3	INFORMATION OM REDOVISNINGEN		
	Redovisningsprofil		
03.01	Redovisningsperiod för den redovisade informationen. <i>Redovisningsperiod är kalenderår.</i>	ÅHR: OMSLAG	●
03.02	Datum för publicering av den senaste redovisningen. <i>Senaste hållbarhetsredovisningen redovisades i samband med publicering av SJs årsredovisning den 21 mars 2013.</i>		●
03.03	Redovisningscykel. <i>Hållbarhetsredovisningen uppdateras årligen.</i>		●
03.04	Kontaktperson för frågor angående redovisningen och dess innehåll. <i>Vid frågor hänvisas till Ulrika Lindell på Stab Ekonomi, 010-751 50 84.</i>		●
	Redovisningens omfattning och avgränsning		●
03.05	Processer för definition av innehållet i redovisningen.	ÅHR: 8, 105–106	●
03.06	Redovisningens avgränsning.	ÅHR: 105–107	●
03.07	Särskilda begränsningar för redovisningens omfattning och avgränsning.	ÅHR: 105–106	●
03.08	Princip för redovisning av enheter som väsentligt kan påverka jämförbarheten mellan olika tidsperioder och/eller organisationer.	ÅHR: 105–106	●

Hänvisning

ÅHR: Hänvisning till SJs Års- och Hållbarhetsredovisning 2013

Redovisning

● Redovisas ▸ Redovisas delvis

		SIDA	REDO-VISAS
03.09	Beskrivning av mätmetoder och beräkningsunderlag.	ÅHR: 105–106, 114–117	●
03.10	Förklaring av vilken effekt det får att ändra information som lämnats i tidigare redovisningar, och skälen för sådana förändringar.	ÅHR: 105–106	●
03.11	Väsentliga förändringar som gjorts sedan föregående redovisningsperiod vad gäller avgränsning, omfattning eller mätmetoder som använts i redovisningen.	ÅHR: 105–106	●
4	STYRNING, ÅTAGANDEN OCH INTRESSENTRELATIONER		
	Styrning		
04.01	Redogörelse för organisationens bolagsstyrning.	ÅHR: 50–59	●
04.02	Information om att styrelseordföranden även är verkställande direktör.	ÅHR: 50	●
04.03	Antal oberoende, icke-verkställande styrelseledamöter.	ÅHR: 57	●
04.04	Möjligheter för aktieägare och anställda att komma med rekommendationer eller vägledning till styrelsen eller företagsledningen.	ÅHR: 51	●
04.05	Koppling mellan ersättning till styrelseledamöter, ledande befattningshavare och chefer och organisationens resultat.	ÅHR: 48–49, 51, 53	●
04.06	Rutiner och processer inom styrelsen för att säkerställa att inga intressekonflikter uppstår.	ÅHR: 51–52	●
04.07	Rutiner och processer för att bestämma vilka kvalifikationer och vilken expertis som styrelsemedlemmar bör besitta.	ÅHR: 51, 57	●
04.08	Internt framtagna affärsidéer, värderingar, uppförandekod och principer relevanta för hållbarhetsprestanda och deras implementeringsstatus.	ÅHR: 1, 10–13	●
04.09	Styrelsens rutiner för bevakning och styrning av hållbarhetsprestanda samt relevanta risker och möjligheter.	ÅHR: 52	●
04.10	Processer för att utvärdera styrelsens prestationer, i synnerhet ur ett hållbarhetsperspektiv. <i>Genom att utarbeta och publicera en hållbarhetsredovisning som genomgår oberoende granskning.</i>	ÅHR: 52–53	●
	Åtaganden beträffande externa initiativ		
04.11	Organisationens hantering av Försiktighetsprincipen. <i>Försiktighetsprincipen finns beskriven i miljöbalken och SJ följer denna lagstiftning i verksamheten vid val av material på nya tåg samt val av kemikalier i underhållsverkstad med mera.</i>		●
04.12	Anslutning till externa frivilliga koder, principer eller andra initiativ.	ÅHR: 10	●
04.13	Medlemskap i organisationer och/eller nationella/internationella lobbyorganisationer där bolaget innehar styrelseposition, deltar i projekt, bidrar med substantiell finansiering, eller ser medlemskapet som strategiskt. <i>Medlemskap i Naturskyddsforeningen www.naturskyddsforeningen.se, Nätverket för Transporter och Miljön (NTM) www.ntmcalc.se, Näringslivets Miljöchefer (NMC) www.nmc.a.se, International Union of Railways (UIC) www.uic.asso.fr, TransportForsk AB (TFK) www.tfk.se, Branschforeningen Tågoperatörerna www.tagoperatorerna.se, Svenska Lokaltrafikforeningen (SLTF) associerad medlem www.sltf.se, Branschforeningen ALMEGA Spårtrafik www.almega.se.</i>		●
	Kommunikation med intressenter		
04.14	Lista över de intressentgrupper som organisationen har kontakt med.	ÅHR: 9	●
04.15	Princip för identifiering och urval av intressenter.	ÅHR: 8	●
04.16	Tillvägagångssätt vid kommunikation med intressenter, inklusive frekvens och typ av kontakter, per typ och intressentgrupp.	ÅHR: 9	●
04.17	Viktiga områden och frågor som har lyfts via kommunikation med intressenter samt hur väl företaget har svarat upp mot dessa och deras påverkan på redovisningen.	ÅHR: 8	●

Redovisning

● Redovisas ► Redovisas delvis

		SIDA	REDO-VISAS															
5	EKONOMISKA RESULTATINDIKATORER																	
	Ekonomiska resultat																	
EC1	Organisationens levererade ekonomiska värde.	ÅHR: 61–71	►															
EC3	Omfattning av organisationens förmånsbestämda åtaganden.	ÅHR: 81–84	●															
EC4	Väsentligt finansiellt stöd från det allmänna. SJ erhåller inga bidrag.		●															
	Indirekt ekonomisk påverkan																	
EC8	Utveckling och effekt av infrastrukturinvesteringar och samhällsnyttiga tjänster som görs för allmänhetens nytta, på kommersiell basis eller utan full ersättning.	ÅHR: 16–21, 28–43	►															
EC9	Förståelse för och beskrivning av betydande indirekta ekonomiska effekter och deras omfattning.	ÅHR: 16–21, 28–43	►															
6	MILJÖMÄSSIGA RESULTATINDIKATORER																	
	Material																	
EN1	Materialanvändning i vikt och volym. SJs materialförbrukning i samband med tågunderhåll, tågservering och tågstädning uppgick till 1 283 (1 375) ton, varav 340 (415) ton var förnybart material. Statistiken avser endast SJ AB. Förbrukning av kontorsmaterial bedöms ej vara en betydande miljöaspekt. 2012 års siffra är justerad baserat på förbättrat underlag.		●															
	<table><tr><td>Materialanvändning (ton)</td><td>2013</td><td>2012</td></tr><tr><td>Bromsblock och bromsbelägg</td><td>678</td><td>763</td></tr><tr><td>Förbrukningsmaterial ombord (städ och bistro)</td><td>491</td><td>515</td></tr><tr><td>Kemikalier (städ och underhåll)</td><td>114</td><td>97</td></tr><tr><td>Totalt</td><td>1 283</td><td>1 375</td></tr></table>	Materialanvändning (ton)	2013	2012	Bromsblock och bromsbelägg	678	763	Förbrukningsmaterial ombord (städ och bistro)	491	515	Kemikalier (städ och underhåll)	114	97	Totalt	1 283	1 375		
Materialanvändning (ton)	2013	2012																
Bromsblock och bromsbelägg	678	763																
Förbrukningsmaterial ombord (städ och bistro)	491	515																
Kemikalier (städ och underhåll)	114	97																
Totalt	1 283	1 375																
	Energi																	
EN3	Direkt energianvändning per primär energikälla. Den väsentliga energianvändningen står SJs ersättningsbussar för. Ersättningsbussarnas energianvändning uppgick till 15 354 (17 209) GJ. Minskningen mellan åren är en följd av minskad ersättningstrafik under 2013.		●															
EN4	Indirekt energikonsumtion per primär energikälla. SJs indirekta energianvändning i form av elektricitet till eltågen uppgick till 799 (678) GWh. I siffran för 2013 inkluderas Götalandstågs energianvändning på 85 GWh (siffran för 2012 saknas). För bägge åren har Stockholmstågs energianvändning lagts till. SJ köper 100 procent förnybar el från vatten- och vindkraft till tågdriften i Sverige, Norge och Danmark.	ÅHR: 28, 31	●															
EN6	Initiativ för att tillhandahålla energieffektiva produkter och tjänster samt produkter och tjänster baserade på förnybar energi, samt minskning av energibehovet som ett resultat av detta. Under året har samtliga lokförare på SJ utbildats i principerna för ecodriving.	ÅHR: 30–31	►															
7	UTSLÄPP TILL LUFT OCH VATTEN SAMT AVFALL																	
EN16	Totala direkta och indirekta utsläpp av växthusgaser, i vikt. Totala direkta och indirekta utsläpp av koldioxid för SJs verksamhet avser tågdrift, ersättningstrafik och köldmedier. Utsläppen uppgick till 1 636 (1 737) ton CO ₂ . Ersättningstrafiken med buss har minskat, vilket är den största anledningen till minskningen. Trafikledningen har arbetat aktivt med processer och utbildning för att minska mängden ersättningstrafik, och att använda taxi istället för buss när det är få resenärer. Utsläpp från ersättningstrafik och eldrift omfattar hela koncernen, utsläpp från köldmedier omfattar SJ AB.	ÅHR: 2, 28, 31	●															
	<table><tr><td>Koldioxidutsläpp, ton</td><td>2013</td><td>2012</td></tr><tr><td>Köldmedieläckage</td><td>290</td><td>114</td></tr><tr><td>Ersättningstrafik</td><td>1 326</td><td>1 607</td></tr><tr><td>Eldrift</td><td>19</td><td>16</td></tr><tr><td>Totalt</td><td>1 636</td><td>1 737</td></tr></table>	Koldioxidutsläpp, ton	2013	2012	Köldmedieläckage	290	114	Ersättningstrafik	1 326	1 607	Eldrift	19	16	Totalt	1 636	1 737		
Koldioxidutsläpp, ton	2013	2012																
Köldmedieläckage	290	114																
Ersättningstrafik	1 326	1 607																
Eldrift	19	16																
Totalt	1 636	1 737																

Redovisning

● Redovisas ► Redovisas delvis

		SIDA	REDO-VISAS																					
EN17	Andra relevanta indirekta utsläpp av växthusgaser, i vikt. <i>Indirekta utsläpp av koldioxid avser tjänsteresor och uppgick till 73 ton CO₂ (SJ AB).</i>	ÅHR: 2, 28, 31	●																					
<table><tr><th>Indirekta koldioxidutsläpp, ton</th><th>2013</th><th>2012</th></tr><tr><td>Hyrbil</td><td>7,5</td><td>5,5</td></tr><tr><td>Taxi</td><td>4,7</td><td>28,6</td></tr><tr><td>Flyg</td><td>52,5</td><td>7,1</td></tr><tr><td>Förmånsbil</td><td>8,4</td><td>4,7</td></tr><tr><td>Totalt</td><td>73,1</td><td>45,9</td></tr></table>		Indirekta koldioxidutsläpp, ton	2013	2012	Hyrbil	7,5	5,5	Taxi	4,7	28,6	Flyg	52,5	7,1	Förmånsbil	8,4	4,7	Totalt	73,1	45,9					
Indirekta koldioxidutsläpp, ton	2013	2012																						
Hyrbil	7,5	5,5																						
Taxi	4,7	28,6																						
Flyg	52,5	7,1																						
Förmånsbil	8,4	4,7																						
Totalt	73,1	45,9																						
EN18	Initiativ för att reducera utsläpp av växthusgaser samt uppnådd minskning.	ÅHR: 28, 31	►																					
EN19	Utsläpp av ozonnedbrytande ämnen, i vikt. <i>SJs fordon innehåller kylaggregat med köldmedierna R134a, R417a och R407c, vilka inte klassas som ozonnedbrytande. Inga utsläpp av ozonnedbrytande ämnen har alltså förekommit under 2013.</i>		●																					
EN21	Totalt utsläpp till vatten, per kvalitet och recipient. <i>Varje år görs en uppföljning av SJs leverantörer angående miljöprestanda. Resultatet visar att spillvatten omhändertas på ett ansvarsfullt sätt. Därmed kan vi konstatera att inga vattenkällor påverkas väsentligt av SJ-koncernens vattenanvändning.</i>		●																					
EN22	Total avfallsvikt, per typ och hanteringsmetod. <i>Ombordavfall och avfall från bromsblock och bromsbelägg klassas som väsentligt avfall på SJ. Avfall från SJs tåg inklusive bromsblock och bromsbelägg uppgick till 2 464 ton (1 938). Vid skrotning av järnvägsvagnar kan man återvinna ca 99 procent av materialets vikt. Ingen skrotning har dock skett under 2013. Statistiken avser endast SJ AB och SJ Norrlandståg.</i>		►																					
<table><tr><th>Avfall från tåg, ton</th><th>2013</th><th>2012</th></tr><tr><td>Övrigt avfall</td><td>1 867</td><td>1 207</td></tr><tr><td>Tidningar</td><td>80</td><td>192</td></tr><tr><td>Blandat papper</td><td>74</td><td>30</td></tr><tr><td>Wellpapp</td><td>31</td><td>45</td></tr><tr><td>Bromsblock och bromsbelägg</td><td>412</td><td>464</td></tr><tr><td>Totalt</td><td>2 464</td><td>1 938</td></tr></table>		Avfall från tåg, ton	2013	2012	Övrigt avfall	1 867	1 207	Tidningar	80	192	Blandat papper	74	30	Wellpapp	31	45	Bromsblock och bromsbelägg	412	464	Totalt	2 464	1 938		
Avfall från tåg, ton	2013	2012																						
Övrigt avfall	1 867	1 207																						
Tidningar	80	192																						
Blandat papper	74	30																						
Wellpapp	31	45																						
Bromsblock och bromsbelägg	412	464																						
Totalt	2 464	1 938																						
EN23	Totalt antal samt volym av väsentligt spill. <i>Inget väsentligt spill har skett under 2013.</i>		●																					
Produkter och tjänster																								
EN26	Åtgärder för att minska produkters och tjänsters miljömässiga påverkan, samt resultat. <i>Resor med SJs eltåg är märkta med Naturskyddsföreningens märkning Bra Miljöval. SJ arbetar med att öka utbudet av KRAV- och Fairtrademärkta produkter som säljs ombord på tågen. Under 2013 var 22 (23) procent av produkterna ekologiska (färsvaror exkluderade). SJ tillämpar gemensamma europeiska krav för buller (TSD, Teknisk Specifikation för Driftskompatibilitet) när nya fordon beställs och äldre fordon byggs om. SJ deltar även i forskningsprogrammet Charmec som bland annat handlar om att minska miljöpåverkan från vibrationer, buller och partikelemissioner. Järnvägens generella miljöpåverkan gällande till exempel buller, landskap och biologisk mångfald ligger inom Trafikverkets ansvarsområde.</i>	ÅHR: 11, 28, 31	►																					
Efterlevnad																								
EN28	Monetärt värde av betydande böter och antal icke-monetära sanktioner till följd av brott mot miljölagstiftning och bestämmelser. <i>Inga böter har utdömts under 2013.</i>		●																					
8	RESULTATINDIKATORER FÖR ANSTÄLLNINGSFÖRHÅLLANDEN OCH ARBETSVILLKOR																							
Anställning																								
LA1	Totalt antal anställda uppdelat på anställningsform, anställningsavtal och region. <i>SJ-koncernen hade vid årsskiftet 832 timanställda, 194 visstidsanställda och 4 946 tillsvidareanställda. Alla, förutom de timanställda, omfattas av SJs anställningsavtal, SPÅRA SJ. Timanställda omfattas av SJs lokala timlöneavtal.</i>	ÅHR: 1–2	►																					
LA2	Totalt antal anställda och personalomsättning, per åldersgrupp, kön och region. <i>Under 2013 hade SJ-koncernen 5 138 anställda (exkl timanställda), varav 41 % kvinnor och 59 % män, samt 6,7 % i personalomsättning.</i>	ÅHR: 36	►																					

Redovisning

● Redovisas ► Redovisas delvis

		SIDA	REDO-VISAS
LA3	Förmåner som lämnas till heltidsanställda, men inte till tillfälligt anställda eller deltidsanställda. <i>Förmånståget och Personalkortet gäller samtliga anställda, dock är SJs interna förmåner i vissa fall reducerade eller har vissa krav på arbetad tid gällande timanställda (som ej har något åtagande att arbeta). Det handlar till exempel om Friskvårdsbidrag (halverat från 1 500 kronor till 750 kronor), Privatreskortet kräver minst 2 arbetade dagar under 6 månader. Rabatter och förmåner via Personalkortet gäller dock för alla. Förmånerna gäller samtliga i koncernen med undantag från Stockholmståg.</i>		●
	Relationer mellan anställda och ledning		
LA4	Andel av personalstyrkan som omfattas av kollektivavtal. <i>Samtliga, förutom vd och ledningsgruppen, omfattas. Timanställda omfattas av SJs lokala timlöneavtal.</i>		●
	Arbetsmiljö		
LA6	Andel av personalstyrkan som är representerad i kommittéer som bistår med övervakning och rådgivning om arbetsmiljö och säkerhetsprogram. <i>Samtliga anställda är representerade i skyddskommittéer. SJ har ett omfattande skyddskommittéarbete på både central och lokal nivå samt certifiering via OHSAS. Övriga bolag inom koncernen är inte certifierade.</i>		●
LA7	Omfattning av skadefall, yrkesrelaterade sjukdomar, förlorade arbetsdagar samt totalt antal yrkesrelaterade dödsfall, per region. <i>Genom det systematiska arbetsmiljöarbetet strävar SJ efter att förebygga att arbetsskador och arbetsolyckor inträffar. På samtliga arbetsplatser inom koncernen finns skyddsombud som tillsammans med arbetsgivaren och arbetstagarorganisationerna utformar förslag kring arbetsmiljöfrågor. Arbetet samordnas i skyddskommittéer. Under 2013 inrapporterades inom SJ AB totalt 293 olyckor samt 567 incidenter.</i>		●
LA9	Hälso- och säkerhetsfrågor som omfattas av formella avtal med fackföreningar. <i>Hanteras enligt lagstiftning, interna föreskrifter och kollektivavtal. I kollektivavtal regleras slumpmässiga alkohol- och drogtester som utförs på all personal i trafiksäkerhetstjänst, med undantag från Stockholmståg som har egna rutiner.</i>		●
	Träning och utbildning		
LA10	Genomsnittligt antal utbildningstimmar per anställd och år, fördelat på personalkategorier: <i>Lokförare 128 (77), Ombordpersonal 81 (52), Växling 105 och Komfort/städ 20, Administrativ personal 9 (9) samt Resesäljare 11 (13). Utbildning vid nyrekrytering särskiljs inte från annan utbildning, vilket medför att jämförelse mellan åren inte är rättvisande.</i>		●
LA11	Program för vidareutbildning och livslångt lärande för att stödja fortsatt anställningsbarhet samt bistå anställda vid anställningens slut. <i>SJs medarbetare omfattas av ett omställningsavtal som ger ekonomisk ersättning och rådgivning vid uppsägning på grund av arbetsbrist. Omställningsavtalet innehåller två typer av stöd från Trygghetsrådet: Omställningsstöd vilket ger personlig rådgivning och verktyg för att medarbetaren lättare ska få ny anställning. Avgångsersättning (AGE) är ett ekonomiskt stöd, som erhålls om medarbetaren fyllt 40 år och har arbetat mer än fem år sammanhängande i ett TRR-anslutet företag och blir uppsagd på grund av arbetsbrist.</i>		●
LA12	Procentuell andel av anställda som får regelbunden utvärdering och uppföljning av sin prestation och karriärutveckling. <i>SJ arbetar för att samtliga medarbetare årligen ska ha ett medarbetarsamtal med sin närmaste chef, vilket följs upp i medarbetarundersökningar. Under 2013 uppgår 62 % (70) att de haft medarbetarsamtal (endast SJ AB).</i>		●
	Mångfald och jämställdhet		
LA13	Sammansättning av styrelse och ledning nedbruten på kön, åldersgrupp, minoritets-tillhörighet och andra mångfaldsindikatorer.	ÅHR: 56–59	●

Redovisning

● Redovisas ■ Redovisas delvis

		SIDA	REDO-VISAS
LA14	Procentuell löneskillnad mellan kvinnor och män, per anställningskategori. SJ AB genomför vart tredje år en lönekartläggning för att undersöka om företaget har osakliga löneskillnader mellan män och kvinnor. Inom SJ har cirka 80 procent av SJs totala personalstyrka befattningslöner. Inom denna grupp finns inga löneskillnader mellan män och kvinnor då lönen sätts utifrån år i yrket. Den lönekartläggning som görs tar sikte på de medarbetare som har individuell lön. 2013 gjordes en lönekartläggning med löner 2012 som bas. De löneskillnader som gick att finna i vissa yrkesroller var inte entydiga, varken till mäns eller kvinnors fördel. Den fördjupade analys som gjorts i dessa fall ger inte belägg för att de förekommande löneskillnaderna skulle vara osakliga. SJ följer denna fråga kontinuerligt och kommer att genomföra en ny lönekartläggning för 2013.		●
9	RESULTATINDIKATORER FÖR MÄNSKLIGA RÄTTIGHETER		
HR4	Totalt antal fall av diskriminering, samt vidtagna åtgärder. Ett fall av diskriminering har förekommit under 2013.	ÅHR: 37	●
10	INDIKATORER FÖR RESULTAT AVSEENDE SAMHÄLLSFRÅGOR		
	Politik		
SO2	Procentuell andel och totalt antal affärsenheter som granskats avseende risk för korruption. SJs etikkpolicy beskriver SJs ståndpunkt i frågor kring korruption. SJ förebygger korruption med hjälp av intern kontroll i form av processbeskrivningar, begränsningar i behörigheter, befogenheter och attesträtt.		●
SO4	Åtgärder som har vidtagits på grund av korruptionsincidenter. Inga fall av korruption har kommit till företagsledningens kännedom under 2013.		●
SO5	Politiska ställningstaganden och delaktighet i politiska beslutsprocesser och lobbying. SJ deltar som remissinstans när politiska beslut behandlas. SJ vill genom att tillhandahålla kvalitativa tjänster samt genom information och marknadsföring påverka SJs varumärke så att fler väljer tåget. SJ anser att järnvägen utgör ett hållbart transportslag i framtiden, och försöker att verka för järnvägen i media och gentemot politiker. Vi försöker utifrån vår position upplysa om var investeringar gör mest nytta för våra resenärer och för samhällsutvecklingen.		●
	Konkurrenshämmande aktiviteter		
SO7	Totalt antal juridiska åtgärder som vidtagits mot organisationen för konkurrenshämmande aktiviteter, överträdelse av konkurrenslagstiftning och monopolbeteende, samt resultat. Den 10 januari beslutade förvaltningsrätten i Stockholm att avvisa Konkurrensverkets ansökningar om upphandlingsskadeavgift. I skälen till beslutet anger förvaltningsrätten att SJs verksamhet inte omfattas av lagen om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (LUF) och att lagen således inte är tillämplig på SJs upphandlingar. SJ skulle därmed inte bli skyldigt att betala upphandlingsskadeavgift. Beslutet överklagades den 31 januari av Konkurrensverket. För att kammarrätten ska pröva målet krävs att den meddelar prövningstillstånd.		●
11	RESULTATINDIKATORER FÖR PRODUKTANSVAR		
	Kunders hälsa och säkerhet		
PR2	Totalt antal fall där regler avseende hälso- och säkerhetspåverkan från produkter och tjänster inte efterlevts. SJ ersätter resenärer som skadas till följd av järnvägsdrift, vid på- eller avstigning eller ombord på SJs tåg enligt Järnvägstrafiklagen. Ersättningen bestäms enligt skadeståndsrättsliga regler. Vid tvist kan talan väckas i allmän domstol. Inga ärenden har överlämnats till domstolsprövning under 2013.		●
	Märkning av produkter och tjänster		
PR5	Rutiner för kundnöjdhet inklusive resultat från kundundersökningar.	ÅHR: 12, 18	●

Redovisning

● Redovisas ● Redovisas delvis

Definitioner och mätmetoder

Antal resor

Summan av enkelresor med SJ, med eller utan byten.

Arbetsledare

Som arbetsledare räknas personer med ledande befattning som ej innehar budget- och arbetsmiljöansvar.

Avkastning på eget kapital

Årets resultat (rullande 12 månader) enligt resultaträkningen i procent av genomsnittligt eget kapital för 12-månadersperiod.

Avkastning på sysselsatt kapital

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

Balansomslutning

Totala tillgångar.

Beläggningsgrad (procent)

Relationen mellan personkilometer och platskilometer.

Bra Miljöval

Naturskyddsföreningens miljömärkning. En miljömärkt resa ska ge liten klimatpåverkan, vara energieffektiv och ge låga utsläpp. Ett av kraven är att köpa in miljömärkt el. Miljömärkning av el ställer miljökrav på produktionen. En årlig tredjepartsgranskning säkerställer att SJ uppfyller kraven.

Brundtlandrapporten

Rapport utarbetad av FNs Världskommission för miljö och utveckling 1987 under ordförandeskap av Gro Harlem Brundtland.

Chef

Som chef räknas personer med ledande befattning som innehar budget- och arbetsmiljöansvar.

EFQM

Europeisk kvalitetsmodell för verksamhetsutveckling.

Egentrafik

Trafik som SJ bedriver på kommersiella grunder eller avtalad trafik som helt eller delvis finansieras av biljettintäkter. Exempel på kommersiell trafik är SJ 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. Elförluster i elnät fram till tågen är inte medräknade. Emissioner från eldrift är beräknade på utsläpp vid elproduktion av vattenkraft och bygger på data från NTM¹⁾. 50 procent av elen är märkt med Bra Miljöval, där majoriteten är vattenkraft och en mindre del vindkraft. Övriga 50 procent köps in som vattenkraft. Totalt sett utgör vindkraften cirka 1 procent av den inköpta elen.

Entreprenadtrafik

Trafik som SJ bedriver på uppdrag av trafik huvudman. Exempel på entreprenadtrafik är pendeltågstrafik i Stockholm som SJs dotterbolag Stockholmståg KB bedriver på uppdrag av SL.

Ersättningstrafik (buss och taxi)

Buss och taxi används som ersättningstrafik vid planerade banarbeten och oplanerade störningar i tågtrafiken. Er-

sättningstrafik beställs av tågtrafikledningen.

GJ (Gigajoule)

1 miljard joule, enhet för energi.

Global Compact

FNs principer kring mänskliga rättigheter, arbetsrättsliga frågor, miljö och korruption. Principerna baseras på FNs deklaration om de mänskliga rättigheterna, ILOs grundläggande konventioner om mänskliga rättigheter i arbetslivet, Riodeklarationen samt FNs konvention mot korruption.

Global Reporting Initiative (GRI)

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

GWh (Gigawattimme)

1 miljon kilowattimmar, enhet för energi.

Hyrbil

SJ har ett samarbete med ett hyrbilsföretag som innebär att hyrbil kan bokas via Internet, per telefon eller i butik. I statistiken i den här rapporten ingår endast uppgifter om hyrbilar som nyttjats av SJs personal.

ISO 14001

Internationell standard för miljöledningssystem.

ISO 9001

Internationell standard för kvalitetsledningssystem.

Koldioxid (CO₂)

Koldioxid bildas vid förbränning av fossila bränslen (olja, kol, naturgas,

1) NTM (Nätverket för Transporter och Miljön, www.ntmcalc.se). Beräkningar och antaganden är utförda av SJ baserat på NTMs metoder och data.

bensin, diesel) som huvudsakligen används för el- och värmetillförsel samt för transporter. Koldioxid svarar för det största bidraget till växthuseffekten både i Sverige och i övriga världen. Den pågående ökningen av jordens medeltemperatur är en naturlig uppvärmning som förstärks av mänsklig aktivitet, vilket också är den dominerande orsaken till temperaturökningen de senaste 50 åren (källa: Naturvårdsverket).

Koldioxidutsläpp (mätmetod)

Koldioxidutsläpp från eltåg i Sverige: Elanvändning från Trafikverket (kWh) x schablonutsläpp vattenkraft från NTM (0,024 g CO₂/kWh). Koldioxidutsläpp från eltåg i utlandet: Elanvändning i respektive land (kWh) x schablonutsläpp från NTM (Norge: 0,024 g CO₂/kWh (vattenkraft), Danmark: 0,024 g CO₂/kWh (vindkraft). Ersättningstrafik: Data gällande koldioxidutsläpp räknas ut med hjälp av schabloner. För bussar antas förbrukningen av diesel vara 2,64 l/mil, och utsläppen 2,54 kg CO₂/liter (Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet). För taxi uppskattas utsläppen i genomsnitt vara 0,172 kg CO₂/km. Uppgifter om antal körda km fås från leverantörer av ersättningstrafik. Tjänsteresor: Består av tåg (utsläppen är försum-bara), taxi (data gällande utsläpp från taxileverantör), hyrbil (data gällande utsläpp från hyrbilsleverantör), flyg (antal personkm från resebyrå x schablonutsläpp flyg (0,078 kg CO₂/km)) och förmånsbilar (antal körda km per bil x antagande om att cirka 10 procent körs i tjänsten x schablonutsläpp drivmedel från NTM (etanol: 0,078 kg CO₂/km, diesel: 0,157 kg CO₂/km, elhybrid: 0,118 kg CO₂/km, biogas 0,094 kg CO₂/km)).

Korglutning

Teknik som innebär att vagnarna lutar lite inåt i kurvorna så att tåget kan köra fortare utan att det blir obehagligt för passagerarna. Korglutning finns på SJ 2000-tågen.

Kortfristiga placeringar

Begreppet kortfristiga placeringar i balansräkningen för moderbolaget avser placeringar med en löptid understigande 1 år. För koncernen avses räntebärande placeringar med en löptid på mellan 3 månader och 1 år. Även längre obligationer som innehas för handel ingår i kortfristiga placeringar oavsett löptid.

Leverantörs- och partnerskapsbedömningar

Nytt hållbarhetsmål med syfte att säkerställa att våra 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.

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.

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.

OHSAS 18001

Internationell standard för ledningssystem för arbetsmiljö.

Ombordundersökning

Regelbundna kundmätningar ombord på tågen.

Omsättning

Totala intäkter.

Personalomsättning

Akkumulerad personalomsättning beräknat på snittet av antal rekryteringar och avgångna fastanställda dividerat med två, dividerat med antal fast anställda personer.

Personkilometer

Antalet resor med SJ AB multiplicerat med reslängden.

Platskilometer

Offererade platskilometer utbudna till försäljning, det vill säga antalet tillgängliga platser multiplicerat med reslängden.

Punktlighet

Andel tåg som ankommer till slutstation enligt gällande tidtabell. Ny branschstandard från och med september 2013 är definierad som rätt tid +5 minuter för alla persontåg. SJ mätte tidigare punktligheten för fjärrtåg som rätt tid +15 minuter.

Regularitet

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

Restidsgaranti

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

Resultat per aktie

Periodens resultat dividerat med genomsnittligt antal aktier.

Rörelsemarginal

Rörelseresultat i procent av årets intäkter.

Rörelseresultat

Skilnaden 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

Nytt hållbarhetsmål som ger medarbetarna en möjlighet 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.

Taxi

Taxi kan förbeställas samtidigt som tågbiljetterna bokas eller av medarbetarna ombord på tåget. I statistiken i den här rapporten ingår endast uppgifter om SJs personals taxiresor.

Tillgänglighet

Hur väl anpassad miljön i och i direkt anslutning till SJs tåg är för personer med funktionsnedsättning.

Trafikhuvudman (THM)

Ansvarig för den lokala och regionala linjetrafiken för persontrafik inom ett län.

Trafikintäkter

Intäkter av egetrafik och entreprenadtrafik.

Trafiksäkerhetsindex

Värdering av inträffade olyckor satt i relation till produktionsvolymen.

Tågkilometer

Summan av alla tågs körsträckor.

Varumärkesindex (VMI)

Mått på hur SJ som företag (varumärket) uppfattas av resenärerna.

Vinstmarginal

Resultat efter finansiella poster i procent av rörelsens intäkter.

Wi-fi, 4G

Trådlöst nätverk med fjärde generationens bredbandskommunikation, vilket ger snabbare internetuppkoppling än tidigare.

Yield

Intäkter egetrafik dividerat med volym resande i SJ (mätt i personkilometer).

Årets resultat

Resultatet efter skatt.

Årsanställda

Antal anställda mätt i så kallad kontrakterad tid och heltidstjänster. Exkluderade är tjänstlediga utan lön och långtidssjuka med sjukersättning till svidare. 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.



Postadress: SJ AB, 105 50 Stockholm
Besöksadress: Vasagatan 10

Org. nr. 556196-1599
010-751 60 00
info@sj.se, sj.se