



Vi vill bidra till
Sveriges utveckling



Års- och hållbarhetsredovisning 2017

Innehållsförteckning

SJ – ett hållbart företag	1
Viktiga händelser under 2017	2
Vd har ordet	4
Sju nycklar till hållbart företagande	6
1. Bidra aktivt till ett bärkraftigt samhälle	8
2. Säkra att klimatmålen kan mötas	10
3. Leverera kundnytta som möter verkliga behov	12
4. Vara en aktör att lita på	13
5. Ständigt bli en bättre arbetsgivare	15
6. Skapa förutsättningar för lönsamma affärer	16
7. Ta fullt ansvar för egen utveckling för att också kunna ta ett bredare ansvar	18
Intressenter	20
Ordförande har ordet	22

Årsredovisning

Förvaltningsberättelse	23
Hållbarhetsrapport: Ansvarsfull styrning	24
Medarbetare	26
Partnerskap & Resurser	29
Samhälle	30
Kund	33
Process	35
Så skapar vi punktlighet	36
Finans	37
Risker och riskhantering	38
Vinstdisposition	40
Flerårsöversikt	41
Bolagsstyrningsrapport	42
Styrelse	48
Koncernledning	49
Styrelsens rapport om intern kontroll	50
Finansiella rapporter	51
Väsentliga redovisningsprinciper	59
Innehållsförteckning noter	60
Revisionsberättelse	82
Redovisningsprinciper – hållbarhet	84
Granskningsrapport	85
GRI-index	86
Definitioner och ordlista	92

Om års- och hållbarhetsredovisningen

Styrelsen och vd för SJ AB, organisationsnummer 556196-1599, avger härmed års- och hållbarhetsredovisning för räkenskapsåret 2017. Den legala årsredovisningen, inklusive förvaltningsberättelsen, som varit föremål för revision omfattar sidorna 23-41 samt 51-80, se revisionsberättelse på sidorna 82-83.

Hållbarhetsredovisning

Hållbarhetsredovisningen omfattar avsnittet Ansvarsfull styrning i förvaltningsberättelsen på sidorna 24-37 samt redovisning enligt Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer G4, nivå "Core" enligt GRI-index på sidorna 86-88. Hållbarhetsredovisningen har genomgått en kombination av revision och översiktlig granskning av en extern revisionsbyrå, se granskningsrapport på sidan 85.



SJ – ett hållbart företag

SJ är ett svenskt reseföretag som erbjuder hållbara tågresor i egen regi och i samarbete med andra. Koncernen hade 4 500 medarbetare och en omsättning på cirka 7,8 miljarder kronor under 2017. Som marknadsledande tågoperatör knyter SJ ihop Sverige, liksom Skandinavien och huvudstäderna. Varje dag väljer 130 000 personer att resa med någon av SJs 1 200 avgångar från 284 stationer. SJ ägs av svenska staten och har som uppdrag att driva lönsam persontrafik på järnväg.

Vi för människor närmare varandra, varje dag

Från Narvik i norr till Köpenhamn i söder och från Stockholm i öst till Oslo i väst – SJ finns på många platser. Det möjliggör för människor att bo, arbeta eller studera på olika platser och att resa på ett enkelt och hållbart sätt. Att resa med tåg är det överlägset mest klimatsmarta transportalternativet. Det är några av förklaringarna till att så många väljer att resa med oss.

De presenterade linjerna nedan är ett urval av de vi kör i egen regi samt på uppdrag av regionala och nationella trafikmyndigheter.

Göteborg–Stockholm–Umeå–Luleå–Narvik

SJ kör snabbtåg Stockholm–Sundsvall–Umeå och nattågstrafik längs sträckan Göteborg–Stockholm–Umeå–Luleå–Narvik.

Regionaltågen i Mälardalen

Movingo, Mälars periodbiljett som introducerades under 2017, ger resenärerna tillgång till både SJs regionaltåg och övrig kollektivtrafik i Mälardalen.

Tåg i Bergslagen

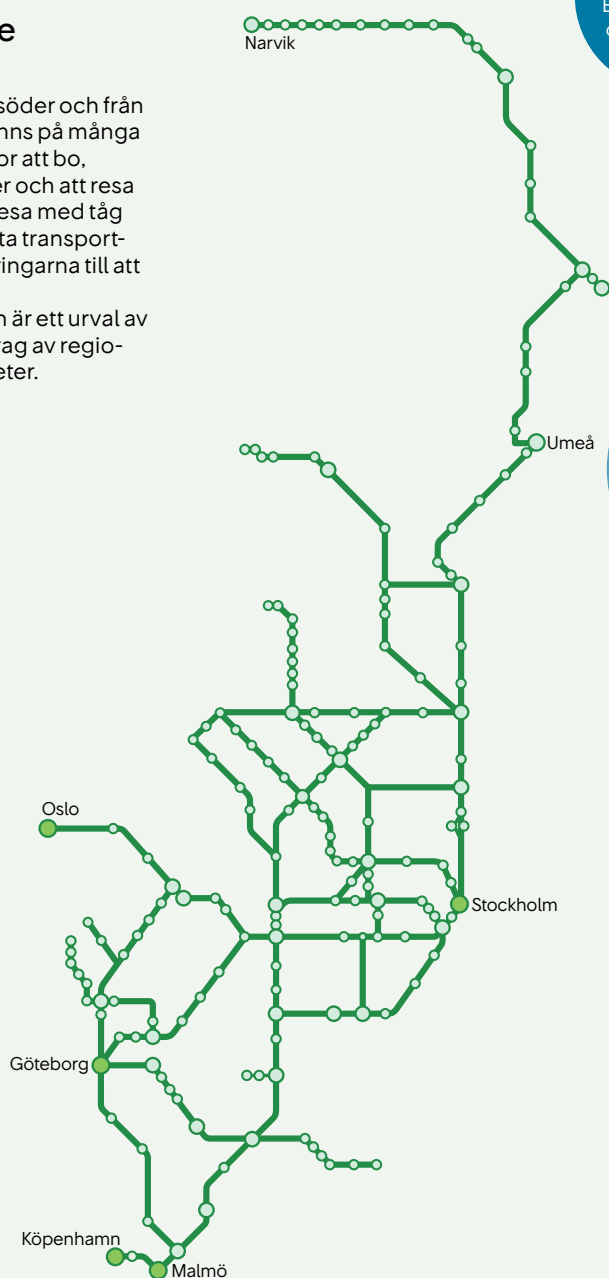
SJ har infört fler avgångar i högtrafik för att underlätta arbets- och skolpendling. Vi fortsätter att förbättra anslutningarna mellan TiB-tåg och SJ-tåg för den som ska resa vidare.

Göteborg–Malmö–Köpenhamn

Dubbelspår nästan hela vägen ger en snabb och punktlig resa, dessutom blir den bekväm och säker med våra snabbtåg SJ 3000.

Västtågen

SJ kör dagligen cirka 580 avgångar på uppdrag av Västtrafik, Hallands- och Jönköpings Länstrafik.



Vision:

Ett SJ att lita på och längta till

Affärsidé:

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

Värdeord:

Pålitligt,
Enkelt, Mänskligt
och Härligt

Syfte:

Vi för människor
närmare varandra,
varje dag

Stockholm–Oslo

Allt fler vill resa mellan huvudstäderna. SJ ökade därför antalet dagliga avgångar under 2017.

Stockholm–Göteborg

Med Sveriges snabbaste tåg X 2000 blir resan både klimatsmart och användbar för studier, arbete och vila. Våra nonstop-avgångar har ännu kortare restid.

Stockholm–Uppsala

Allt fler vill resa med SJ på linjen och vi ökade därför antalet avgångar i slutet av 2017. Vi erbjuder även ett direkttåg varje timme med en restid på 30 minuter.

Viktiga händelser under 2017

Förbättrad punktlighet under året

Punktligheten förbättrades under året genom systematiskt och långsiktigt arbete inom SJ och tillsammans med branschen. Punktligheten för SJs medeldistanståg uppgick till 92 procent (90) och för långdistansstågen till 82 procent (81).

SJ anställer fler lokförare och tågvärdar

Ökande efterfrågan på tågresor skapar nya arbetstillfällen i tågbranschen, inte minst hos SJ. Under en treårsperiod kommer vi att anställa upp emot 500 lokförare och tågvärdar.



Tågresandet nådde nya rekordnivåer

Allt fler väljer tåget och SJ. Tågresandet i Sverige ökade under 2017 till 13,2 miljarder personkilometer, jämfört med 12,8 miljarder personkilometer under 2016. Resandet med SJs kommersiella egetrafik ökade med 3 procent jämfört med föregående år.



SJ gör tågsatsningar i miljardklass

SJ planerar att investera cirka 9 miljarder kronor för att tillgodose morgondagens behov av bekväma och effektiva tågresor. Den påbörjade moderniseringen av samtliga X 2000-tåg fortsätter enligt plan och de första nya X 2000 tas i trafik under 2018. Under 2017 inleddes planeringen för upphandling av ett 30-tal nya snabbtåg som ska kunna trafikera hela Skandinavien från 2021. Under året beslutades även om en satsning på ombyggnad, upprustning och komforthöjning av SJs samtliga nattågsvagnar för att skapa en mer attraktiv resa och på så sätt nå fler resenärer. De första vagnarna tas i trafik i slutet av 2018.

Förnyade avtal inom upphandlad trafik

Under året har SJ fått förnyat förtroende att trafikera bland annat Mälärbanan genom ett nytt avtal med Mälärb. Genom förlängt avtal med Trafikverket fortsätter vi att köra natttågen till övre Norrland. Fler upphandlingar är på gång i Sverige och i våra grannländer Norge, Danmark och Finland. SJ utvärderar möjligheterna med dessa affärer noggrant.

Lägre sjukfrånvaro bland SJs medarbetare

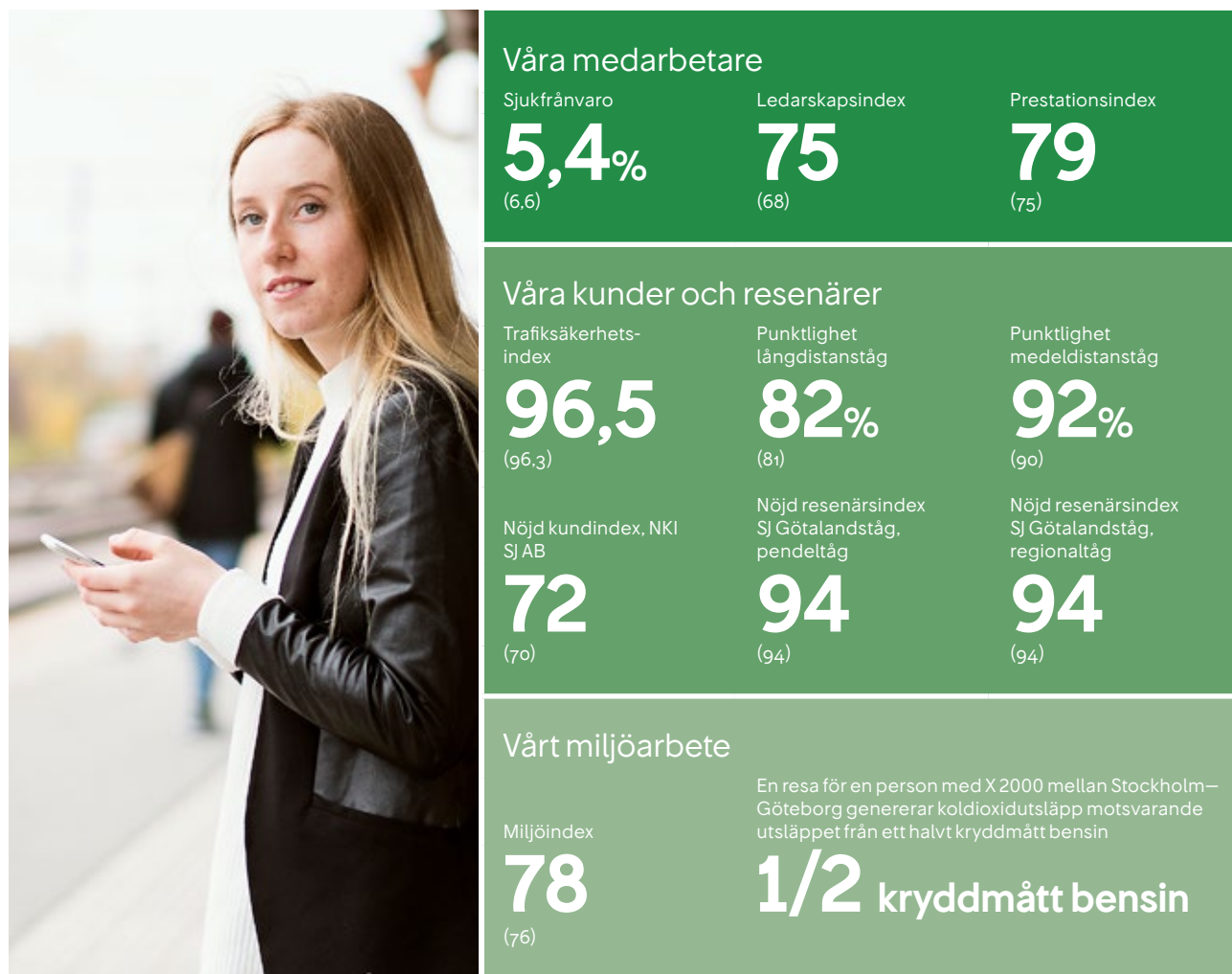
Systematiska åtgärder bidrog till att sjukfrånvaron inom SJ-koncernen minskade till 5,4 procent (6,6) under 2017. De insatser som görs syftar både till att förebygga att medarbetare blir sjuka och till att få sjukskrivna åter i arbete.

Digitala tjänster gör det enklare att boka och resa

Våra kunder och resenärer både efterfrågar och deltar i utvecklingen av SJs nya, digitala tjänster som underlättar resandet. Under året har vi fortsatt att utveckla SJs mobilapp och bland annat introducerat Swish för betalningar i våra egna kanaler. Appens funktion "Var ska jag stå på plattformen?" minskar stressen för våra resenärer och underlättar för våra tåg att avgå i tid.

Jämförelse inom parentes avser helåret 2016.

2017 i siffror



Jämförelse inom parantes avser helåret 2016.

596 MSEK

investerade SJ under 2017, framför allt i tåg och IT-system

260 MSEK

delade SJ totalt ut till ägaren staten under 2017

4 535

medarbetare i SJ-koncernen den 31 december 2017

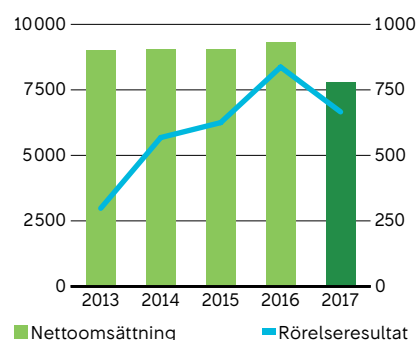
Finansiell översikt i korthet

	2017	2016	2015	2014	2013
Nettoomsättning, MSEK	7 780	9 336	9 052	9 065	9 023
Rörelseresultat ¹ , MSEK	666	837	625	568	298
Rörelsemarginal ¹ , %	8,5	8,9	6,9	6,2	3,3
Årets resultat, MSEK	523	650	471	460	220
Avkastning på operativt kapital ¹ , %	16,4	20,0	13,2	11,5	5,7
Nettoskuldsättningsgrad ¹ , ggr	-0,1	0,0	0,2	-0,1	0,0
Investeringar i materiella och immateriella anläggningstillgångar, MSEK	596	390	525	828	448

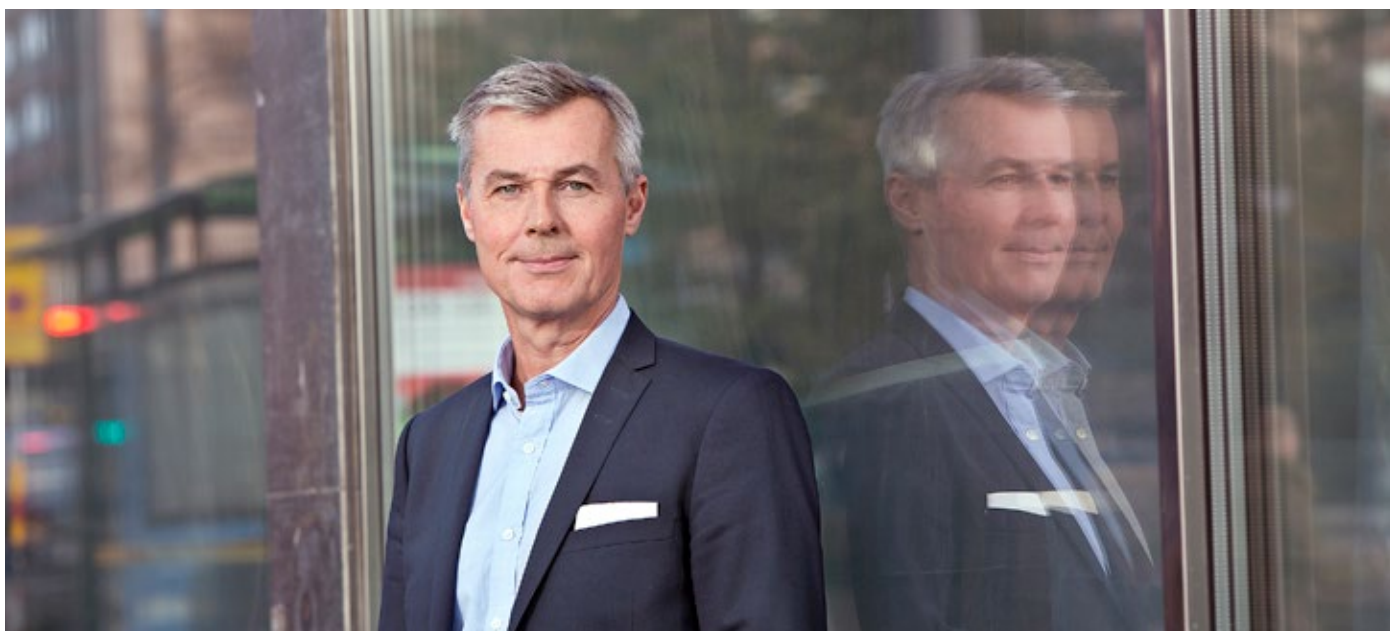
¹ SJs alternativa nyckeltal, för definition se sidan 92.

Läs mer om finansiella händelser under året i förvaltningsberättelsen på sidan 23.

Nettoomsättning och rörelseresultat, MSEK



SJs satsningar fortsätter attrahera fler tågresenärer



SJs offensiva strategi med fokus på utveckling av både kommersiell egentrafik och upphandlad trafik har varit fortsatt framgångsrik. Genomförda kundförbättringar, vårt fokus på att attrahera fler resenärer och att vi sänkt kostnadsbasen med 1 miljard kronor har gett effekt. Den stora efterfrågan på tågresor med SJ nådde en toppnotering på över 30 miljoner resor under 2017, jämfört med 28 miljoner året innan. Det bidrog till att omsättningen för SJs kommersiella egentrafik 2017 ökade jämfört med 2016.

Koncernens totala omsättning under 2017 uppgick till 7 780 MSEK (9 336) och påverkades av att vi under 2017 inte längre hade uppdraget att köra pendeltågstrafiken i Stockholms län, ett avtal som 2016 omsatte 1 900 MSEK. Omsättningen påverkades däremot positivt av att vi under året framgångsrikt kört regional- och pendeltågstrafiken på uppdrag av Västtrafik samt fått såväl nya som förnyade avtal inom upphandlad trafik.

En fortsatt positiv resandeutveckling för SJ resulterade i att rörelseresultatet för helåret uppgick till 666 MSEK (837). Det lägre resultatet jämfört med föregående år förklaras av att SJ inte längre kör pendeltågen i Stockholms län samt en stark avslutning på 2016, bland annat genom tilläggsavtal.

SJ är ett svenskt reseföretag som erbjuder hållbara tågresor i egen regi och i samarbete med eller på uppdrag av nationella och regionala trafikmyndigheter. Genom att ta tillvara synergier mellan den kommersiella och upphandlade trafiken skapar vi en kostnadseffektiv trafik med fokus på att möta våra kunders och resenärers behov av attraktiva avgångs- och ankomsttider, korta restider samt en prisvärd och bekväm tågresa.

Samverkan med regioner och kommuner i hela landet är en viktig del i vår ambition att skapa attraktiva kollektivtrafiklösningar, både inom den samhällsfinansierade och SJs kommersiella egentrafik. Våra samarbeten sträcker sig från regioner i norr till söder och stärks genom dialog och överenskommelser med regionala intressenter och besluts-

fattare. Ett gott exempel under 2017 är samarbetet med Mälardalen som har fördjupats kring ett nytt kombinationserbjudande – Movingo. Movingo är en biljett som förenklar för de många pendelresenärerna i Mälardalen och ger tillgång till både SJs regionaltåg och övrig kollektivtrafik i regionen. Ett enhetligt och enkelt kunderbjudande. Det har möjliggjorts genom ett gemensamt arbete för att tillsammans erbjuda attraktiva reselösningar.

SJs möjligheter att fortsätta vara framgångsrikt är goda och långsiktig utveckling är utgångspunkten för vår strategiska plan, som sträcker sig ända till år 2040. Vi fokuserar på vår kärnverksamhet, persontrafik på järnväg. Som marknadsledande tågoperatör i Sverige har vi höga ambitioner att förvalta och utveckla vår verksamhet på ett hållbart sätt.

Vi utökar vår kapacitet för att möta den ökande efterfrågan på tågresor och ge våra kunder en ännu bättre reseupplevelse. Sedan några år pågår ett omfattande arbete med att modernisera samtliga X 2000-tåg, vilket ger oss goda möjligheter att möta behov av snabbare styrelse med hög komfort. I början av 2017 beslutade SJs styrelse om upprustning av samtliga nattågsvagnar och den ännu större satsningen, upphandling av ett 30-tal nya snabbtåg för fjärrtrafik. Totalt utgör satsningen på X 2000, nattågsvagnarna och nya snabbtåg en investering på cirka 9 miljarder kronor.

SJ har en tydlig ambition att ta tillvara ny teknik som förbättrar interna processer och förenklar för våra kunder och resenärer. Under de kommande fem åren kommer vi med digital teknik att utveckla nya arbetssätt, nya tjänster och produkter så att vi bibehåller vår starka position på tågmarknaden. Bland annat har vi påbörjat arbetet med att göra våra tåg smartare. Genom att digitalisera fordonsunderhållet skapar vi robustare tåg, punktligare tågtrafik samt snabba och tydligare information till våra resenärer.

Kundernas förväntningar på att SJ alltid finns online ställer krav på vår tillgänglighet. Idag väljer 97 procent av våra kunder att köpa sin resa digitalt via SJs egna köpkanaler.

Därför har vi stort fokus på att fortsätta utveckla våra digitala kanaler. För att ytterligare förenkla för våra kunder infördes i början av året Swish som betalningssätt. Det togs emot mycket positivt och vid årsskiftet användes betaltjänsten vid över hälften av de digitala köpen.

Vårt systematiska arbetssätt, med att involvera intresserade resenärer att testa och utvärdera idéer i utvecklingsappen SJ Labs, är fortsatt framgångsrikt. Den digitala funktionen "Var ska jag stå på plattformen?" är ett resultat av samarbetet. Den förenklar för resenären vid ombordstigning och ökar möjligheten till en punktlig avgång.

Som första reseföretag i världen erbjuder SJ sina resenärer att använda chippimplantat för biljettvisering. Försöket har rönt stor uppmärksamhet både i Sverige och internationellt och har bidragit till att etablera SJ som ett digitalt och nytänkande företag.

Den positiva resandeutvecklingen har fortsatt under 2017 och kunderna är mer nöjda. Under året ökade antalet resor med SJs kommersiella egetrafik med 5 procent och resandet (mätt i personkilometer) ökade med 3 procent jämfört med föregående år. Det utökade utbudet genom avtalet med Tåg i Bergslagen har i hög grad bidragit till den positiva resandeutvecklingen under året. Samtidigt har våra kundförbättringar gett effekt och kunderna har blivit allt mer nöjda under året. SJ ABs Nöjd kundindex förbättrades till 72 (70).

Under 2017 förbättrades punktligheten i all SJs trafik och SJs andel av störningstimmar har minskat betydligt under de senaste åren. En utmaning är nu att tydliggöra att vi är punktligare än många tror utan att förringa den upplevelse som resenärer har när vi inte levererar en punktlig resa. För ett år sedan ställdes frågan om hur punktliga SJs tåg är till ett stort antal svenskar och svaret blev att man tror att 53 procent av tågen kommer i tid. Sanningen är att SJs sammanlagda punktlighet under 2017 var 90 procent, inom en marginal på fem minuter.

Arbetet med att förbättra punktligheten fortsätter och SJs aktiva arbete i branschinitiativ som Tillsammans för Tåg i Tid (TTT), Stärkt Branschsamverkan och Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) ökar möjligheten att nå den gemensamma målbilden i branschen, att ha 95 procents punktlighet för all tågtrafik i Sverige till år 2020. Vårt engagemang i The Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) bidrar även till utvecklingen av den europeiska tågbranschen.

SJ är i en framtidsbransch att vara stolt över. SJ ska vara en attraktiv arbetsgivare med ett medarbetarskap som bygger på dialog, involvering och goda förutsättningar för engagemang. I mötet med kunderna är medarbetarna ambassadörer för företaget och bärare av SJs värderingar. Vi vill att medarbetarna känner stark tillhörighet med företaget, är tydligt förankrade i företagets långsiktiga mål och varje dag skapar en god reseupplevelse för våra kunder.

Låg sjukfrånvaro är viktigt för att SJ ska fortsätta att vara ett långsiktigt hållbart företag. Ledarnas engagemang för att stötta sjukskrivna, i nära samverkan med företagshälsovården och Försäkringskassan, har bidragit till att framförallt långtidssjukfrånvaron har minskat rejält och att vi nådde årsmålet.

Under året har många medarbetare i SJ engagerats i arbetet för nolltolerans mot mobbning och trakasserier. Med vår tydliga värdegrund om ett mänskligt företag

”
SJ har en viktig roll i att utveckla det hållbara resandet såväl i egen regi som tillsammans med andra.

utvecklar vi den goda företagskulturen och det har varit ett genomgående tema på årets arbetsplatsträffar och SJs dialogmöten.

De kommande åren kommer en ökad befolkning att leda till att behovet av dagligt pendlande blir större och det behöver mötas på ett hållbart sätt. Förutsättningen är starkt kopplad till förmågan att både rusta upp befintlig tåginfrastruktur och satsa på höghastighetsbanor. Tillväxten för långväga tågresor uppskattas bli uppemot 16 procent de kommande fem åren. I SJs intresse ligger att det svenska trafiksystemet bidrar till att ytterligare kunna korta restiderna mellan de större städerna och att regionaltrafiken kan möta det dagliga behovet av resor.

SJs stora fokus inför framtiden är att fortsätta leva upp till våra viktigaste kundlöften, en säker och punktlig resa med god service. Resenärerna ska få en anpassad reseupplevelse utifrån sina unika preferenser och vi vill att våra erbjudanden fortsatt ska upplevas som prisvärda med hög flexibilitet. Ett konkret exempel är vårt arbete med att skapa smidiga anslutningar mellan långdistanstrafiken och den regionala trafiken, för att göra SJs tåg till en självklar del av kundens hela resa.

Under de senaste åren har vi kraftsamlat inom upphandlad trafik för att säkerställa en långsiktigt lönsam position som ledande tågaktör i Norden. Att Norge och Danmark öppnar upp för upphandlad tågtrafik gör att våra kunskaper från att agera på en avreglerad tågmarknad även skapar nya affärsmöjligheter för oss i de nordiska grannländerna.

SJ har en viktig roll i att utveckla det hållbara resandet såväl i egen regi som tillsammans med andra. Med ett framgångsrikt 2017 i ryggen fortsätter vi att fokusera på det som skapar värde för våra kunder och resenärer samt engagerar oss i utvecklingen av tågbranschen. Det är en spännande tid vi går till mötes.

Stockholm i mars 2018



Crister Fritzson
Verkställande direktör

Sju nycklar till håll

Alla verksamheter som vill vara långsiktigt framgångsrika måste drivas ansvarsfullt. Det handlar om att ta ansvar för människor, miljö och ekonomi – i stort och smått och i den ordningen. Beroende på verksamhetens art ser hållbarhetsutmaningarna olika ut. Likväl finns ett antal generella utmaningar som alla företag måste hantera.

1. Bidra aktivt till ett bärkraftigt samhälle

Att utveckla samhällets ekonomi och funktionalitet för allas bästa och samtidigt långsiktigt värna om våra gemensamma resurser är en gigantisk utmaning. För Sverige handlar det om att skapa hållbar tillväxt i såväl storstadsområden som glesbygd. *Vad gör SJ: Läs mer på sidan 9.*

2. Säkra att klimatmålen kan mötas

Sverige har satt som mål att bli ett av världens första fossilfria välfärdsland med noll nettoutsläpp av växthusgaser 2045. Det förutsätter teknologisk utveckling och strukturella grepp inom bland annat jordbruk, industri, stadsutveckling, resande

och logistik samt konsumtion. Samtidigt måste alla verksamheter systematiskt arbeta för att minska sin egen belastning på klimatet. *Vad gör SJ: Läs mer på sidan 11.*

3. Leverera kundnytta som möter verkliga behov

Vi lever i ett komplext mångfaldssamhälle där människor har olika behov, förväntningar och förutsättningar. Företag måste utveckla och erbjuda varor, tjänster och andra nyttor som möter relevanta delar av dessa behov och skapar värde för sina kunder, idag och imorgon. Detta kräver lyhördhet, innovation och investeringar. *Vad gör SJ: Läs mer på sidan 12.*

bart företagande

4. Vara en aktör att lita på

Hållbara relationer bygger på att löften och åtaganden infrias. Att lova rätt är en förutsättning för att inte skapa besvikelse i onödan. Ändå kan det gå fel. Då är transparens om problem, dess orsaker och möjliga lösningar nödvändig för att tilliten ska kvarstå. *Vad gör SJ: Läs mer på sidan 14.*

5. Bli en ständigt bättre arbetsgivare

Att attrahera och behålla rätt medarbetare är en förutsättning för långsiktigt hållbar utveckling. Konkurrensen om kompetens ökar hela tiden, och då får arbetsgivarens värderingar och målbild ökad betydelse vid sidan av goda arbetsvillkor och möjligheter för medarbetare att utvecklas. *Vad gör SJ: Läs mer på sidan 15.*

6. Skapa förutsättningar för lönsamma affärer

Hållbart företagande skapar ekonomisk lönsamhet parallellt med att värden genereras socialt och miljömässigt. Ett företag som går med vinst har bättre förutsättningar att vara tillförlitligt och bidra som samhällsaktör. Alla företag måste verka inom ramen för lagar och regler. Samtidigt går många andra förutsättningar att påverka och några kan styras i enlighet med den egna målbilden. *Vad gör SJ: Läs mer på sidan 17.*

7. Ta fullt ansvar för egen utveckling för att också kunna ta ett bredare ansvar

Alla företag måste se om sitt eget hus och sopa framför egen dörr innan man med trovärdighet kan ta sig an sin bransch och frågor i samhället i stort. Hållbarhetsarbete börjar alltid inom den egna verksamheten, även när de externa förutsättningarna också kräver åtgärder. *Vad gör SJ: Läs mer på sidan 19.*

1. Bidra aktivt till ett bärkraftigt samhälle

Vi vill knyta ihop Sverige, så att hela landet kan utvecklas

Vi vill göra hela Sverige tillgängligt för människor och näringsliv, koppla samman små och stora orter med varandra och med omvärlden samt föra människor närmare varandra.

Sveriges folkmängd¹, miljoner

I går, 2012	I dag, 2017	I morgon, 2022
9,6	10,1	10,7

Vi vill vara ett SJ för alla - både när det gäller resenärer och i vår roll som arbetsgivare. Människors resebehov är olika och alla ska kunna resa med SJ. Man ska kunna bo och arbeta eller studera på olika ställen och förflytta sig mellan hemmet och andra platser i livet. Vi vill köra tåg under eget varumärke eller på uppdrag av regionala kollektivtrafikmyndigheter varhelst det finns nödvändig infrastruktur och tillräcklig efterfrågan. Första och sista sträckan på resan hjälper våra samarbetspartners till så att resenären får en sammanhållen kollektivresa på samma biljett - ResPlus. Läs mer på sidan 29.

Som arbetsgivare vill vi spegla dagens Sverige i dess fulla mångfald för att våra resenärer ska känna igen sig och för att vi ska kunna identifiera nya affärsmöjligheter. SJ har 4 500 medarbetare över hela landet och stark förankring i lokalsamhället.

SJ ska vara den självklara samtalspartnern på såväl nationell, regional som lokal nivå när det gäller att skapa ett hållbart transportsystem i dess bredaste bemärkelse. Vår ägare staten har inte ålagt oss något samhällsuppdrag, men vi vill gärna ta ett samhällsansvar. Vi vill bidra till att knyta ihop Sverige och främja tillväxt i hela landet.

Ett bärkraftigt Sverige måste ha en bärkraftig infrastruktur

Sverige har enligt FN:s beräkningar den snabbaste befolkningsökningen i västvärlden med en årlig tillväxt på cirka 0,75 procent. För att klara den ökande efterfrågan på resor och transporter som en större befolkning ställer, behöver Sverige en infrastruktur som håller måttet och möjliggör tillväxt.

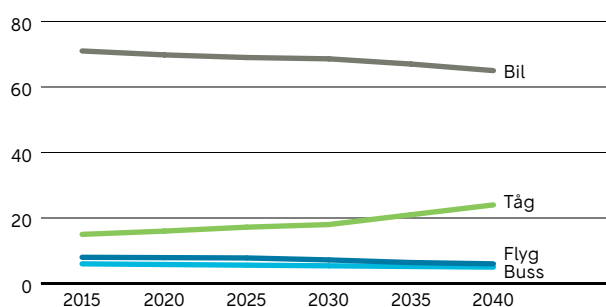
Antalet personresor med tåg har nästan fördubblats de senaste 20 åren och på många järnvägssträckor har kapacitetstaket nåtts till följd av bristande spårkapacitet. På flertalet sträckor har Trafikverket på grund av eftersatt underhåll tvingats sänka hastigheten. Allt för högt kapacitetsutnyttjande på strategiska sträckor gör att det inte går att köra in förseningar. Stora investeringar behövs för att både återställa och underhålla befintlig svensk järnvägsinfrastruktur, och samtidigt göra de satsningar på ökad kapacitet som krävs för att möta den ökande befolkningens transportbehov och Sveriges ambitiösa miljömål.

En tillräcklig och tillräckligt robust järnväg

Hösten 2017 lämnade Trafikverket till regeringen sitt förslag till nationell plan för transportsystemet för åren 2018–2029.

¹Källa: Statistiska Centralbyrån

Prognos över transportslagens andelar av långväga¹ resor, %



Källa: Trafikverket, KTH och SJs analys där höghastighetstrafik adderats

¹ Resa om minst 100 kilometer som passerar minst två kommungränser eller en länsgräns.

Planen förväntas bli fastställd av regeringen under våren 2018. SJ har lämnat synpunkter på förslaget och argumenterar för att fyra principer bör styra åtgärdsplaner och ramar för medel för att uppnå en hållbar järnvägssektor. Dessa är:

- Sätt resenären i fokus och skapa en tillförlitlig järnväg
- Öka kapaciteten och prioritera klimatmålen
- Satsa resurser samlat där de ger störst nytta
- Återställ och upprätthåll funktionalitet på prioriterade banor

SJ anser att Trafikverkets förslag till ny nationell plan för transportsystemet inte svarar mot dessa principer i den utsträckning som är nödvändigt. Otillräcklig spårinfrastruktur påverkar inte bara tågoperatörerna negativt. Det sänker även förtroendet för tåget som transportslag bland både resenärer och godstransportörer. En stor del av den svenska industrin är beroende av att järnvägen har tillräcklig och fungerande kapacitet för tillförlitliga transporter.

Sverige behöver riktig höghastighetsjärnväg

SJ anser att kapaciteten på Södra och Västra stambanorna behöver öka så kraftigt att nya stambanor behöver byggas ända fram till centralstationerna i Stockholm, Göteborg och Malmö. Störst tillskott av kapacitet och störst positiv inverkan på hela järnvägssystemets punktlighet uppnås om dessa två spår utformas som ett renodlat höghastighetsystem och endast används av höghastighetståg, medan nuvarande stambanor används av regional- och godståg.

Nya stambanor kommer att skapa tillväxt i landets södra arbetsmarknadsregioner och för Sverige som helhet genom att möjliggöra för människor att bosätta sig längre bort från arbetsplatsen. Snabba resor kommer också att avlasta de tre storstädernas bostadsmarknader genom större valfrihet kring bostadsort.

En satsning på riktig höghastighetsjärnväg med minst 320 km/h är den stora möjliggöraren, både för att flytta över trafik till tåget från andra transportslag och för att avlasta det



SJs syn på behov av investeringar i infrastrukturen 2018–2029

Gävle–Sundsvall

Stockholm –Luleå har betydande tillväxtpotential när hela linjen är utbyggd till en modern dubbelspårig järnväg, där sträckan Gävle–Sundsvall bör byggas ut till dubbelspår i ett första steg.

Västkustbanan (Göteborg –Malmö)

Efterfrågan på linjen kan inte tillgodoses då kapacitetstaket nu har nåtts. Utöver de dubbelspår som finns i förslaget till nationell plan behöver fler förbifångsmöjligheter byggas.

Värmlandsbanan (Stockholm–Oslo)

Trots stor efterfrågan är det av kapacitetsskäl inte möjligt att utöka dagens begränsade trafik på grund av långt enkelspår. Dubbelspår Karlstad–Kil samt ny anslutning till Västra stambanan öster om Laxå skulle öka kapaciteten.

Västra och Södra stambanorna (Stockholm–Göteborg respektive Stockholm–Malmö)

Ytterligare kapacitetsförstärkningar behöver göras utöver att båda stambanorna återgår till ordinarie hastighet. Höghastighetsbanor ger störst effekt.

befintliga järnvägsnätet. Höghastighetsjärnväg skulle dessutom möjliggöra för två till tre gånger så många godståg som idag.

Om dagens järnvägsnät endast skulle användas av tåg med ungefär samma hastighet, pendel-, regional- och

godståg, skulle punktligheten förbättras när snabbare tåg inte riskerar att köra ikapp de som är långsammare. En separat höghastighetsbana skulle alltså medföra att punktligheten i hela järnvägssystemet förbättras. Läs mer om SJs syn på höghastighetsjärnväg på sidan 11.

Sj i dag

- Vi knyter ihop Sverige, liksom Skandinavien storstäder – vi kör tåg från Narvik i norr till Köpenhamn i söder, från Stockholm i öst till Oslo i väst. Vi kör kommersiell trafik och vi kör på uppdrag av regionala kollektivtrafikmyndigheter och nationella trafikupphandlingsmyndigheter.
- Vi erbjuder 1 200 avgångar från och till 284 stationer. Vi tar i samarbete med länens kollektivtrafik och våra samarbetspartners våra resenärer från dörr till dörr.
- Vi för en aktiv dialog med Trafikverket och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna om vilka sträckor och åtgärder som behöver prioriteras för underhåll och upprustning.
- Vi har lämnat synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029.

Sj i morgon

- Vi tror att tågresandet har ökat kraftigt som en naturlig del av den nya delningsekonomin. Resandet ökar inom all trafik som SJ bedriver, både inom kommersiell egen trafik och den trafik vi kör på uppdrag av regionala kollektivtrafikmyndigheter, och både inom regioner och mellan regioner. Vi vill som egentrafikoperatör och som utförare av upphandlad trafik bidra till ökningen genom att i ännu högre utsträckning erbjuda resenärerna att komplettera sina tågresor med annan kollektivtrafik så att hela Sverige blir tillgängligt.
- Vi vill fortsätta att erbjuda effektiva resealternativ mellan Stockholm och de skandinaviska storstäderna.
- Vi vill köra höghastighetståg i södra Sverige och därmed bidra aktivt till att minska användandet av flyg och bil på de sträckor som trafikeras. Det medför att vi också kan erbjuda effektivare reselösningar i det befintliga järnvägsnätet.

2. Säkra att klimatmålen kan mötas

Vi vill att alla enkelt ska kunna bidra genom sitt resande

Tåget är det mest energieffektiva och minst miljöbelastande trafikslaget. För att kunna nå Sveriges ambitiösa klimatmål behöver vi därför mer järnväg för att kunna flytta över trafik till tåg.

Persontransporter med tåg i Sverige¹, miljarder personkilometer

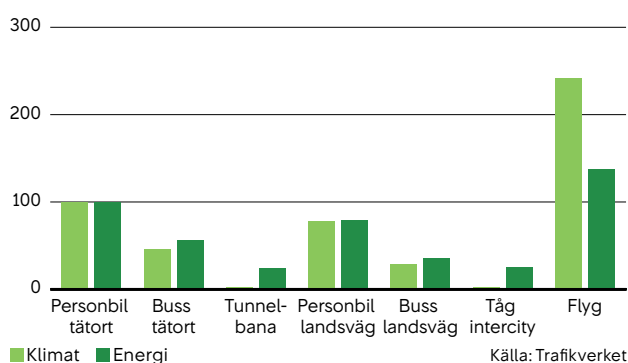
I går, 2012	I dag, 2017	I morgon, 2022
11,8	13,2	14,2

Sverige har som mål att bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer med noll nettoutsläpp av växthusgaser 2045. Ribban är högt satt även på kortare sikt, där en 40-procentig minskning av klimatpåverkande utsläpp ska åstadkommas till 2020 jämfört med 1990. Det är ett av de mest ambitiösa klimatmålen i världen. Inom EU är målet att minska utsläppen av växthusgaser med 20 procent under samma period.

Tåget är det mest energieffektiva och minst miljöbelastande trafikslaget. Tåget är även unikt genom att det kan transportera många människor direkt mellan stadskärnorna, vilket minskar behovet av kompletterande bil- och busstransport. Andra transportslag minskar successivt sin miljöbelastning, men omställningen tar tid och äts till stor del ofta upp av volymökningar. Ska klimatmålen nås måste vi därför ha mer järnväg för att kunna flytta över trafik från mer miljöbelastande trafikslag till tåg. Det behövs också operatörer som tar vara på möjligheterna att utnyttja tågets fulla potential i fråga om total restid, pålitlighet och ger resenärerna möjlighet att använda restiden till jobb eller andra aktiviteter.

¹ Källa: Myndigheten Trafikanalys för 2012 och 2017. Trafikanalys, Trafikverket och Sjs analys för prognos 2022.

Energianvändning och klimatpåverkan per personkilometer hos olika trafikslag



Alla siffror är normerade mot energianvändning och klimatpåverkan för personbil i tätort = index 100. En flygresa mellan Stockholm och Göteborg ger samma koldioxidutsläpp som 50 000 tågresor.

Allt fler föredrar tåg framför flyg eftersom tiden ombord på tåget kan användas effektivt och för att tåget har överlägsen miljöprestanda. Att ta tåget är därmed ett enkelt sätt att bidra till en minskad miljöbelastning. Ett av FNs globala hållbarhetsmål som SJ har valt att prioritera är nummer 7: Hållbar energi, som siktar på att den globala förbättringstakten vad gäller energieffektivitet ska fördubblas till 2030. Vi arbetar oförtrutet med att öka vår egen energieffektivitet genom exempelvis miljöanpassad körning. Vi köper även 100 pro-



SJ och FNs globala hållbarhetsmål

Under affärsplaneperioden 2018–2022 fokuserar SJ på de tre av FNs 17 globala hållbarhetsmål som bedömts vara mest relevanta för verksamheten. Dessa tre är mål 7: Hållbar energi, mål 10: Minskad ojämlikhet samt mål 11: Hållbara städer och samhällen. Målen speglar delar av verkligheten som i allra högsta grad hänger ihop. Hållbara städer och samhällen bygger på hållbar energi och minskad ojämlikhet. SJ kan – och ska – vara med och bidra aktivt till ett bärkraftigt och inkluderande samhälle. Läs mer på sidan 24.



cent förnybar el till såväl tågdrift som kontor. Läs mer på sidorna 30, 32 och 90.

Höghastighetsjärnväg har stor påverkan

En satsning på höghastighetsjärnväg skulle innebära en omfattande förflyttning av resenärer till tåg från flyg och bil, förutsatt att restidsmålen två timmar för sträckan Stockholm–Göteborg och två och en halv timmar Stockholm–Malmö realiserats. Det kräver en hastighet om minst 320 km/h, eftersom varje minuts förändring av restiden får direkt påverkan på hur många som väljer att resa med respektive trafikslag.

Om restidsmålen nås skulle en höghastighetsbana innebära att närmare tre miljoner flygresor per år flyttas till tåg. Därtill skulle även en förflyttning ske från bil och buss. Sammantaget skulle miljöeffekten bli mycket konkret. En lägre hastighetsbegränsning på 250 km/h enligt Trafikverkets för-

slag beräknas ge hälften så stor överflyttning från flyg till tåg, omkring 1,5 miljoner resor per år, på grund av den längre restiden Stockholm–Malmö.

Att bygga snabbt är nödvändigt om höghastighetsjärnvägen ska få tillräckligt med kapacitet för att kunna spela en avgörande roll både i klimatomställningen av transportsystemet och för att på ett klimatsmart sätt hantera det kraftigt ökade transportbehovet som den snabba befolkningstillväxten medför. Läs mer om SJs syn på höghastighetsjärnväg på sidan 9.

För att EUs klimatmål ska nås behövs ett utbyggt och sömlöst europeiskt järnvägssystem, där hela järnvägsinfrastrukturen är harmoniserad och dimensionerad för höghastighet. De stora länderna i kontinentaleuropa har höghastighetsjärnväg i drift sedan lång tid tillbaka.

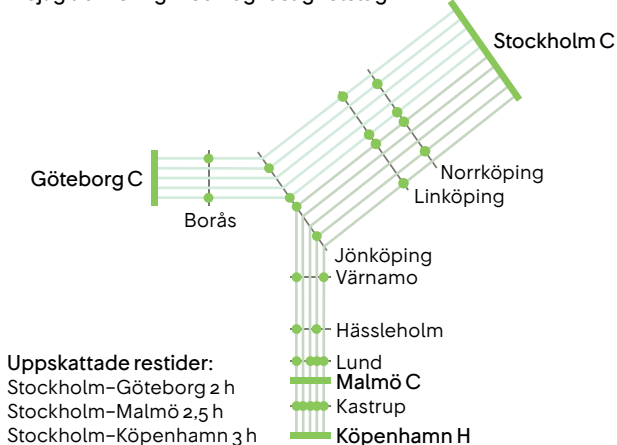
Sj i dag

- Vi gör det enkelt för alla enskilda att bidra och för företag att nå sina miljö- och klimatmål genom att erbjuda Bra Miljöval-märkta resor.
- Vi erbjuder våra snabbtågsresenärer en KRAV-certifierad bistro på nivå ett.
- Vi använder ersättningsbussar som till mer än 50 procent drivs av biodrivmedel.
- Vi investerar i vår tågflotta för att kunna erbjuda ett större utbud så att fler kan välja att resa med tåget.

Sj i morgon

- Vi vill erbjuda nya, klimatsmarta mobilitetslösningar som tar resenären dörr-till-dörr.
- Vi vill vara den ledande aktören inom höghastighetsjärnväg och utvecklar löpande nya lösningar som får fler att vilja ta tåget och därmed bidra till att nå klimatmålen.

Möjlig trafikering med höghastighetståg



3. Leverera kundnytta som möter verkliga behov

Vi vill erbjuda rörlighet för alla och göra vardagslivet enklare

Vi lever i ett samhälle där människor har olika behov, förväntningar och förutsättningar. Sverige är ett land med stora avstånd, vilket skapar ett stort behov av rörlighet. Vem du än är och vart du än ska vill SJ vara ett relevant alternativ.

Nöjd kundindex, NKI, SJ AB

SJ i går, 2014	SJ i dag, 2017	SJ i morgon, 2022
63	72	85

I praktiken innebär vårt åtagande att vi arbetar på att vara förstahandsvalet oavsett om resan är i tjänsten på väg till ett möte i Göteborg eller med familjen på väg mot några dagars skidåkning i Åre. Det gäller även den dagliga pendlingen för den som bor och jobbar eller studerar på olika orter. För dem som pendlar utvecklar vi erbjudanden tillsammans med regionala kollektivtrafikmyndigheter.

För att kunna erbjuda rörlighet för alla måste SJ ha hög tillgänglighet. Det innebär bland annat att vi kontinuerligt och i tät dialog med våra resenärer ser över vilka sträckor vi trafikerar och med vilken frekvens. Det innebär också att vi arbetar med att göra Sjs resor ännu mer tillgängliga för resenärer med särskilda behov. Tillgänglighet handlar också om upplevelsen av SJ utöver själva tågresan, exempelvis i våra digitala köpkanaler.

Mångfalden hos våra medarbetare bidrar till att vi får fler perspektiv och ökad förståelse för våra kunders och resenärers skiftande behov. För att bli ännu mer tillgängliga bär många av våra medarbetare med kundkontakt en brosch som visar vilka språk var och en talar. Närmare 50 språk finns representerade bland Sjs medarbetare.

Vi vill göra vardagsresandet enkelt

Vi utvecklar och förbättrar ständigt tjänster som underlättar resandet utifrån identifierade kundbehov. Vår hemsida sj.se

och Sjs mobilapp är tillgängliga var du än är och gör det enkelt att boka biljetter och få information både före, under och efter resan.

Tiden på Sjs tåg är användbar för både arbete, studier, samvaro eller vila. Vi erbjuder de förutsättningar som behövs, tysta vagnar för koncentration eller vila, möjligheter att umgås och god mat eller fika i bistron. Läs mer om Sjs kunderbjudande på sidan 33 och hur vi tillsammans med våra kunder utvecklar nya lösningar på sidan 34.

SJ i dag

- Vi utvecklar genom dialogen med våra viktigaste intressenter, våra resenärer, kontinuerligt våra erbjudanden och avgångar. Den nya tågtidtabellen från december 2017 innehåller exempelvis fler SJ-avgångar mellan Stockholm och Göteborg än året innan.
- Vi låter genom appen SJ Labs våra kunder och resenärer delta aktivt i både utvärdering och själva utvecklingen av tjänster för att få så användbara tjänster som möjligt.
- Vi moderniserar X 2000-tågen och våra nattåg för att göra resan med SJ ännu mer komfortabel och härlig.
- Vi arbetar aktivt med regioner för att tillsammans utveckla kollektivtrafiken. Mälars pendelbiljett Movingo, som lanserades hösten 2017, är en kombinationsbiljett med möjlighet att resa med både Sjs tåg och övrig kollektivtrafik i Mälardalen. SJ är återförsäljare av Movingo med en skräddarsydd sälj- och distributionslösning för den nya produkten. Ett annat exempel är vårt samarbete med Västtrafik för att få fler och nöjdare kunder på Västtågen, exempelvis genom förbättrat trafikutbud och bättre kundinformation.
- Vi utvecklar successivt våra digitala köpkanaler. Numera går det att boka och köpa biljetter och att betala med Swish i alla Sjs digitala kanaler.
- Vi gör livet enklare för tågpendlare med bland annat wifi ombord på de flesta av våra tåg och prenumerationstjänster på trafikinformation vid störningar på en viss linje.

SJ i morgon

- Vi vill använda de möjligheter som den snabba digitaliseringen skapar för att göra kontakten med SJ ännu enklare för våra kunder och resenärer. Bland annat vill vi informera våra resenärer i realtid.
- Vi vill fortsätta att bredda vårt erbjudande inom upphandlad trafik, såväl i Sverige som i våra nordiska grannländer. Med kombinationen erfarenhet och attraktivt erbjudande vill vi vara ett självklart val för trafikupphandlande myndigheter där vi kan erbjuda resenärer smidiga reselösningar i samverkan med vår kommersiella egen trafik.
- Vi vill att kombinerad mobilitet ska vara en självklarhet för de som reser med SJ. Vi vill erbjuda och guida resenärerna även första och sista sträckan av resan eftersom den upplevelsen blir lika viktig som själva tågresan.



4. Vara en aktör att lita på

Vi vill hålla våra löften och göra vårt yttersta vid problem

SJ har många relationer som påverkar vår framgång. I alla dessa relationer arbetar vi för att förtjäna och åtnjuta förtroende. God dialog med våra intressenter är därför avgörande för att vi ska fortsätta att utvecklas och ha konkurrenskraftiga erbjudanden.

Punktlighet, SJs lång- och medeldistanståg

SJ i går, 2012	SJ i dag, 2017	SJ i morgon, 2020
87%	90%	95%

Vi för en ständig dialog med kunder, medarbetare, branschkollegor, leverantörer, myndigheter och politiker på alla plan – inklusive representanter för vår ägare svenska staten. Läs mer på sidorna 20-21.

Pålitligt är ett av SJs fyra värdeord. Människor ska vara trygga med att de i SJ väljer ett företag som tar stort ansvar för samhället, miljön och för att leverera en prisvärd resa. Förtroende och tillit byggs genom tydlighet om vad och vart vi som koncern vill i kombination med transparens om både fram- och motgångar. Vi vill att fler ska välja tåget för att det har gynnsamma effekter socialt, för miljön och samhällsekonomin. I vårt styrkort redovisar vi öppet mot vilka mål vi styr SJ. Vi är tydliga med de utmaningar vi själva har, liksom med vilka lösningar vi tror på. Läs mer på sidorna 24-25.

Säkerhet och punktlighet är våra viktigaste kundlöften, och vi sätter alltid säkerheten främst. Den som köpt en tåg-

resa har förväntningar på att tåget ska avgå och anlända som planerat. Vårt kundlöfte till resenärerna handlar också om service. Vi har under 2017 investerat i kraftfullare och snabbare wifi på snabbtågen och påbörjat installation av wifi i natt- och loktågen. Många väljer att resa med tåg för dess goda miljöprofil och förväntar sig att det avspeglas i mat- och dryckeserbjudandet ombord. Sedan 2015 är bistron på SJs snabbtåg KRAV-certifierad på nivå ett.

Förbättrad punktlighet, men vi behöver bli bättre

SJ arbetar för att vara punktligt på alla linjer, oavsett om vi kör i egen regi eller på uppdrag av andra. Vi har många anslutningar som också måste komma och gå i tid för att helheten ska fungera.

Systematiskt arbete såväl hos oss som inom tågbranschen har resulterat i att punktligheten för SJs kort- och medeldistanståg närmar sig det branschgemensamma målet om 95 procents punktlighet år 2020. Punktligheten för SJs medeldistanståg uppgick under 2017 till 92 procent (90) och för kortdistanstågen till 93 procent (92). Även om trenden går åt rätt håll har vi en bit kvar till målet för våra långdistans-tåg och det blir en utmaning att nå 95 procent till 2020. SJs långdistans-tåg hade 2017 en punktlighet på 82 procent (81).

När en störning väl inträffat måste vi mildra konsekvenserna

SJ informerar om trafikläget i egna kanaler på sj.se och i SJs mobilapp, via våra medarbetare ombord och i högtalarutrop på tågen. Den som ofta reser samma sträcka kan prenumerera på sms om störningar på en viss linje.





En enkel resa - tur och retur!

SJs kundvårdar finns på plats i Stockholm, Göteborg och Malmö för att hjälpa våra resenärer med information kring deras resa.

Runt 10 procent av alla störningarna på svenska järnvägen under 2017 var orsakade av SJ. Vi arbetar systematiskt med att minska den andelen ytterligare, bland annat genom att skapa mer robusta tidtabeller och att förbättra våra fordon och processer. Resterande del av störningarna berodde på orsaker utanför SJs direkta kontroll, exempelvis fel på infrastrukturen, obehöriga i spårområdet eller störningar orsakade av andra tågoperatörer.

Punktligheten är branschens största operationella utmaning och den kräver gemensamma insatser utöver att varje aktör arbetar med sina delar. Järnvägen är ett integrerat system som är beroende av att alla inblandade är operationellt skickliga och kan samarbeta. Läs mer om SJs punktlighetsarbete på sidorna 35-36.

Satsning på information vid störningar

SJ och hela branschen samarbetar för att mildra konsekvenserna för resenärer när störningar väl uppstått, framför allt genom tydlig information. Eftersom störningarna kan ha många orsaker är information och prognos för när trafiken kan återupptas inte alltid tillgängliga. Både vi och branschen arbetar för att bli bättre på att hantera och informera på ett sätt som är godtagbart för resenärerna.

SJ arbetar för att berörda resenärer ska informeras så snart som möjligt och allra helst i förväg om förseningar och nya avgångs- och ankomsttider via sms och SJs mobilapp. Aktiviteter pågår både inom SJ och tillsammans med Trafikverket för att vi snabbare ska kunna förse våra resenärer med relevant information.

Pålitlig partner i upphandlad trafik

Beställare av upphandlad trafik är viktiga kunder till SJ och vi ska vara en aktör att lita på. Vi ska leverera det vi åtagit oss enligt avtal och tillsammans med beställaren utveckla fram-

tidens resande. Som en del av partnerskapet arbetar vi för att skapa synergier mellan den trafik vi utför åt upphandlare och övrig SJ-trafik med resenärernas bästa för ögonen. Det gäller inte minst att säkerställa så att kompetens och ny utveckling kommer all trafik tillgodo.

SJ i dag

- Vi ser att våra tåg blir allt punktligare och under 2017 kom sammantaget nio av tio SJ-tåg i tid. Men skillnaderna kan vara stora beroende på sträcka och vecka och vi är inte nöjda än. Fortsatt systematiskt arbete, både i egen drift och järnvägssystemet i stort, ska leda till ytterligare förbättringar så att branschens mål om 95-procents punktlighet till 2020 nås. Läs mer på sidorna 35-36.
- Vi samarbetar med alla järnvägsaktörer i Sverige inom branschinitiativet Tillsammans för Tåg i Tid (TTT) för att förbättra förutsättningarna för punktlighet genom långsiktigt och systematiskt arbete.
- Vi utvecklar arbetssätt och verktyg som förbättrar punktligheten, exempelvis funktionen "Var ska jag stå på plattformen?" i SJs mobilapp som ger mindre stress och spring för resenärerna och bättre avgångspunktlighet för oss.
- Vi använder digitala verktyg för information och kommunikation mellan lokförare, trafikledning och medarbetare ombord samt för att informera resenärer via sms och SJs mobilapp.

SJ i morgon

- Vi vill vara ett av de mest digitala företagen i Sverige genom att utnyttja potentialen i ny digital teknik för att få en robustare trafik, vilket bidrar till nöjdare medarbetare och kunder.
- Vi vill vara ännu mer proaktiva när vi informerar om störningar så att våra resenärer kan använda sin tid effektivt.

5. Ständigt bli en bättre arbetsgivare

Vi vill vara ett föredöme som värderingsstyrd organisation

Varje dag möter vi 130 000 kunder och resenärer. Det är till stor del i de mötena som bilden av SJ formas. Våra värdeord ska genomsyra vår verksamhet och mötet med våra kunder och resenärer.

Prestationsindex¹⁾

SJ i går, 2013	SJ i dag, 2017	SJ i morgon, 2022
75	79	83

För att bilden av SJ ska stärkas är det avgörande att vi har kompetenta och engagerade medarbetare, med rätt förutsättningar att möta kundernas förväntningar. Våra medarbetare ska i sitt agerande spegla våra värdeord: Pålitligt, Enkelt, Mänskligt och Härligt.

Synen på tågbranschen har förändrats till att återigen betraktas som en framtidsbransch. Förändringen drivs främst av ökat tågresande, i hög utsträckning beroende på större förståelse för vårt gemensamma miljöansvar, men också av att tåg och järnvägsteknologi allt mer rör sig i framkant. För att attrahera rätt kompetens är det viktigt att järnvägen tydligare positionerar sig som framtidsbransch. Med högteknologiska satsningar, både för SJs medarbetare och resenärer, tar vi en aktiv roll i att säkra den positionen.

En inkluderande och välkomnande arbetsplats

SJ är en värderingsstyrd organisation. I praktiken innebär det att vi aktivt arbetar för att våra värdeord ska genomsyra hela SJ, vårt förhållningssätt till varandra och dem vi möter. Vårt syfte "vem du än är, vart du än ska" gäller inte bara våra resenärer utan även våra medarbetare. Vi verkar aktivt för att nå ökad jämställdhet och mångfald samt skapa ett inkluderande arbetsklimat präglat av respekt, trygghet och tillgänglighet. Ett SJ för alla gör oss bättre som bolag och skapar stolthet och engagemang, vilket i sin tur stärker vår konkurrenskraft både på resenärs- och kompetensmarknaden.

Mobbning och trakasserier finns hos SJ, på samma sätt som i övriga samhället. Så vill vi inte ha det och under 2017 har vi därför tagit krafttag för att skapa medvetenhet och sprida kunskap för att förändra beteenden. SJs ledare har fått relevant utbildning och möjliga lösningar på problemet har diskuterats i tvärfunktionella dialogmöten, på arbetsplatsträffar och på koncernledningens möten.

Engagerade medarbetare en avgörande faktor

SJ strävar efter att vara en så attraktiv arbetsgivare som möjligt – med utpräglad hållbarhetsprofil, erkänt gott ledarskap, stort engagemang i hälsofrågor och goda möjligheter till utveckling inom koncernen. Vi är stolta över vår arbetsgivarprofil, men den förutsätter ständig utveckling.

Vi styr verksamheten utifrån en balanserad målbild där medarbetarna har en nyckelroll. Vår övertygelse är att organisationen mår som sina medarbetare. I den årliga medarbetarundersökningen mäter vi bland annat hur medarbetarna upplever att de själva kan påverka sin arbetssituation och lösa sina arbetsuppgifter med utrymme för egna initiativ. Läs mer om hur SJ arbetar för att behålla och rekrytera engagerade medarbetare på sidorna 26-28.

SJ i dag

- Vi arbetar med olika kompetenssatsningar i syfte att både utveckla enskilda medarbetare och för att stärka SJ. Vi vill på så sätt bli ännu bättre på att ta tillvara de möjligheter som ökad digitalisering och andra samhällsförändringar för med sig.
- Vi förbättrar oss hela tiden utifrån att våra intressenter ställer allt högre krav på oss. Vår förändrings- och förbättringsresa pågår för fullt och förutsätter att både medarbetare och ledare bidrar till en kultur där vi arbetar med ständiga förbättringar.
- Vi har ett nytt ledarutvecklingsprogram som ger oss ledare som vill och vågar leva upp till SJs värdeord och ledarprinciper.
- Vi fokuserar på att tidigt fånga upp medarbetare som riskerar ohälsa. Syftet är att så snabbt som möjligt sätta in det stöd och de åtgärder som krävs för att möta och vända utvecklingen.
- Vi erbjuder våra medarbetare att under åtta timmar varje år ägna sig åt ideellt arbete under arbetstid inom SJ Volontär. Nya perspektiv skapar entusiasm vilket gynnar både våra resenärer, kunder och SJ – att göra gott känns gott.
- Vi samarbetar med bland annat Pride och Friends, något som hjälper oss att stärka företagskulturen och bli den inkluderande koncern vi vill vara.

SJ i morgon

- Vi vill genom flexibel schemaläggning ge medarbetare större möjlighet att påverka sina arbetstider och därmed lättare få ihop sina egna vardagspussel.
- Vi vill att fler av våra medarbetare agerar som ambassadörer för SJ och bidrar till att stärka vårt varumärke.
- Vi vill att mångfalden bland våra medarbetare bidrar till en kreativ och dynamisk företagskultur som i förlängningen leder till nya affärsmöjligheter.
- Vi vill att vår tydligt inkluderande kultur attraherar och bidrar till att vi får behålla medarbetare på en allt mer internationell arbetsmarknad.
- Vi vill etablera oss som en attraktiv arbetsgivare i de nordiska länderna.

¹⁾ Prestationsindex mäter medarbetarnas upplevelse av förutsättningarna för att kunna prestera. Prestationsindex är ett nyckeltal inom styrområde Medarbetare i SJs styrkort. Läs mer på sidan 26.

6. Skapa förutsättningar för lönsamma affärer

Vi vill och vi ska bedriva lönsam trafik

Den svenska järnvägen är fullt avreglerad och därmed helt öppen för konkurrens. Det är bra för samhället, kunderna och branschen, eftersom ett större utbud och fri konkurrens driver marknadstillväxt och gör oss operatörer ännu mer kundfokuserade och konkurrenskraftiga.

SJs rörelseresultat, miljoner kronor

SJ i går, 2012	SJ i dag, 2017	SJ i morgon ¹ , 2022
467	666	n/a

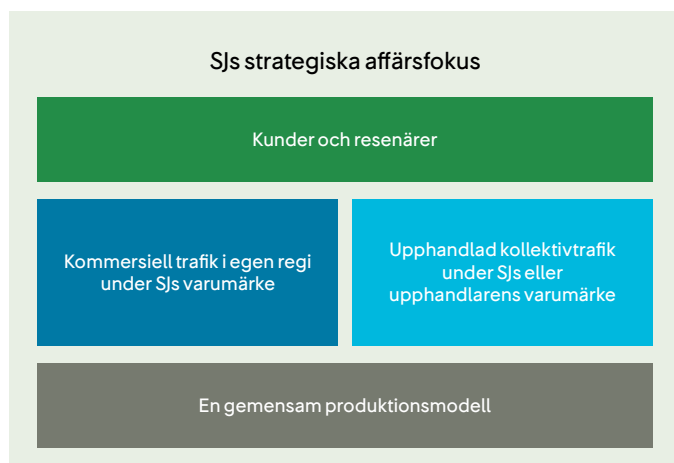
Inom SJ vill vi fortsätta att utveckla och optimera all vår trafik med det övergripande målet att få fler och nöjdare kunder och resenärer.

Vår ägare svenska staten ställer krav på oss i form av långsiktig lönsamhet. SJ har ett linjeperspektiv där varje linje och affär ska bidra till att SJs mål uppnås. Med det följer krav på effektivitet, förmåga att fortsätta utveckla oss mot operativ excellens samt kontinuerlig anpassning för att så långt möjligt tillgodose resenärernas önskemål. Allt i syfte att åstadkomma lönsamhet och bidra till SJs icke-finansiella mål.

Affärs- och intäktsmodell

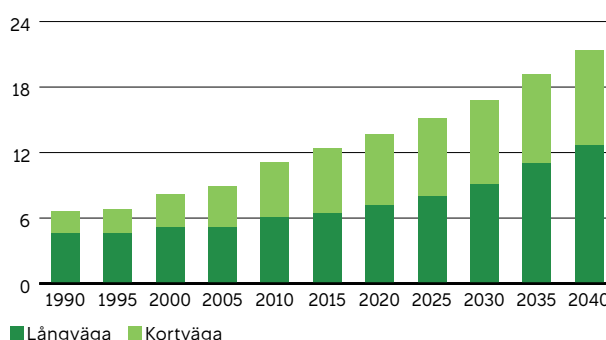
Arbetet med lönsamhet är centralt för att vi ska kunna genomföra offensiva satsningar som stärker våra möjligheter till ökade intäkter, idag såväl som imorgon. Den andra sidan av lönsamhetsarbetet är kostnadseffektivitet där vi ständigt måste ha kontroll på kostnaderna för att fortsatt vara konkurrenskraftiga. Kostnadseffektivitet förutsätter i sin tur en effektiv och robust produktion med standardiserade processer.

SJ bedriver dels kommersiell trafik i egen regi, dels trafik som upphandlas av regionala kollektivtrafikmyndigheter och nationella trafikupphandlingsmyndigheter. Modellen för trafikproduktion är i grunden densamma, vilket ger oss



¹ SJ lämnar inte prognos.

Utfall och prognos för tågmarknaden i Sverige, miljarder personkilometer



Källa: Myndigheten Trafikanalys, Trafikverket och SJs analys

väsentliga konkurrens- och stordriftsfördelar. Genom att vara aktiva inom både kommersiell och upphandlad trafik skapar vi även synergier för våra resenärer då vi kan trafikera och koordinera både korta och långa sträckor.

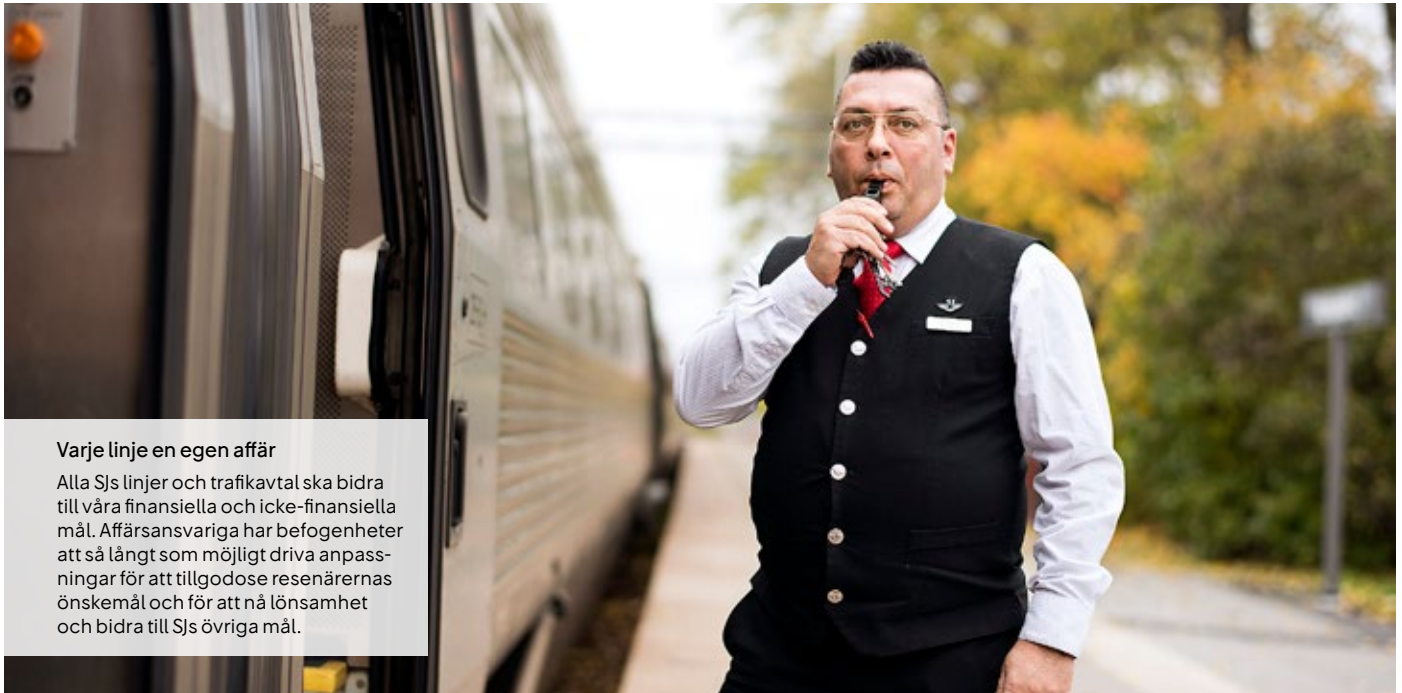
Kommersiell egentrafik under SJs varumärke

Inom den kommersiella egentrafiken agerar SJ för att öka konkurrenskraften på alla linjer vi trafikera. Kort restid, täta avgångar och kundanpassade ankomsttider gör oss attraktiva inte enbart i förhållande till andra tågoperatörer, utan även gentemot andra trafikslag.

Vi driver vår kommersiella egentrafik inom fyra tågkoncept – SJ Snabbtåg, SJ InterCity, SJ Regional och SJ Natttåg. Snabbtågen är vår premiumprodukt med kort restid, hög komfort, bistro och 1 klass. SJ InterCity med våra loktåg trafikera delvis samma sträckor, men har längre restid, något lägre komfort och lägre pris. Med SJs regionaltåg reser man enkelt kortare sträckor och konceptet är utformat för att möta pendelresenärernas behov. SJs natttåg möjliggör för resenären att sova i liggvagn, sovvagn eller egen 1 klass kupé. Kommersiell trafik drivs alltid under SJs varumärke och vi har fullt ansvar för utveckling, försäljning, produktion och leverans av våra kunderbjudanden. Ett arbete pågår där vi ser över våra koncept och hur vårt erbjudande ska se ut framöver.

Upphandlad trafik under SJs eller upphandlarens varumärke

Upphandlad trafik förekommer på linjesystem och sträckor som belagts med trafikplikt. Enligt kollektivtrafiklagen har de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) som ett av sina huvuduppgifter att fatta beslut om allmän trafikplikt för den regionala kollektivtrafik som samhället avser att ta



Varje linje en egen affär

Alla SJs linjer och trafikavtal ska bidra till våra finansiella och icke-finansiella mål. Affärsansvariga har befogenheter att så långt som möjligt driva anpassningar för att tillgodose resenärernas önskemål och för att nå lönsamhet och bidra till SJs övriga mål.

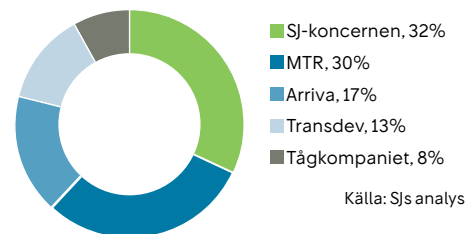
ansvar för. Alla beslut om allmän trafikplikt ska kunna härledas ur det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Beslut om allmän trafikplikt får bara fattas av en RKM och avse regional kollektivtrafik inom eller mellan regioner där kommersiell trafik inte är möjlig.

Upphandlad trafik utförs på uppdrag av upphandlare (beställare), efter att operatörer konkurrerat om trafikeringsuppdragen. Beställande myndighet är kravställare och operatörerna är leverantörer av den trafik och övriga tjänster som kontrakteras. Exempel på upphandlad trafik är regional- och pendeltågstrafiken i Västsverige, som SJ bedriver via sitt helägda dotterbolag SJ Götalandståg på uppdrag av Västtrafik, Hallandstrafiken och Jönköpings länstrafik.

Statliga myndigheten Trafikverket upphandlar långväga trafik med flyg, båt, buss och tåg som bedöms vara samhällsviktig. Ett exempel är nattågstrafiken till och från övre Norrland som SJ kör.

I Norge upphandlar Norska Jernbanedirektoratet såväl regional som interregional tågtrafik i geografiskt avgränsade koncessionsavtal. Det innebär att operatörerna främst konkurrerar om anbud där en operatör får i stort sett ensamrätt på att trafikera ett område. Endast i begränsad omfattning får flera operatörer köra sida vid sida på de norska spåren och konkurrera om resenärerna.

Uppskattade marknadsandelar inom upphandlad tågtrafik i Sverige 2018



SJ är en stor aktör inom upphandlad tågtrafik

SJ har den största marknadsandelen avseende upphandlad tågtrafik i Sverige, även om vi sedan mitten av december 2016 inte längre kör pendeltågen i Stockholms län.

Omsättningsmässigt är SJ dock väldigt litet jämfört med konkurrenterna, av vilka merparten har ett moderbolag ägt av en utländsk stat. Under de kommande åren kommer flera stora upphandlingar att genomföras i Sverige, Norge, Danmark och Finland.

SJ i dag

- Vi fortsätter moderniseringen av X 2000-tågen för att ytterligare öka vår tågflottas attraktions- och konkurrenskraft. Under 2017 fattades även beslut om att investera i ett 30-tal nya snabbtåg samt att upprusta SJs samtliga nattågsvagnar.
- Vi kör sedan december 2016 Tåg i Bergslagen på uppdrag och har under 2017 även fått utökat förtroende från Mälardalen avseende trafik i Mälardalen.
- Vi skapar möjlighet för fler att resa billigt och optimerar våra intäkter genom dynamisk prissättning. Vi matchar utbud och efterfrågan med pris så att populära avgångar får ett högre pris och avgångar med lägre efterfrågan ett lägre pris.
- Vi stärker vår konkurrenskraft inom den kommersiella trafiken genom löpande resenärsdialoger kring linjer och turtäthet.
- Vi har under senare år lämnat väsentliga bidrag till samhället genom utdelningar till vår ägare svenska staten.

SJ i morgon

- Vi vill fortsätta att ha kund Anpassade lösningar som gör SJ till resenärernas förstahandsval. Därför utvecklar vi våra erbjudanden tillsammans med våra kunder och våra mest frekventa resenärer. Genom mobilappen SJ Labs deltar kunderna i utvecklingen för att få en tjänst eller produkt som uppfyller deras önskemål.
- Vi vill fortsätta att förnya och förbättra fordonsflottan genom investeringar i nya och befintliga tåg.
- Vi vill utvecklas till en av branschens mest effektiva operatörer genom operativ excellens, inte bara i egen drift utan i hela det järnvägssystem SJ trafikerar.
- Vi vill på sikt vara en ledande tågoperatör inte bara i Sverige, utan även i våra nordiska grannländer.

7. Ta fullt ansvar för egen utveckling för att också kunna ta ett bredare ansvar

Vi vill leda tågbranschens utveckling i samverkan med andra

Den ökade konkurrensen på spåren har både medfört marknadstillväxt och bidragit till att vi arbetar mer kundnära och effektivt. SJ har på 16 år gått från att vara ett statligt affärsverk på en monopolmarknad till att vara en effektiv och affärsmässig tågoperatör på en marknad med full konkurrens.

Av SJ verkställd utdelning till ägaren, miljoner kronor

SJ i går, 2012	SJ i dag, 2017	SJ i morgon, 2022
12	260	30-50% av årets resultat

År 2011 genomfördes sista steget i avregleringen av den numera fullt konkurrensutsatta svenska järnvägen. SJs förändringsresa från statligt verk till affärsmässig tågoperatör påbörjades dock långt tidigare än så. Konkurrens på lika villkor är därför något vi länge förespråkade. Implementeringen av EUs fjärde järnvägspaket innebär bland annat att marknaden för nationell persontrafik i hela EU öppnas för konkurrens 2020.

Idag är SJ ett vinstdrivande bolag. En viktig framgångsfaktor är den hållbara affärsstrategin, ett tydligt vägval istället för en separat hållbarhetsstrategi. Hållbarhetsfrågorna är helt integrerade i SJs bolagsstyrningsmodell, där verksamheten styrs utifrån ett värdeskapande helhetsperspektiv. I vår styrmodell säkrar vi förbättrad måluppfyllelse av de icke-finansiella nyckeltalen och en stabil finansiell lönsamhet. Läs mer om årets mål och utfall på sidan 25.

En hållbar strategi

Under 2012 inleddes en omfattande förändring av SJ där bland annat de viktigaste strategiska frågorna identifierades. Resultatet blev tre övergripande prioriteringar, ett större fokus på kvalitet inklusive punktlighet, att övergå från nät-till linjestyrning samt att genomföra en generell kostnads-effektivisering. Under 2012 utvecklade SJ även sin styrning så att de sociala, miljömässiga och ekonomiska perspektiven kopplades till koncernens nya styrkort. Läs mer om hur SJ styrs i Bolagsstyrningsrapporten på sidorna 42-50.

Den översyn som genomfördes tydliggjorde även vikten av att återskapa förtroendet för tågtrafiken i sin helhet. Det resulterade i aktiviteter för att ändra SJs företagskultur liksom i förtroendeskapande aktiviteter gentemot externa intressenter.

År 2013 fastställdes SJs långsiktiga strategi för att möta de förändringar branschen står inför. Den långsiktiga strategin är indelad i tre tidshorisonter, som delvis överlappar varandra. Fokus under horisont ett är att sätta en bas för lönsamhet, där kostnadseffektiviseringar är centralt. Under horisont två säkerställs långsiktig lönsamhet genom att kontinuerligt utveckla kunderbjudandet. Under horisont tre ska SJ skapa strategisk tillväxt genom exempelvis ett bredare geografiskt erbjudande eller genom att köra höghastighetståg. Idag arbetar vi parallellt med aktiviteter inom alla tre horisonter för att trygga vår framtida utveckling.

SJ samverkar med branschen i alla relevanta forum

SJ har både egen och upphandlad trafik och vi kör både egna och andras fordon. Det ger oss en överblick över branschen som tillsammans med vår långa erfarenhet gör oss unika. Vi ser nödvändigheten av att samverka med andra branschaktörer inom en rad frågor för branschens och resenärernas bästa, även om vi i andra fall möts som konkurrenter.

SJ deltar aktivt i samtliga relevanta samarbeten på såväl nationell som europeisk nivå. Järnvägsbranschens Samverkansforum (JBS) organiserar hela branschen kring frågor om bland annat kompetensförsörjning och punktlighet. SJ har ett stort engagemang i Tillsammans för Tåg i Tid (TTT) som drivs av JBS och beskrivs på sidan 29. SJs vd Crister Fritzson är ordförande i Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO), där SJ deltar aktivt i arbetsgrupper kring exempelvis trafiksäkerhet, infrastruktur, införande av säkerhetssystemet ERTMS och EUs regelverk.

BTO är i sin tur medlem i Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER), den mest betydelsefulla samarbetsorganisationen för järnvägsföretag i Europa när det gäller påverkan på EUs institutioner. Sedan 2017 är SJs vd Crister Fritzson ordförande i CER, vilket ger stora möjligheter att lyfta fram frågor av särskilt intresse utifrån ett svenskt branshperspektiv. SJ är även medlem i Internationella Järnvägsunionen (UIC), som bland annat underlättar hantering av internationella tågbiljetter och arbetar med teknisk standardisering.

Digitaliseringen skapar nya möjligheter

Vår omfattande intressentdialog är en förutsättning för att SJ ska fortsätta att vara relevant i en snabbt föränderlig värld. Men vi nöjer oss inte med att prata utan involverar kunder och branschkollegor i utvecklingen av nya tjänster och produkter. Digitaliseringen innebär en stor förändring för såväl SJ och tågbranschen som för våra kunder och resenärer.

Inom SJ Labs utforskar vi ständigt nya möjligheter och tekniker för att kunna erbjuda nya innovationer till våra kunder och resenärer. Allt arbete baseras på att SJ tillsammans med kunderna stegvis utvecklar nya tjänster. Idén till chippbiljetten, där SJ var först i världen med att erbjuda resenärer att ha biljetten i ett chippimplantat, kom från en kund och projektet genomfördes inom SJ Labs.

Vi ser även över våra interna processer och arbetsverktyg för att ta tillvara de möjligheter som digitaliseringen erbjuder. Tekniken finns redan och det är våra medarbetare som bidrar med förslag på var den kan göra nytta. GPS-sändarna i de läsplattor SJs lokförare använder har gjort att vi nu kan få mer korrekt information om var andra tåg befinner sig och därigenom anpassa hastigheten för att undvika förse-



Digitaliseringen förändrar SJ och branschen

Under de kommande åren ser vi över våra verktyg och processer, både mot kund och internt, för att se var digitala lösningar kan effektivisera och förbättra. Ett viktigt digitaliseringsprojekt var bistrokassorna.

ningar. Digitaliseringen innebär även ökade möjligheter till fjärrstyrd tillståndsovervakning som kan användas för operativ övervakning av våra fordonas status, som beslutsstöd vid underhållsstyrning och vid analys och trendning för att identifiera förbättringsmöjligheter.

SJ – den naturliga branschexperten

Vi ska vara den självklara samtalspartnern på både nationell, regional och lokal nivå när det gäller att skapa ett hållbart

transportsystem i bred bemärkelse. Genom vårt engagemang i olika remissinstanser, utskott och branschsamarbeten är SJ också den naturliga branschexperten inom persontransporter på järnväg. Precis som i vårt övriga hållbarhetsarbete både kan och vill SJ bidra till att tågbranschen som helhet utvecklas, förbättras och åtnjuter större förtroende från våra intressenter. Det är bra både för oss som kör tåg, för våra kunder och resenärer och för klimatet.

SJ i dag

- Vi gör stora investeringar i både befintliga och nya tåg tack vare det arbete som lagts ned på att skapa ett stabilt och långsiktigt lönsamt SJ.
- Vi är aktiva i samtliga relevanta nationella och europeiska branschinitiativ för att bidra till att utveckla tågbranschen i stort.
- Vi utvecklar tillsammans med våra kunder SJ till ett ännu bättre reseföretag genom SJ Labs. Flera projekt pågår med fokus på interna processer och på hur vi möter våra kunder och resenärer.
- Vi ansöker om tåglägen (spårtid) på ett ansvarsfullt sätt och ansöker bara om spårtid som vi har för avsikt att använda.
- Vi arbetar aktivt med våra leverantörer för att tillsammans med dem göra våra produkter ännu bättre.
- Vi träffar regelbundet företrädare för landets regioner för att så långt som möjligt hitta samverkansmöjligheter mellan den trafik SJ bedriver i egen regi och upphandlad regional kollektivtrafik.
- Vi bevakar den fortsatta avregleringen av den europeiska järnvägsmarknaden och utvärderar kontinuerligt möjligheterna att köra tåg utanför Sverige.

SJ i morgon

- Vi vill fortsätta att löpande utveckla samarbetet med trafikupp-handlande myndigheter och landets regioner. Genom tät dialog finner vi lösningar som gynnar regionens invånare.
- Vi vill göra våra fordon intelligentare. Med hjälp av Internet Of Things (IOT) kommer SJs tåg att vara uppkopplade och kommunicera med andra system, vilket möjliggör automatisering av service och underhåll. Vår nya X 2000-flotta kommer varje timme att sända en miljard signaler med information om delar som är på väg att behöva service.
- Vi vill på sikt och allt eftersom fler marknader öppnar för konkurrens vara en europeisk tågoperatör. Ett första naturligt steg är att ta del av de möjligheter som uppstår, främst inom upphandlad trafik, i samband med att våra grannländers tågmarknader avregleras.

Samverkan skapar värde

Kunderna och resenärerna är SJs viktigaste intressenter. Våra medarbetare möter dem dagligen före, under och efter deras resa. För att vi ska ha konkurrenskraftiga erbjudanden är dialogen med våra intressenter avgörande. Vi både vill och förväntas leva upp till högt ställda förväntningar.

Sjs intressent- dialog

Kunder/resenärer

Relationen med kunder och resenärer är helt avgörande för SJs fortsatta framgång och tillväxt.

Dialogtillfällen: Kontinuerlig dialog genom SJs försäljningsorganisation, kundtjänst, medarbetare ombord och sociala medier. Ytterligare tillfällen är de olika former av kundundersökningar där kunder och resenärer får tycka till och är med och utvecklar nya produkter och tjänster, till exempel genom mobilappen SJ Labs.

Uppföljning: Nöjd kundindex (NKI), inklusive Serviceindex och andra nyckeltal (kvartalsvis), Nöjd resenärsindex (NRI, kvartalsvis).

Frågor i fokus 2017: Förbättrad trafik kommunikation, personalisering av vårt kunderbjudande samt fortsatt utveckling och förbättring av våra digitala tjänster och kanaler.

Medarbetare

SJ är sina medarbetare. Medarbetarnas engagemang och prestation är avgörande för en solid leverans och nöjda kunder. SJ ska erbjuda en trygg och stimulerande arbetsplats.

Dialogtillfällen: Tvärfunktionella dialogmöten, medarbetarundersökning, utvecklingssamtal, arbetsplatsträffar och andra interna kanaler. Dialog med medarbetarnas fackliga företrädare.

Uppföljning: Målkontrakt, sjukfrånvaro (månadsvis), Serviceindex (kvartalsvis), årlig medarbetarundersökning med ledarskapsindex och prestationsindex samt frågor kring mobbning och trakasserier, mätetal för hälsa samt frågor kring kränkande särbehandling, medåkning och medarbetarsamtal.

Frågor i fokus 2017: Medarbetarnas bidrag för ökad punktlighet, SJs långsiktiga strategi och mål och de närmaste årens utmaningar, SJs företagskultur, åtgärder mot mobbning och trakasserier.

Trafikverket

Trafikverket är SJs viktigaste leverantör och samverkanspartner för att leverera väl fungerande tågresor till resenärerna. Samverkan med Trafikverket inkluderar såväl strategiskt arbete med tidtabeller och underhållsåtgärder på järnvägen, som operativt arbete kring trafikläget.

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

Uppföljning: Punktlighetsstatistik (veckovis).

Frågor i fokus 2017: Branschens mål om 95 procents punktlighet och gemensamma projekt för att nå dit, tilldelning av avgångar i samband med underhållsarbeten och handlingsplan för att undvika omfattande störningar vid storhelger.

Ägare

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

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

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

Frågor i fokus 2017: Uppföljning av hållbart företagande, upphandling av nya fordon.

Regionala kollektivtrafikmyndigheter

SJ utför både kommersiell egentrafik och trafik på uppdrag av regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM). SJs trafik bidrar därigenom till regionala trafikförsörjningsprogram kommersiellt och samhällsfinansierat.

Dialogtillfällen: Så kallade stråkmöten med infrastruktur- och trafikplanerare samt personliga kontakter och branschforum.

Uppföljning: Avtalsuppföljning, möten, dialog (löpande).

Frågor i fokus 2017: Kvalitet inklusive punktlighet, nöjdhet bland resenärerna, och för resenärerna optimerade utbud som är kostnadseffektiva.

SJ har en viktig roll i samhället

Individer, organisationer och företag ställer med rätta höga krav på oss som företag och förväntar sig mycket mer än en smidig resa. SJ förväntas ta ansvar för verksamhetens sammanbundna påverkan på människor och miljö samt skapa värde för samhället.

För att kunna leva upp till förväntningarna är det avgörande att vi känner till och förstår vad som driver intressenterna. Vår täta dialog med kunder, resenärer och andra intressenter tillför värdefulla insikter som blir underlag för att vidareutveckla

vårt erbjudande. Samverkan med intressenterna bygger på ömsesidigt förtroende, respekt och öppenhet och är en integrerad del av SJs arbetssätt.

Vi samverkar på både strategisk, taktisk och operativ nivå med våra huvudintressenter. Samverkan på taktisk och operativ nivå handlar om ett nära samarbete i vardagen, till exempel den dagliga kontakten med Trafikverket avseende trafikläget eller den dagliga dialogen med kunder och resenärer på tågen och i sociala medier.

Lagstiftare

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

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

Uppföljning: Omvärldsanalys (löpande).

Frågor i fokus 2017: ID-kontroller på resor från Danmark, ny europeisk tillgänglighetslagstiftning, EUs nya dataskyddsförordning och tillämpning av kollektivtrafiklagen.

Media

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

Dialogtillfällen: Presstelefon dygnet runt, intervjuer, pressträffar och sociala medier.

Uppföljning: Löpande mediabevakning och analys.

Frågor i fokus 2017: Nya X 2000, höghastighetståg, ökad regional närvaro och dialog, investeringar i ny snabbtågsflotta och upprustning av nattågsvagnar.

Föreningar/organisationer

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

Dialogtillfällen: Informationsutbyte, utbildning och samarbete exempelvis för landsbygd, pendlare och personer med funktionsnedsättning.

Uppföljning: Nöjd kundindex (kvartalsvis).

Frågor i fokus 2017: Tillgänglighet, antal avgångar och avgångstider.

Leverantörer/partners

För att SJ ska kunna leverera och utveckla reseupplevelser som våra kunder och resenärer uppskattar, samarbetar SJ aktivt och långsiktigt med sina leverantörer och partners.

Dialogtillfällen: Löpande dialog, riktade enkäter, omförhandlingar och upphandlingar samt uppföljning och utveckling av befintliga och nya tjänster.

Uppföljning: Fördjupade leverantörs- och partnerskapsbedömningar avseende hållbarhet (kvartalsvis) samt löpande avtalsuppföljning.

Frågor i fokus 2017: Punktlighet, hållbarhet, mätning av vår upplevda samarbetsförmåga och etablering samt utveckling av fördjupade partnerskapssamarbeten.

Att vara hållbar innebär att ta ansvar



”
**Aldrig förr har tågets
roll varit viktigare i
vår gemensamma
strävan efter ett
hållbart samhälle.
Kollektivtrafik är på
modet igen.**

Miljön och klimatet är en helt avgörande del av ett hållbart samhälle där alla har ett ansvar att ta. Det krävs att vi i resebranschen satsar och investerar oss in i framtiden. Det finns inga genvägar. Visionen att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer påverkar alla transportslag. I synnerhet om vi ska kunna möta behovet av klimatsmarta resor och skapa hållbar tillväxt i såväl storstadsområden som glesbygd.

Järnvägen har en viktig roll i hur Sverige ska nå sina klimatmål, men det räcker inte. För att möta behovet av ett hållbart transportsystem i dess bredaste bemärkelse behöver hela resebranschen ta ett samlat grepp och var och en verka för att minska sin egen miljöbelastning.

Resebranschen för interregionala, nationella och internationella resor har även ett tydligt ansvar för att i samverkan skapa ett mer energieffektivt trafiksystem. Alla trafikslag har en plats både idag och i framtiden, såväl tåg som flyg, bil, båt och buss. För att skapa en mer hållbar resebransch behöver alla ta tillvara den potential som finns i forskning kring att skapa transporteffektiva hållbara samhällen, använda ny teknik samt ur ett energiperspektiv, utveckla de sätt som en resa produceras idag.

Det gemensamma ansvaret är att utveckla ett hållbart samhälle som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att få sina behov uppfyllda.

Tåget är det mest energieffektiva och minst miljöbelastande trafikslaget samtidigt som tåget är en allt viktigare del av hela trafiksystemet. För att kunna möta de ökande resebehoven i städer och regioner, liksom i det nationella såväl som det nordiska perspektivet, och skapa fler synergier med andra trafikslag, behöver myndigheter och tågoperatörer som verkar i Sverige och Norden fördjupa sin dialog och sitt samarbete. Inte minst för att få samsyn kring behov av infrastrukturåtgärder som stärker ländernas konkurrenskraft.

Ett intressant och gränsöverskridande europaprojekt är Fehmarn Bält-tunneln, en planerad förbindelse över Fehmarn Bält. Tunneln kommer att innehålla både motorväg och järnväg, och får i princip samma sträckning som färjelinjen Rødby–Puttgarden. Byggstart planeras till 2019–

2020 och förbindelsen beräknas vara klar åtta till nio år efter byggstart. En satsning som ger oss i Norden helt nya möjligheter att nå Europa.

EU-kommissionen arbetar vidare med ett europeiskt perspektiv på järnvägssystemet, såsom ERTMS, enhetligt godkännande av fordon och annan avgörande standardisering. Men järnvägens framtid kan inte enbart utformas av politiker. SJ tar en mycket aktiv del i arbetet med att skapa ett fungerande och enhetligt europeiskt järnvägssystem.

SJs vd Crister Fritzson utsågs 2017 till ordförande i CER, The Community of European Railway and Infrastructure Companies, med drygt 70 medlemsföretag. CER har tagit som en av sina främsta uppgifter att göra verklighet av EUs fjärde järnvägspaket. Det syftar till att avreglera Europas tågmarknad, öka tågresandet och på så sätt bidra till att klimatmålen nås.

I alla branscher måste den största aktören ta det största ansvaret. För SJ är det självklart att känna ansvar för en väl fungerande samverkan med andra tågoperatörer, regionala och nationella intressenter genom att aktivt bidra med våra kunskaper och erfarenheter i utvecklingen framåt.

SJs framgång de senaste åren beror i hög grad på att vi hittat en bra balans mellan samhällsintressen och egna intressen. SJ har inget formellt samhällsuppdrag, men känner starkt samhällsansvar i att bidra till att stärka näringslivet, regionernas och hela Sveriges konkurrenskraft och att främja tillväxt.

SJs skickliga medarbetare har 2017 levererat ännu ett mycket bra resultat – utifrån alla de tre perspektiven för ett hållbart företagande; socialt, miljömässigt och ekonomiskt. Det skapar förtroende för den fortsatta resan.

Stockholm i mars 2018

Jan Sundling
Styrelseordförande

Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för SJ AB (organisationsnummer 556196-1599) avger härmed årsredovisning och koncernredovisning för räkenskapsåret som slutade den 31 december 2017. Redovisningen godkändes av styrelsen och vd för publicering den 19 mars 2018 och kommer att föreläggas årsstämman den 24 april 2018 för fastställande.

Moderbolaget är ett svenskt aktiebolag med säte i Stockholm, Sverige. Huvudkontoret finns på Vasagatan 10, 105 50 Stockholm. SJ AB ägs till 100 procent av svenska staten.

Viktiga händelser 2017

- Den 12 januari tecknade SJ och Mälars avtal om att SJ ska köra ytterligare en linje. Avtalet gäller till december 2020 med möjlighet till förlängning i fem år.
- Den 14 februari fattade SJs styrelse ett inriktningsbeslut om att investera cirka 150 MSEK i ombyggnad, upprustning och komforthöjning av SJs samtliga nattågsvagnar. Den första upprustade nattågsvagnen kommer att tas i trafik 2018.
- Den 14 februari fattade SJs styrelse även ett inriktningsbeslut om att förbereda upphandlingen av ett 30-tal nya snabbtåg för fjärrtrafik. Beslut att inleda upphandlingen fattades den 21 september. Investeringen på 5-6 miljarder kronor är SJs största investering i fordon på över 30 år.
- Den 28 februari utnyttjade SJ möjligheten att genomföra avtalad frivillig återbetalning av lån om 243 MSEK. SJ hade under 2016 ett starkare kassaflöde än förväntat och till följd av det överskottslikviditet.
- Den 6 mars introducerades Swish som betalmedel vid köp av biljetter i SJs egna kanaler.
- SJ undertecknade den 6 april en förlängning av avtalet om nattågstrafik på linjen Stockholm–Luleå–Narvik med Trafikverket. Det nya avtalet sträcker sig till slutet av 2020.
- Trafikverkets sena planering av underhållsarbeten på järnvägen medförde att SJ under framför allt andra och tredje kvartalet inte kunde släppa biljetter till försäljning förrän väldigt nära avgång. Det försvårade resenärernas planering och medförde förlorade intäkter för SJ när resenärer valde andra transportmedel. Därutöver tärde det på SJs varumärke.
- Dagen före midsommarafton orsakade en arbetsplatsolycka hos en entreprenör till Trafikverket ett totalstopp i tågtrafiken söder om Stockholm Central. Händelsen fick stora konsekvenser för SJs tågtrafik och 36 000 resenärer på 120 SJ-tåg påverkades.
- Ett av SJs regionaltåg kolliderade den 26 september med ett militärfordon. Loket spårade ur och fem personer skadades, varav två allvarligt. Trafikverkets rapport pekar på att orsaken till olyckan var brister hos Försvarsmakten.
- Den 1 oktober lanserades Movingo, Mälars nya pendlarbiljett för resenärer i Mälardalen. Biljetten ger resenärerna tillgång till SJs regionaltåg och övrig kollektivtrafik. Lanseringen innebar att SJs månadskort i Mälardalen försvann, med några få undantag.

SJs verksamhet och marknad

SJ är ett reseföretag där kärnverksamheten är persontrafik på järnväg. SJ är huvudsakligen verksam på marknaderna för regional- och fjärrresor inom Sverige samt till Oslo, Halden, Narvik och Köpenhamn. SJ bedriver kommersiell trafik i egen regi och upphandlad trafik. Under 2017 bedrevs tågtrafiken i koncernen i moderbolaget SJ AB och dotterbola-

get SJ Götalandståg AB. Övriga dotterbolag har begränsad verksamhet.

Tågresandet i Sverige visar en positiv utveckling där växande befolkning, ekonomisk tillväxt och ökad miljömedvetenhet ökar efterfrågan. Resandet (mätt i personkilometer) med SJs kommersiella egentrafik ökade med 3 procent under 2017 jämfört med föregående år.

Den svenska järnvägen är fullt avreglerad och därmed helt öppen för konkurrens. Ökat tågresande har medfört ökat utbud, vilket i sin tur gjort att kapacitetsutnyttjandet i det svenska järnvägsnätet har slagit i taket. Inte minst runt storstäderna är situationen kritisk, även om Stockholm C avlastas av den nya Citybanan sedan juli 2017.

Tåget är det mest energieffektiva och minst miljöbelastande trafikslaget och därmed en viktig del för att Sverige ska nå sitt ambitiösa klimatmål. Snabbare och punktligare tågtrafik är en förutsättning för att tåget ska fortsätta att vara attraktivt, vilket kräver stora investeringar i både befintlig och ny järnvägsinfrastruktur. Att bygga höghastighetsjärnvägar för 320 km/h skulle möta den ökade efterfrågan och bidra till att, genom kortare restider, flytta resenärer till tåget från flyg och bil samt till att knyta ihop Sverige. Hösten 2017 lämnade Trafikverket sitt förslag till nationell plan för transportsystemet för åren 2018–2029 till regeringen. Berörda instanser, däribland SJ, lämnade under hösten remissynpunkter till regeringen, som förväntas fastställa planen under våren 2018.

Det europeiska järnvägsnätet är inte harmoniserat. Länderna använder olika standarder och tekniska system vilket försvårar gränsöverskridande tågtrafik. EUs fjärde järnvägs paket syftar till ökad konkurrens inom järnvägssektorn genom att bland annat skilja infrastruktur från trafik, införa EU-godkännande av tågfordon samt genom andra nödvändiga strukturåtgärder och tekniska reformer. Paketet ska skapa bättre förbindelser inom EU liksom till grannländer. Förändringarna syftar även till att bidra till att nå utsläppsmål och till att främja ökad transport på järnvägarna. Enligt tidplanen ska det 2020 vara möjligt att ansöka om tåglägen och kapacitet för kommersiell trafik inom hela EU.

I Norge, Danmark och Finland inleds nu avregleringen. I Norge publicerades förfrågningsunderlag för den första sträckan hösten 2017 och tilldelningsbeslut fattas 2018. I Danmark publicerades förfrågningsunderlaget för den första upphandlingen i slutet av 2017, även där fattas tilldelningsbeslut 2018. I Finland pågår förberedelser inför de första planerade upphandlingarna.

Osäkerhetsfaktorer

I januari 2013 ansökte Konkursverket om att SJ skulle åläggas att betala upphandlingskadeavgift, då bolaget inte följt upphandlingsreglerna i lagen om offentlig upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (LUF). SJ bestred ansökningarna. Förvaltningsrätten i Stockholm beslutade 2014 att avvisa Konkursverkets ansökningar, då rätten ansåg att SJs verksamhet inte omfattas av LUF och att lagen således inte är tillämplig på SJs upphandlingar. Förvaltningsrättens beslut överklagades av Konkursverket till kammarrätten.

Kammarrätten meddelade 2015 dom till SJs fördel. Konkursverket överklagade domen till Högsta förvaltningsdomstolen och begärde prövningstillstånd, vilket beviljades. I juni 2017 beslutade Högsta förvaltningsdomstolen att skicka begäran om förhandsavgörande till EU-domstolen. En nationell domstol kan skicka frågor som rör tolkningen av EU-rätten till EU-domstolen för ett klagö-

rande. Det här är första gången en svensk domstol använder sig av den möjligheten.

Om Högsta förvaltningsdomstolen dömer till Konkursverkets fördel innebär det att SJs verksamhet är av sådant slag att den i sig omfattas av upphandlingsreglerna i LUF och bakomliggande EU-direktiv. Om verksamheten utövas på en direkt konkurrensutsatt marknad med fritt tillträde kan den emellertid undantas från skyldighet att följa upphandlingsreglerna efter ansökan hos EU Kommissionen. För det fall Konkursverket vinner framgång i målet kommer SJ att ansöka om undantag hos EU Kommissionen på den grunden att bolaget bedriver verksamhet på en fullt avreglerad och konkurrensutsatt marknad.

Förväntad framtida utveckling

Flera upphandlingar är på gång i Sverige, Norge, Danmark och Finland. SJ utvärderar dessa affärer noggrant för att på sikt bli en ledande tågoperatör även i de nordiska grannländerna.

Att verka för ett ökat tågresande är en central del i SJs strategi för att expandera affären och skapa strategisk tillväxt, både inom egentrafiken och den upphandlade trafiken. De beslut om investeringar i SJs fordonsflotta som fattades under 2017 möjliggör för SJ att erbjuda ett större utbud samtidigt som förutsättningarna för bland annat högre punktlighet och kundnöjdhet förbättras. SJ utvärderar kontinuerligt hur verksamheten kan växa genom att analysera befintliga och nya linjer såväl nationellt som internationellt.

Hållbarhetsrapport: Ansvarsfull styrning

SJs hållbarhetsrapport enligt Årsredovisningslagen omfattar sidorna 24–39.

SJs affärsidé är att erbjuda marknadens mest kundnära och hållbara resande i egen regi och tillsammans med andra. Det innebär att SJ ska vara bäst på att tillgodose kundernas behov och att socialt, miljömässigt och ekonomiskt ansvar ska gå hand i hand genom hela verksamheten. SJs affärsmodell har två ben: SJ bedriver kommersiell tågtrafik i egen regi under eget varumärke samt tågtrafik som upphandlats av regionala eller nationella kollektivtrafikmyndigheter under eget eller upphandlarens varumärke. Produktionsprocesserna för båda benen är i grunden desamma, vilket skapar konkurrens- och stordriftsfördelar.

Hållbart företagande är helt integrerat i SJs affärsmodell. Med utgångspunkt i bolagets vision, affärsidé, värdeord och balanserade styrkort bedrivs verksamheten på ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbart sätt. SJs balanserade styrkort omfattar sex styrområden som mäts och följs upp regelbundet, varje månad, kvartal och/eller år. På motsvarande sätt används styrkortet för att identifiera och minimera risker inom varje styrområde, se sidorna 38–39.

SJs ledningssystem beskrivs på sidan 25.

Övergripande analys av utfall 2017

Utfallen förbättrades under 2017 inom flertalet styrområden. Inom styrområde Medarbetare förbättrades utfallet för sjukfrånvaro och ledarskapsindex, som båda nådde satta mål efter flera års systematiskt arbete. Prestationsindex förbättrades också men nådde inte målet. SJs mål för nya nyckeltal mångfald nåddes.

Punktlighet är SJs viktigaste hållbarhetsmål. Under 2017 nåddes målet för medeldistanståg och punktligheten för kortdistanståg förbättrades utan att nå målet. SJ bedömer att branschens mål om 95 procents punktlighet till 2020 är fullt uppnåeligt för medel- och kortdistanståg. Även om punktligheten för SJs långdistanståg förbättrades under 2017, kommer det att bli en utmaning att nå branschmålet. SJ arbetar intensivt med branschen och på egen hand för att nå målen.

Utfallet för SJ Volontär såg en betydande förbättring men avvek ändå från uppsatt mål. Aktiviteter pågår för att få fler medarbetare att engagera sig ideellt på arbetstid.

Läs mer om utfall 2017 för samtliga nyckeltal på sidorna 25–37.

De globala hållbarhetsmålen och SJs roll

Världens ledare har förbundit sig att uppnå tre saker under de kommande 15 åren: Utrota extrem fattigdom, minska ojämlikheter och orättvisor i världen samt att lösa klimatrisken. För att nå detta har 17 globala hållbarhetsmål beslutats. UNEP, FNs utvecklingsprogram, har ett samordnande ansvar för att assistera länder med att integrera målen i sina nationella policyer och budgetar. Även företag förväntas analysera målen och identifiera på vilket sätt verksamheten kan bidra till måluppfyllelsen.

För SJ har tre av målen störst relevans under kommande affärsplanperiod 2018–2022 genom att vi kan bidra och vara en del av lösningen:

Mål 7: Hållbar energi för alla

Den globala förbättringstakten vad gäller energieffektivitet ska fördubblas till 2030.

SJs roll: Tåget är det mest energieffektiva transportslaget – både idag och i framtiden oaktat om övriga, mer miljöbelastande trafikslag, lyckas minska sin klimatpåverkan.

Mål 10: Minskad ojämlikhet

Alla människor, oavsett ålder, kön, funktionsvariation, ras, etnicitet, ursprung, religion eller ekonomisk eller annan ställning, ska inkluderas i det sociala, ekonomiska och politiska livet.

SJs roll: Vi ska vara ett SJ för alla – när det gäller våra resenärer och i vår roll som en stor arbetsgivare.



Mål 11: Hållbara städer och samhällen

Senast 2030 ska alla ha tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem. Det förutsätter förbättrad trafiksäkerhet, inte minst genom utbyggd kollektivtrafik. Särskild hänsyn bör tas till behoven hos barn, äldre samt till personer med funktionsvariationer. Positiva ekonomiska, sociala och miljömässiga kopplingar mellan stadsområden, stadsnära områden och landsbygdsområden ska främjas genom att stärka den nationella och regionala utvecklingsplaneringen.

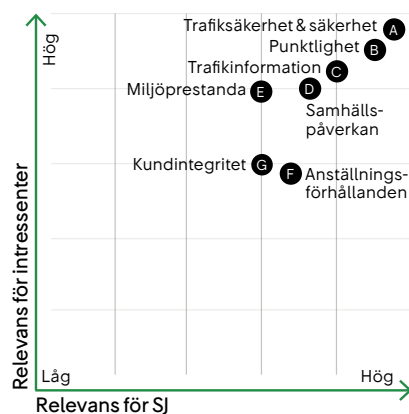
SJs roll: SJ har en självklar roll i ett hållbart samhälle. SJ möjliggör för människor att bo på ett ställe och arbeta eller studera på ett annat. Vi är även en självklar samtals- och samarbetspartner på såväl nationell, regional som lokal nivå i att skapa ett hållbart transportsystem ur dess bredaste bemärkelse.

SJs styrkort

	Utfall 2017	Mål 2017	Utfall 2016	Mål 2018	
😊 Medarbetare					
Sjukfrånvaro, %	5,4	5,6	6,6	5,2	F
Ledarskapsindex	75	73	68 ¹	75	F
Prestationsindex	79	80	75 ¹	80	F
Mångfald ² , % utländsk bakgrund enligt SCB	15	15	—	15	F
🤝 Partnerskap & Resurser					
Antal genomförda hållbarhetsrevisioner ^{2,3}	7	10	—	5	
Leverantörs- och partnerskapsindex ⁴	—	—	—	7,5	
🏠 Samhälle					
Trafiksäkerhetsindex	96,5	96,4	96,3	96,4	A
Varumärkesindex, VMI, SJ AB	52	60	52	60	D
Miljöindex, SJ AB	78	75	76	78	E
SJ Volontär, antal timmar	1 030	1 750	424	2 000	D
👤 Kund					
Nöjd kundindex, NKI, SJ AB	72	71	70	75	C
Nöjd resenärsindex ⁵ , NRI, SJ Götalandstågs pendeltåg	94	92	94	93	C
Nöjd resenärsindex ⁵ , NRI, SJ Götalandstågs regionaltåg	94	92	94	94	C
⚙️ Process					
Punktlighet långdistanståg ⁶ (fjärr- och nattåg), 5 min, %	82	89	81	91	B
Punktlighet medeldistanståg ⁶ (regionaltåg), 5 min, %	92	92	90	93	B
Punktlighet kortdistanståg ⁶ (pendeltåg), 3 min, %	93	94	92	93	B
Regularitet ⁷ långdistanståg ⁶ (fjärr- och nattåg), %	98	98	98	98	B
Regularitet ⁷ medeldistanståg ⁶ (regionaltåg), %	97	98	97	98	B
Regularitet ⁷ kortdistanståg ⁶ (pendeltåg), %	98	98	97	98	B
📊 Finans					
Nettoskuldssättningsgrad ⁸ , gånger	-0,1	0,5–1,0	0,0	0,5–1,0	D
Avkastning på operativt kapital ⁹ , %	16,4	7,0	20,0	7,0	D
Utdelning, andel av periodens resultat, %	50 ¹⁰	30–50	40	30–50	D

¹ Utfall avser endast SJ AB.² Nytt nyckeltal från 2017.³ Fördjupade leverantörsgranskningar ur ett hållbarhetsperspektiv: Skrivbordsrevision, utökad skrivbordsrevision, på-plats-granskning eller extern inspektion.⁴ Nytt nyckeltal från 2018.⁵ Egen mätmetod, ej jämförbart med utfall för SJ AB.⁶ Ny uppdelning från 2017. Se definition på sidan 93.⁷ Mäter andelen tåg som avgår från utgångsstation och kommer fram till slutstation enligt den plan som gäller två dygn innan trafikdygn.⁸ Målet ska nås på sikt.⁹ Målet ska nås i genomsnitt.¹⁰ Enligt styrelsens förslag.

SJs väsentlighetsanalys med koppling till styrkortet



G I dagsläget finns inget nyckeltal i styrkortet kopplat till kundintegritet. SJs arbete med kundintegritet beskrivs och redovisas med GRI-indikatorn G4-PR8 på sidan 34.

Från vision till konkret arbete - SJs ledningssystem



Hållbart företagande är en naturlig och integrerad del i SJs affärsmodell. Med utgångspunkt i SJs vision, affärsidé och värdeord säkerställs ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbart företagande genom mätning och uppföljning av styrområdena: Medarbetare, Partnerskap & Resurser, Samhälle, Kund, Process samt Finans. För att årligen utvärdera och utveckla SJs ledningssystem använder vi den europeiska kvalitetsmodellen EFQM. Modellen hjälper oss att med struktur och systematik mäta var SJ befinner sig i förhållande till vision och uppsatta mål.

Ansvarsfull styrning: Medarbetare 

SJs medarbetare är nyckeln till framgång

Varje dag möter tiotusentals kunder och resenärer SJ. För att varje möte ska motsvara alla olika förväntningar behöver SJ engagerade medarbetare med rätt förutsättningar för att utföra sina uppgifter och de situationer som kan uppkomma i varje enskilt möte. SJs interna uppförandekod ger vägledning för hur vi, med utgångspunkt i SJs värdeord, agerar och bemöter varandra och våra intressenter. Koden anger bland annat hur SJ och våra medarbetare ska agera för att upprätthålla mänskliga rättigheter, arbetsvillkor samt yttre miljö.

SJs interna uppförandekod innefattar vidare alla policier och riktlinjer som beskriver hur SJs medarbetare ska bete sig internt och externt. Koden bygger på internationellt överenskomna regler, främst de tio principerna i FNs Global Compact, och ska vara känd, respekteras och tillämpas lika för alla medarbetare oavsett anställningsform. Alla medarbetare ska veta vart de ska vända sig i fall av kränkande särbehandling, med tydliga processer för att utreda, åtgärda och ge stöd till den som utsatts.

Uppförandekoden anger nolltolerans mot alla former av mutor och omfattar även kraven i Institutet mot mutors (IMM) Kod om gåvor, belöningar och andra förmåner i näringslivet. Överträdelser mot uppförandekoden kan anmälas till SJs visseblåstjänst. Läs mer på sidan 47.

Dialog som grund för utveckling

En förutsättning för att kunna möta kundernas och resenärernas förväntningar är att våra medarbetare har rätt kompetens och befogenheter. För att SJ ska utvecklas är dialogen med och involveringen av våra medarbetare avgörande. Medarbetarsamtal och medåkning där åkande medarbetare coachas är årligt återkommande inslag i medarbetardialogen. Samtalen syftar bland annat till att varje medarbetare ska ha individuella mål som är tydligt kopplade till SJs övergripande mål samt en utvecklingsplan.

Fyra gånger per år anordnas även tvärfunktionella dialogmöten där ett tvärsnitt av våra medarbetare och delar av koncernledningen diskuterar aktuella SJ-relaterade frågeställningar. Medarbetarna informeras även vid möten, arbetsplatsträffar, på intranätet, i veckobrev och av sin chef om aktuella frågor och vår riktning framåt samtidigt som regler och rutiner för hur verksamheten ska bedrivas på ett

enhetligt och säkert sätt lyfts fram.

SJs årliga medarbetarundersökning kartlägger medarbetarnas arbetsituation och trivsel samt hur förutsättningarna för goda prestationer ser ut och hur ledarskapet bidrar. Utfallet följs noga upp både övergripande och nedbrutet per enhet och ligger till grund för Prestationsindex och Ledarskapsindex. Utfallet diskuteras i enheterna med syfte att initiera aktiviteter utifrån identifierade behov. Medarbetarundersökningen 2016 visade att mobbning och trakasserier finns hos SJ, på samma sätt som i övriga samhället. Under 2017 har vi därför tagit krafttag för att skapa medvetenhet och sprida kunskap, såväl vid årets dialogmöten som vid arbetsplatsträffar och andra möten.

Medarbetarundersökningen 2017 visade ökad svarsfrekvens samt positiv utveckling för både Prestationsindex med ett utfall på 79 (75) och Ledarskapsindex på 75 (68). Årets mål nåddes för Ledarskapsindex men inte för Prestationsindex. Uthålliga insatser kring ledarutveckling, dialog och involvering bidrog till förbättringen.

Viktigaste händelserna 2017

- Sjukfrånvaron minskade till 5,4% (6,6)
- Alla index i medarbetarundersökningen förbättrades

Ledarskap som skapar engagemang

För att möta kundernas önskemål och krav på bland annat digitala tjänster och den ökande konkurrensen behöver SJ fortsätta att förändras. Förändringsarbetet syftar till kostnadseffektivitet och fler kundanpassade lösningar.

Avgörande för SJs förmåga att ställa om är ledarnas kompetens inom förändringsledning och deras förmåga att skapa rätt förutsättningar för engagemang och goda prestationer. Ledarutbildningar, mentorskap och coaching är grunderna i SJs ledarutvecklingsplattform, där ryggraden utgörs av ökad involvering och dialog med medarbetarna.

Ett SJ för alla

SJ arbetar med mångfald utifrån diskrimineringslagens sju diskrimineringsgrunder. Vi ska erbjuda ett inkluderande arbetsklimat präglad av respekt, trygghet och tillgänglighet. Ett SJ för alla berikar och skapar stolthet och engagemang. Därför ska vi ha en kultur där alla – både medarbetare, kunder och resenärer – känner sig välkomna.

Med ökad mångfald får vi fler perspektiv och ökar förståelsen för våra kunders och resenärers skiftande behov. Det ökar SJs konkurrenskraft och ger en genväg till nya affärer. Av SJs medarbetare 2017 hade 15 procent utländsk bakgrund enligt SCBs definition (personen är född utomlands eller är född i Sverige med två utrikes födda föräldrar), vilket innebär att årets mål nåddes. För Sverige som helhet var motsvarande siffra 18,5 procent den 31 december 2017.

En trygg och hälsosam arbetsplats

Balans mellan arbete och fritid är utgångspunkten för SJs förebyggande friskvårdsarbete. Hälsoinspiratörer ordnar föreläsningar om kost och hälsa och gemensamma motionsaktiviteter. Insatser görs även inom ergonomi och våra medarbetare har tillgång till friskvårdsutrymmen med vilorum samt friskvårds- och hälsopeng. Alla medarbetare erbjuds tjänsten Personalstöd som innebär gratis och anonym specialistrådgivning i frågor av såväl arbetsrelaterad som privat karaktär. Från 2018 kommer medarbetarnas frisknärvaro att mätas och redovisas internt som ett nyckeltal inom styrområde Medarbetare.

SJs medarbetare

	2017	2016
Medelantal årsanställda	3 680	4 192
Kvinnor, %	40	37
Män, %	60	63
Anställda per den 31 december	4 535	4 427
Kvinnor, %	42	42
Män, %	58	58
Chefer¹, %		
Kvinnor	44	46
Män	56	54
Ledningsgrupp, %		
Kvinnor	53	43
Män	47	57
Styrelse², %		
Kvinnor	43	43
Män	57	57

¹ Med underställd personal men ej med i ledningsgrupp.

² Avser stämмоvalda ledamöter.



Ökat tågresaande och stundande generationsskifte gör att SJ de närmaste åren rekryterar flera hundra lokförare och tågvärddar. Välkommen ombord!

Varför detta nyckeltal?

Sjukfrånvaro

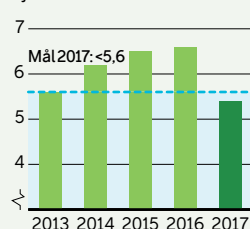
I ett långsiktigt hållbart företag är medarbetarnas hälsa avgörande. Medarbetarnas hälsotillstånd är en viktig indikator för hur såväl medarbetarna som SJ mår, hur arbetsmiljön och samarbetsklimatet ser ut. Måttet blir viktigt både ur ett medarbetarperspektiv och ett ekonomiskt perspektiv.

Prioriterade aktiviteter 2017

- Genomfört fortsatt satsning på process för snabb återgång till arbete för sjukskrivna. Tidiga arbetsförmågebedömningar i samarbete med företagshälsovården för att dels identifiera medarbetare med upprepade sjukfrånvaro, dels säkerställa snabb återgång till arbete för långtidssjukskrivna
- Förbättrat och effektiviserat processer genom fördjupat samarbete med företagshälsovården och Försäkringskassan. Trenden för minskning av långa sjukskrivningar är positiv och projektet inriktas på förebyggande arbete
- Genomfört utbildningar, seminarier och arbetsplatsmöten kopplat till mobbning och trakasserier

Mål och utfall

Sjukfrånvaro, %



Lägre utfall än årets mål innebär att målet överträffades.

Planerade aktiviteter 2018

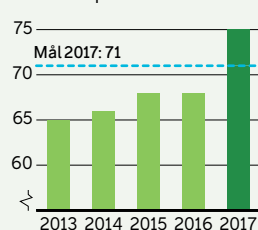
- Fortsatt satsning på process för snabb återgång till arbete för sjukskrivna och tidiga arbetsförmågebedömningar i samarbete med företagshälsovården
- Fortsätta samarbetet med företagshälsovården och Försäkringskassan med ökat fokus på förebyggande insatser såsom hälsoscreening och åtgärder i utvalda grupper
- Utbilda chefer och skyddsombud om kränkande särbehandling
- Genomföra riktade analyser tillsammans med företagshälsovården för avdelningar och grupper inom SJ i syfte att identifiera möjliga risker till framtida ohälsa

Ledarskapsindex

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

- Skapat ny grundutbildning för chefer inom ramen för ledarutvecklingsplattformen
- Introducerat handledningsgrupper för chefer, ledda av externa ledarskapscoacher
- Genomfört bred satsning för att skapa involverande möten genom utbildningar, seminarier och coaching
- Genomfört ledarmöten och chefsmöten

Ledarskapsindex



- Genomföra grundutbildning för nya chefer inom ramen för ledarutvecklingsplattformen
- Fortsätta erbjuda handledningsgrupper för chefer, ledda av externa ledarskapscoacher
- Fortsätta satsningen för att skapa involverande möten

Varför detta nyckeltal?

Prestationsindex

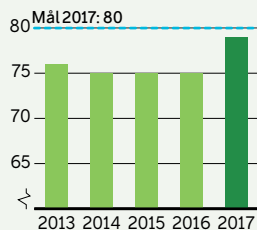
SJs förmåga att skapa förutsättningar för medarbetarna att prestera är avgörande för att vi ska nå våra mål. Det ger även en positiv utveckling av hälsotalen – de medarbetare som får möjlighet att göra ett bra jobb blir friskare.

Prioriterade aktiviteter 2017

- Säkerställt att alla medarbetare har målkontrakt
- Inlett försök med rullande tremånadersschema för medarbetare ombord
- Genomfört fyra dialogmöten
- Utvecklat arbetsplatsträffarna med tydlig metodik och handledning till chefer

Mål och utfall

Prestationsindex



Planerade aktiviteter 2018

- Fortsätta försöket med rullande tremånadersschema för medarbetare ombord
- Genomföra genomlysning av anställningsformer

Mångfald

Mångfald ger nya erfarenheter och perspektiv och ökar vår konkurrenskraft. Nyckeltalet visar hur väl SJ speglar samhällets sammansättning.

- Fastställt mångfaldsmål per division/stab
- Erbjudit medarbetare med kundkontakt att bära brosch på uniformen som visar vilka språk de talar
- Deltagit i praktikprogram för nyanlända via Migrationsverket



- Delta i praktikprogram för nyanlända via Arbetsförmedlingen

Att tidigt fånga upp medarbetare som riskerar ohälsa för att snabbt sätta in stöd och åtgärder vid behov är en viktig del av friskvårdsarbetet. Medarbetare med upprepad korttidsjukfrånvaro följs noggrant upp för att om möjligt undvika längre sjukskrivningar. Under året har också det förebyggande arbetet intensifierats. För långtidsjukskrivna medarbetare arbetar SJ fokuserat och långsiktigt med rehabiliteringsplaner i nära samarbete med företagshälsovården och Försäkringskassan. Målet är att de så snabbt som möjligt ska kunna återgå till sina jobb.

Det systematiska arbetet med att minska sjukfrånvaron har varit framgångsrikt. Under 2017 uppgick koncernens sjukfrånvaro till 5,4 procent (6,6), vilket innebar att årets mål överträffades. Såväl lång- som korttidsjukfrånvaron minskade, vilket tyder på att både arbetet med rehabilitering och snabb återgång till arbete och det förebyggande arbetet ger avsedd effekt.

En säker och hälsosam arbetsmiljö är en förutsättning för friska medarbetare. SJs Arbetsmiljöpolicy anger hur SJ ska agera.

Säkerhetsarbetet fokuserar på att våra resenärer och medarbetare ombord på tågen, i depåer och i resebutiker ska känna sig trygga. Medarbetare på tågen utbildas i personlig säkerhet och konflikthantering och bär personlarm. SJ har rutiner för att ta hand om medarbetare som utsatts för hot eller våld, där en plan för återgång i arbete ingår.

Under 2017 introducerades en mobilapp för att underlätta rapportering av avvikelser i SJs verksamhet. Rapporteringen ger underlag för åtgärder inom berörd del av verksamheten för att öka säkerheten och förbättra arbetsmiljön.

Under 2017 rapporterades 539 tillbud (984) och 339 olyckor (287). Delvis ändrad kategorisering under året skapade otydlighet och åtgärder kommer att vidtas under 2018 för att såväl tydliggöra definitioner som för att korrigera felaktigt kategoriserade händelser.

SJ som attraktiv arbetsgivare

SJ vill vara en attraktiv arbetsgivare som förknippas med en uttalad hållbarhetsprofil, erkänt gott ledarskap, stort engagemang i hälsofrågor och goda möjligheter till utveckling inom koncernen. Varje år genomförs en omfattande successionsplan där tänkbara efterträdare utses och talanger lyfts fram inom koncernen.

Tågresandet hos SJ har under de senaste fem åren ökat med drygt 10 procent och väntas fortsätta uppåt. I kombination med ett generationsskifte inom lokförarkåren samt en naturlig personalomsättning bland timavlönade tågvärkar bidrar detta till att vi har ett stort behov av nyrekrytering. Vi arbetar bland annat aktivt i styrelserna för utbildningsanordnare för lokförarutbildningen för att stärka bilden av SJ som arbetsgivare.

SJ bedriver även ett traineeprogram för nyexaminerade akademiker. Vi besöker mässor och högskolor samt tar emot praktikanter, exempelvis genom initiativet Tekniksprånget. Vi deltar även i praktikprogram som syftar till att nyanlända ska få en första kontakt med svenskt arbetsliv.

Ansvarsfull styrning: Partnerskap & Resurser 

Tillsammans gör vi resan bättre

SJ samarbetar med leverantörer och partners för att leverera, utveckla och förbättra reseupplevelser. Trafikverket är SJs viktigaste leverantör och samverkanspartner för att leverera en väl fungerande järnvägstrafik till resenärerna. Trafikverket ansvarar för en tillförlitlig järnvägsinfrastruktur, tilldelning av tåglägen (spårtid) samt avgångs- och ankomstinformation i väntsalar och på plattformar. SJs samverkan med Trafikverket omfattar såväl strategiskt arbete med tidtabeller och underhållsåtgärder på järnvägen, som operativt arbete kring trafikläget.

Andra viktiga leverantörer till SJ är Linkon (som hanterar SJs biljettbokningssystem samt Jernhusen och andra fastighetsägare som hyr ut depåer och väntsalar. Underhålls-entreprenörer säkerställer att tågen servas och repareras utifrån behov och fordonens underhållsplaner.

SJ arbetar aktivt för ökat samarbete både mellan svenska och europeiska järnvägsaktörer. Inom branschinitiativet Tillsammans för Tåg i Tid (TTT) samarbetar Trafikverket, SJ och övriga tågoperatörer, entreprenörer och branschföreningar i Sverige för att förbättra förutsättningarna för punktlighet. Inom Järnvägsbranschens Samverkansforum (JBS) drivs gemensamt förbättringsarbete för att öka svensk järnvägs robusthet, konkurrenskraft och lönsamhet. SJs vd Crister Fritzson leder sedan 2017 Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER), vilket är den viktigaste samarbetsorganisationen för järnvägsföretag i Europa när det gäller påverkan på EUs institutioner.

Sammanhållna kollektivresor

SJ erbjuder resor i egen regi eller tillsammans med andra för att resenärer ska kunna ta sig från dörr till dörr med kollektivtrafik. SJ samverkar med regionala länstrafikbolag för att erbjuda så kallade Resplus-resor där färdmedel och/eller operatörer kombineras för att resenären ska få en sammanhållen resa med kom-fram-garanti. SJ tar i möjligaste mån hänsyn till regionaltrafikens avgångar när tågens tidtabeller konstrueras för att kollektivt resande ska bli mer attraktivt.

Ansvarsfulla inköp

SJ köpte under 2017 varor och tjänster för cirka 5 miljarder kronor från omkring 2 500 leverantörer. Inköpen omfattar allt från mat och dryck ombord till uniformer, tågunderhåll,

ersättningstrafik och nya fordon.

SJs uppförandekod för leverantörer baseras på internationellt vedertagna initiativ och standarder och anger koncernens grundläggande principer inom exempelvis mänskliga rättigheter, lagefterlevnad och miljö. Uppförandekoden möjliggör för oss att föra en djupare dialog med våra leverantörer kring kraven och därigenom ömsesidigt öka kunskapen kring ansvarsfulla inköp och fördjupa samarbetet.

Från 2018 kommer leverantörers och partners uppfattning om SJs samarbetsförmåga att mätas och redovisas med nyckeltalet Leverantörs- och Partnerskapsindex inom styrområde Partnerskap & Resurser.

Granskning av leverantörer genom hållbarhetsrevisioner

Under 2017 utarbetade SJ en ny metod för leverantörsgranskning ur ett hållbarhetsperspektiv. Vid inköp över 0,5 MSEK eller när det finns geografiska eller branschspecifika skäl enligt SJs riskklassning ska metoden följas. Bland annat har ett helt nytt SJ-anpassat riskverktyg tagits fram. Detta verktyg visar tydligare än tidigare vilka leverantörer som har en potentiell risk att bryta mot SJs uppförandekod för leverantörer. Om någon av våra leverantörer inte skulle efterleva uppförandekoden skulle det förutom skada på människor eller miljö även kunna skada SJs varumärke.

Under 2017 har sju hållbarhetsrevisioner av leverantörer genomförts. Fokus har under året varit på att ta fram den nya metoden på ett genomarbetat sätt, vilket medfört att färre revisioner än årets mål genomförts. Fyra av årets revisioner inkluderade granskning på plats, i såväl intern som extern regi. Övriga revisioner bestod av grundlig granskning av dokument samt dialog och möten med leverantörer. Ingen av revisionerna har påvisat några allvarliga avvikelser från SJs uppförandekod för leverantörer. De mindre avvikelser och observationer som konstaterats åtgärdas av leverantören och följs upp av SJ.

Viktigaste händelserna 2017

- Ny metod och nytt riskverktyg för leverantörsgranskning ur ett hållbarhetsperspektiv framtagna

Varför detta nyckeltal?

Antal genomförda hållbarhetsrevisioner (fördjupade leverantörsgranskningar ur ett hållbarhetsperspektiv)

För att säkerställa att våra leverantörer uppfyller kraven i SJs uppförandekod för leverantörer.

- Tagit fram ny metod för leverantörsgranskning
- Utbildat cirka 30 medarbetare i leverantörsgranskning på plats

7

hållbarhetsrevisioner under 2017

Mål 2017: 10

Planerade aktiviteter 2018

- Fokusera hållbarhetsrevisionerna på leverantörer av fordonsunderhåll och material till fordon

Ansvarsfull styrning: Samhälle 

Vi för människor närmare varandra, varje dag

SJs viktigaste bidrag till ett hållbart samhälle är att fler reser med tåg. För att Sverige ska nå målet att bli en av världens första fossilfria välfärdsstater behöver andelen klimatsmarta transporter öka, både för människor och gods. Under 2017 ökade resandet med SJs kommersiella egetrafik med 3 procent jämfört med året innan och vi trafikerade 284 stationer.

Samhällets förväntningar på SJ som marknadsledande persontägsoperatör är med rätta högt ställda. Under de närmaste åren kommer vi att investera cirka 9 miljarder kronor i ny och upprustad fordonsflotta. Läs mer på sidan 37.

SJs tidtabeller skapar valfrihet genom att det är möjligt att bo i en ort och arbeta eller studera i en annan. SJ samverkar med regionala länstrafikbolag för att resenärer ska kunna ta sig hela vägen med kollektivtrafik. Läs mer om Resplus-resor på sidan 29. På samhällsnivå bidrar SJs trafik till tillväxt genom att företag kan rekrytera kompetens från ett större upptagningsområde.

SJs verksamhet skapar även många arbetstillfällen utanför den egna organisationen, främst inom fordonsunderhåll men även inom exempelvis catering. Moderniseringen av X 2000 sker i Tillberga utanför Västerås, där omkring 100 arbetstillfällen skapats. Ytterligare nära 200 personer i Sverige och Schweiz arbetar med moderniseringen.

Kontinuerlig dialog med kommuner, regioner och resenärer gör att vi i den mån det går anpassar linjer och avgångar till uttalade behov. Under året har en tidig avgång från Alvesta introducerats för att resenärer från Småland ska kunna vara i Stockholm före klockan 9. I nya tidtabellen från december 2017 har nattågsavgången från Malmö till Stockholm senarelagts efter önskemål från resenärer och restiden Stockholm–Uppsala har förkortats till en halvtimme på nyintroducerade avgångar utan stopp.

Säkerheten alltid först

En säker och punktlig resa är SJs viktigaste kundlöfte, och säkerheten prioriteras alltid först. Trafiksäkerhet är grund-

läggande för allt arbete inom SJ men säkerhetsarbetet omfattar även andra områden, exempelvis säkerhet och trygghet ombord, informationssäkerhet samt god beredskap för att hantera svåra och oförutsägbara händelser. EUs säkerhetsdirektiv och nationell reglering på SJs marknader i Sverige, Danmark och Norge utgör grunden för det systematiska säkerhetsarbete som SJ bedriver inom hela koncernen samt i samverkan med externa partners och myndigheter.

Under 2017 infördes en mobilapp för rapportering av avvikelser, vilket medfört en stor ökning av mängden avvikelserapporter. Appen har medfört att inrapportering och dokumentation av mindre olyckshändelser och djurpåkörningar förbättrats. Mängden händelser som ger underlag till SJs trafiksäkerhetsindex har därmed ökat väsentligt samtidigt som trafikproduktionen också ökade. Trafiksäkerhetsindex för 2017 blev 96,5 (96,3). Årets mål nåddes, trots tre allvarliga plankorsningsolyckor.

SJs miljöarbete

Miljöindex visar resenärernas uppfattning om SJ som ett miljömedvetet företag. Miljöindex för helåret 2017 blev 78 (76), vilket innebar att årets mål överträffades. En sannolikt bidragande orsak till förbättringen är fortsatt positiv respons från resenärer kopplat till biströns matkoncept.

Inget annat trafikslag har lika låga utsläpp som tåget på längre sträckor. Tågets minimala utsläpp av koldioxid beror dels på att järnvägsnätet till största delen är elektrifierat och att all el vi köper av Trafikverket är förnybar (vattenkraft), dels på lågt luftmotstånd och att många passagerare kan resa samtidigt. Av den el SJ köper för tågdrift är 50 procent dess-

Viktigaste händelserna 2017

- Resandet med SJs kommersiella egetrafik ökade med 3 procent
- Mobilapp för avvikelserapportering lanserad
- Skattepolicy fastställd och implementerad



Tillbudsrapportering för SJs medarbetare

Ett tillbud är en händelse som hade kunnat leda till en skada eller olycksfall, men som slutade väl. Tillbudet är en varning om att något allvarligt skulle kunna hända och att förebyggande åtgärder behöver vidtas. Tillbud kan orsakas av fysiska faktorer, exempelvis något är sönder, mindre lämpligt placerat eller saknas, eller bero på psykosociala faktorer, som exempelvis stress, konflikter eller mobbning.

Rapportering av tillbud är väsentligt för att uppmärksamma risker. Inom SJ betonas att tillbudsrapportering syftar till att samla information för att kunna förebygga risker – inte att kritisera enskilda personer. SJ har sedan 2017 en mobilapp för rapportering av avvikelser och för att betona vikten av att inrapportering görs kan det vara inkluderat i medarbetares individuella målkontrakt.

Varför detta nyckeltal?

Prioriterade aktiviteter 2017

Mål och utfall

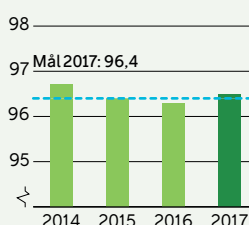
Planerade aktiviteter 2018

Trafiksäkerhetsindex

En trygg och säker tågresa är grunden i vårt erbjudande och leverans till kund. Trafiksäkerhetsindex är ett nyckeltal som mäter hur väl vi lyckas uppnå det.

- Introducerat nya appar för avvikelser och komfortfel
- Installerat utrustning, så kallat alkoskåp, på alla SJ ABs åkstationer för att vid incheckning till tjänstgöring lämna utandningsprov

Trafiksäkerhetsindex



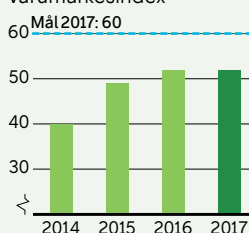
- Omprövning av SJs trafiktillstånd i Sverige, Norge och Danmark
- Fortsätta arbetet med säkerhetskultur och förbättrad rapportering

Varumärkesindex

SJ strävar efter att uppfattas enligt värdeorden Enkelt, Pålitligt, Mänskligt och Härligt. Ett starkt varumärkesindex innebär också ett starkt förtroende för oss som företag, vilket är avgörande för att få fler att vilja åka med oss och betala för det.

- Vidareutvecklat varumärkesplattformen
- Ökat närvaron i sociala kanaler
- Ökat kommunikationen kring SJs erbjudande och andra utvecklingsinitiativ

Varumärkesindex



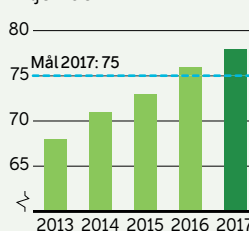
- Positionera SJ tydligt i alla kanaler utifrån ny varumärkesplattform
- Genomföra aktiviteter för att förbättra den upplevda punktligheten
- Förbättra trafikinformationen och störningshanteringen
- Förbättra hanteringen av kundklagomål

Miljöindex

Många resenärer och kunder anser att SJs miljöarbete är en hygienfaktor. Miljöindex visar resenärernas uppfattning om vårt miljöarbete och är en måttstock för vårt fortsatta arbete.

- Åtgärdat köldmedieläckage i SJ 3000 med åtföljande minskning av utsläpp av koldioxid-ekvivalenter
- Ökat andelen biodrivmedel i bussar
- Genomfört energikartläggning som enligt lag ska göras vart fjärde år
- Ökat andelen ekologiska och vegetariska varor i bistron

Miljöindex



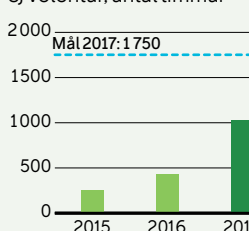
- Ta fram en ny, intern miljöutbildning
- Fortsätta öka andelen ekologiska varor i bistron

SJ Volontär

SJ Volontär erbjuder SJs medarbetare en möjlighet att engagera sig ideellt på arbetstid (åtta timmar per medarbetare och år) och på så sätt bidra till samhället.

- Kommunicerat om SJ Volontär på frukostmöten, på intranätet, arbetsplatsträffar och sociala media
- Förtydligat tillgängliga volontärsupdrag på intranätet
- Fortsatt samarbete med organisationer som behöver volontärsinsatser
- Genomfört en SJ Volontär-vecka inom Division Marknad & Försäljning

SJ Volontär, antal timmar



- Fortsätta kommunicera internt kring SJ Volontär
- Ta fram nya inspirationsfilmer med SJ-volontärer
- Öka involveringen av befintliga och nya partnerorganisationer för att tillsammans skapa fler volontärstillfällen

utom märkt med Naturskyddsföreningens märkning Bra Miljöval, vilket innebär att det ställs höga miljökrav på produktionen av elen, utöver att den är förnybar. Det är ett tillval SJ gjort som bidrar till att även resor med våra tåg uppfyller kraven för Bra Miljöval. Att välja SJs Bra Miljöval-märkta resor är ett enkelt sätt för våra kunder att minska sin miljöpåverkan, oavsett om det är en fritids-, pendel- eller affärsresa.

Läckage av klimatpåverkande köldmedier, som bland annat används i luftkonditioneringsanläggningar ombord på tåg, är en av SJs källor till utsläpp av koldioxidkvivalenter. Under 2017 minskade SJ ABs koldioxidutsläpp per personkilometer med 34 procent jämfört med 2016, främst tack vare ett långtgående arbete med att åtgärda läckage av köldmedier i SJ 3000-tågen. Bussarna i ersättningstrafik drivs till mer än 50 procent av biodrivmedel, vilket också bidrar till minskningen.

Sedan juni 2016 kör SJ Väststågen på Kinnekullebanan på uppdrag av Västrastraftik. Merparten av banan är inte elektrifierad och dieseltåg används. Under 2017 minskade dieselförbrukningen per körd kilometer med 6 procent, jämfört med 2016. Minskningsen beror sannolikt främst på att SJ och Västrastraftik låtit bygga om fordon samt anpassat eluttaget på bangårdarna så att parkerade fordon värms av el istället för med diesel.

Vi utbildar kontinuerligt våra lokförare i miljöanpassad körning. Ecodriving innebär ett mjukare körsätt och ökad användning av elbroms som samtidigt återmatar energi in i järnvägens elsystem – el som kan användas av ett annat tåg på samma sträcka. Minskad användning av mekanisk broms minskar även fordonsslitage och ger en bekvämare resa med färre hårda inbromsningar och accelerationer.

SJs bistrovagnar är sedan november 2015 KRAV-certifierade på nivå ett. Vi arbetar även dagligen för att minska matsvinnet, bland annat med återkommande temperaturkontroller för att slippa slänga fullgod mat i onödan.

Fler ekologiska varor än någonsin ingår i Bistrons sortiment som också har ett utökat vegetariskt och veganskt inslag. Under 2017 inledde SJ ett samarbete med Kalf & Hansen och deras ekologiska snabbmat lagad på råvaror i säsong finns nu på våra snabbtåg. Samarbetet belönades i kategorin "Årets briljanta idé" i tävlingen Fast Food Award i början av 2018.

Vårt viktigaste miljöarbete kommer alltid att vara att få så många som möjligt att välja tåget istället för bil eller flyg.

Uppfattningen om SJs varumärke

Allmänhetens syn på SJ och SJs varumärke påverkar både om resenärer väljer att resa med tåg och om resan i så fall sker med SJ eller annan tågoperatör. Styrkan i SJs varumärke har därför betydelse för vår förmåga att göra affärer både idag och i framtiden.

SJ strävar efter att leva upp till alla kundlöften och vill helst göra mer än så. När SJ inte lever upp till ställda förväntningar, till exempel vid trafikstörningar, vill vi att våra kunder och resenärer ska se att SJ gör allt för att hantera den uppkomna situationen med kundens bästa för ögonen.

All kommunikation, oavsett om det är reklamfilmer, artiklar i media eller själva mötet ombord, påverkar allmänhetens helhetsintryck av SJ. Vår största utmaning är att visa de som inte reser med SJ hur bra vi är: Allmänheten tror att hälften av alla tåg kommer i tid, medan den sammantagna punktligheten (alla SJs medel- och långdistanståg) visar att nio av tio tåg kom i tid under 2017.

Varumärkesindex (VMI) är en indikator på hur allmänheten uppfattar SJ som företag utifrån värdeorden Pålit-

ligt, Enkelt, Mänskligt och Härligt. Utfallet under helåret 2017 uppgick till 52 (52), och årets mål nåddes inte. Det finns en tydlig skillnad mellan de som reser med SJ och de som inte reser med SJ, där de som inte reser med SJ är betydligt mindre positivt inställda till SJs varumärke. Vi kan även se att de som reser med oss ger oss ett högre betyg när de är ombord på tåget än när de tillfrågas i en undersökning vid ett senare tillfälle. Det visar att även våra egna resenärer färgas av den allmänna, mindre positiva, bilden av SJ. Under året har vi sett positiva resultat av vår nya, varumärkesbyggande och emotionella kommunikation även om arbetet med att skapa en positivare bild av SJ kommer att ta tid.

Samarbeten för ökat resande

SJ samarbetar med utvalda organisationer, däribland Friends och Min stora dag, för att fördjupa och förbättra kontakten med kunder och resenärer. SJ har också möjlighet att stötta organisationer som jobbar för en god sak och som också vill göra livet lite enklare för alla som varje dag reser med SJs tåg. Alla samarbeten väljs, bedöms och utvärderas utifrån om de stärker SJs varumärke, bidrar till ökat resande med SJ eller om de ger möjlighet för SJs medarbetare att engagera sig.

SJ Volontär möjliggör för medarbetare inom SJ-koncernen att ägna sig åt ideellt arbete på arbetstid. Syftet är att stötta och utveckla samhällsinsatser riktade till barn och ungdomar eller för förbättrad integration. Utfallet för SJ Volontär under 2017 blev 1 030 timmar (424), vilket trots förbättring avvek från det uppsatta målet.

Rätt skatt i rätt land vid rätt tidpunkt

Som en ansvarsfull samhällsaktör strävar SJ efter att betala rätt skatt, i rätt land vid rätt tidpunkt baserat på den verksamhet som bedrivs inom koncernen. Under 2017 fastställde styrelsen SJs skattepolicy som fastslår hur skatt ska hanteras. Vi låter en affärsmässig syn på skattekostnad för de bolag som ingår i SJ-koncernen genomsyra våra beslut och hanterar skatt som en kostnad i verksamheten. I de fall lagstiftning och/eller regler är otydliga ska SJ agera ansvarsfullt, långsiktigt och transparent i syfte att minimera risken för att fel skatt betalas. Läs mer om SJs skatt i not 10.

Behållet ekonomiskt värde skapat och fördelat av SJ

MSEK	2017	2016	2015
Nettoomsättning	7 780	9 336	9 052
Intäkter från finansiella investeringar	17	14	2
Realisationsvinster	1	1	-2
Genererat ekonomiskt värde	7 798	9 350	9 052
Operativa kostnader	-3 964	-4 917	-4 828
Löner och andra ersättningar till anställda	-2 423	-2 834	-2 822
Utdelning till aktieägare	-260	-188	-1 930
Räntekostnader	-20	-18	-25
Betalningar av skatter och avgifter	-152	-146	-19
Samhällsinvesteringar	1	2	1
Distribuerat ekonomiskt värde	-6 818	-8 101	-9 623
Totalt ekonomisk värde	980	1 249	-571

Ansvarsfull styrning: Kund 

En hållbar resa med SJ

Varje dag reser omkring 130 000 personer med SJ för att ta sig till arbete, studier, familj eller nöjen. Resenärer väljer SJ för att vi erbjuder hållbara resor och bra tidtabeller, anpassade efter när många vill resa och när anslutningar ankommer och avgår. Det är ett stort ansvar och vi gör allt vi kan för att leva upp till våra tre kundlöften; en säker och punktlig resa med god service.

Anpassning av erbjudandet

Kund är den som betalar för resan, vilket inte alltid är den samma som resenären. SJ har tre kundkategorier; privatkunder, företagskunder samt upphandlare (regionala och nationella myndigheter). Sjs verksamhet styrs utifrån vad kunder och resenärer använder och efterfrågar. SJ ansöker om avgångar (tåglägen) när resenärer vill resa och anpassar och utvecklar sitt erbjudande så långt det är möjligt efter vad kunder och resenärer vill ha.

Trafikverket fastställer tågtidtabellen (tågplanen) för ett år i taget utifrån de ansökningar som tågbolagen lämnar in. Tågplanen rymmer även de planerade underhållsarbeten som Trafikverket ska utföra. Idag är efterfrågan på att få köra tåg större än det spårutrymme som finns tillgängligt. Dessutom finns ett stort behov av underhåll på järnvägen. När tågbolag har ansökt om samma tåglägen, det vill säga att köra tåg samma sträcka och samma tid, försöker Trafikverket justera tidtabellen. I andra hand får tågbolagen försöka komma överens och i sista hand avgörs en sådan konflikt genom förutbestämda prioriteringskriterier.

Förväntningar om punktlig resa

Gemensamt för alla resenärer är att de förväntar sig att SJ ska hålla givna löften och att på ett säkert sätt komma till rätt plats i rätt tid. Aktiviteter för ökad punktlighet är därför centrala för att öka Nöjd kundindex (NKI), vilket mäts ombord på SJ ABs tåg, och Nöjd resenärsindex (NRI), som SJ Götalands-tåg mäter. Vid de tillfällen som vi inte möter resenärernas förväntningar, till exempel vid störningar, måste de få snabb och relevant trafikinformation.

NRI uppgick till 94 (94) för både SJ Götalandstågs pendeltåg och regionaltåg, vilket innebar att årets mål överträffades. Nöjdheten ökade bland annat med störningsinformationen ombord, framför allt på pendeltågen.

NKI förbättrades under 2017 till 72 (70), vilket är det högsta utfallet sedan mätningarna inleddes och årets mål överträffades. Den positiva utvecklingen av NKI är en följd av ett systematiskt arbetssätt med fokus på resenärens behov. De områden där kunderna anser att störst förbättring skett är Sjs digitala kanaler, servicen ombord, kommunikationen med kunderna samt att SJ överlag är mer kundorienterat.

SJ informerar om trafikläget i egna kanaler på sj.se och i Sjs mobilapp, via våra medarbetare ombord och högtalarutrop på tågen. Trafikverket ansvarar för utrop och tavlor på stationer och perronger. Vid större störningar får våra resenärer sms eller notiser via mobilappen med information. Läs mer om vårt punktlighetsarbete på sidorna 35-36.

Tack vare synpunkter från våra kunder förtydligar vi ständigt vår information, samtidigt som nya och förbättrade tekniska lösningar ökar kvaliteten. Tillsammans med Trafikverket arbetar vi med att ta fram en modell för att kunna lämna mer trovärdiga prognoser till våra resenärer vid störningar. Parallellt ser vi över hur bland annat ombokning vid försening kan bli enklare för resenärerna. I början av 2018 infördes tjänsten ombokning av resa med Sjs mobilapp.

God service före, under och efter resan

Våra resenärer ska känna sig väl omhändertagna före, under och efter sin resa. Vår kundservice har kontakt med våra kunder och resenärer i digitala kanaler och via telefon. Tågresor ska vara tillgängliga för alla och Sjs kundservice kan boka ledsagare för den som behöver extra hjälp med att ta sig till eller från tåget. Före resan kan 1 klass-resenärer och SJ Prio-medlemmar med högsta nivå (svart) nyttja våra lounges i Stockholm, Göteborg och Malmö.

Flertalet av Sjs tåg är tillgänglighetsanpassade med bland annat lyft för rullstol. Barnvagnar som kan fällas ihop får tas med på tåget. För den som reser med sällskapsdjur finns djurkupé och även möjlighet att boka egen liggvagnskupé på natttågen. Våra tågvärdar vet vart de som förbokat

Viktigaste händelserna 2017

- Betalning via Swish i Sjs försäljningskanaler
- Förbättrade funktioner för resenärer före och under resan i Sjs mobilapp

Varför detta nyckeltal?

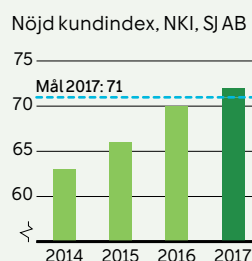
Nöjd kundindex

Nöjd kundindex (NKI) speglar hur nöjda kunderna är sett till deras relation med oss över de senaste tolv månaderna. Att ha ett nyckeltal som speglar kundernas övergripande nöjdhet över lite längre tid är ett viktigt styrmedel för att nå långsiktig lönsamhet.

Prioriterade aktiviteter 2017

- Lanserat "Vem du än är, vart du än ska" för att stärka bilden av SJ
- Infört Swish för betalning i Sjs egna kanaler
- Vidareutvecklat sj.se och Sjs mobilapp med nya och förbättrade funktioner
- Inlett samarbete med Kalf & Hansen för att öka utbudet av god, vällagad och ekologisk mat på Sjs snabbtåg
- Lanserat engelsk version av Sjs mobilapp

Mål och utfall



Planerade aktiviteter 2018

- Satsa på trafikinformation för att förbättra kundupplevelsen både när tågen går som de ska och vid trafikstörningar
- Inleda moderniseringen av X 2000 på allvar och ta de första upprustade tågen i trafik
- Ta de första upprustade natttågvagnarna i trafik
- Fokusera på exempelvis städning av toaletter, efterlevnad av konceptet Tyst avdelning samt bemötande och biljettvisering ombord, baserat på synpunkter från resenärer
- Förenkla ombokningen av resa på sj.se och i Sjs mobilapp
- Förbättra funktioner för Sjs företagskunder i Sjs digitala försäljningskanaler



Vi gör allt vi kan för att leva upp till våra tre kundlöften; en säker och punktlig resa med god service. Under 2017 nådde Nöjd kundindex uppsatt mål och den högsta nivån sedan mätningarna inleddes.

biljetter ska, även resenärer med internationella anslutningar. Det gör att tågvärdarna kan ägna mindre tid åt biljettvisering och mer tid åt att hjälpa resenärer tillrätta. På alla våra snabbtåg och på vissa InterCity- och Regionaltåg finns bistro med matservice. Ombord på snabbtågen finns wifi och i allt högre utsträckning finns det även på våra andra tåg. Installation av wifi i över 200 lokdragna personvagnar påbörjades i slutet av 2017.

Efter tågresan kan vi genom våra samarbetspartners erbjuda transport ända fram till ytterdörren.

Utveckling för och med resenärer

Svaren från våra kontinuerliga ombordundersökningar analyseras noggrant. Vi använder även data från lojalitetsprogrammet SJ Prio för att anpassa och utveckla vårt kunderbjudande. Varje dag pratar våra tågvärdar och kundtjänst med tusentals kunder och vi har strukturerade kundpaneler som bjuds in för att på djupet diskutera viktiga frågor.

Kunderna vill kunna boka sin resa oberoende av plats och tid. Vi har därför i allt högre grad digitaliserat försäljningskanalerna och under 2017 såldes 85 procent av SJs biljetter via digitala kanaler (sj.se, SJs mobilapp och biljettautomater). Resterande del såldes huvudsakligen av resebyråer och endast knappt 3 procent i SJs fysiska resebutiker och per telefon till SJs kundservice. Det går även att köpa SJs biljetter hos Pressbyrå och 7-Eleven.

Under 2017 har vi gjort flera löpande förbättringar av funktioner i de digitala kanalerna sj.se och SJs mobilapp utifrån kundernas behov. SJs mobilapp har under året anpassats till det internationella ramverket för tillgänglighet WCAGs krav för nivå AA, vilket innebär att appen uppfyller höga krav på tillgänglighet. En engelsk version av appen lanserades också under året.

SJ Prio för resenärer

Under 2017 valde ytterligare 200 000 resenärer att gå med i SJs lojalitetsprogram SJ Prio, som idag har mer än en miljon medlemmar. Syftet med SJ Prio är dels att skapa en långsiktig relation med SJs resenärer, dels att anpassa produkt- och tjänsteutbud utifrån djupare insikter om vad aktiva resenärer prioriterar.

Medlemmarna i SJ Prio får poäng när de reser med SJ och när de köper varor och upplevelser från SJs samarbetspartners. Poängen kan sedan användas för nya SJ-resor eller för reserelaterade upplevelser. Medlemmarna kan också skänka sina poäng till någon av SJs ideella partners.

Omsorgsfull hantering av personuppgifter

Våra kunders integritet är viktig för oss. När vi samlar in personuppgifter informerar vi om syftet samt hämtar vid behov in samtycke. Vi samlar in de personuppgifter som behövs för att vi ska kunna tillhandahålla våra tjänster samt för att bedriva och utveckla vår verksamhet. Vi samlar även in personuppgifter för att förbättra kundens upplevelse och för att utveckla vårt kunderbjudande. De insamlade personuppgifterna används endast för de syften som de samlats in och hanteras med stor omsorg. Rensning sker enligt lag eller när kund så begär.

Under åren 2015-2017 har inga substantiella klagomål mot kunders integritet eller förluster av kunddata förekommit.

Den 25 maj 2018 kommer en ny dataskyddsförordning General Data Protection Regulation (GDPR) att ersätta den svenska personuppgiftslagen, PUL. SJ har under lång tid förberett sig för att kunna leva upp till de nya kraven.

Ansvarsfull styrning: Process 

Punktliga tåg får fler resenärer

För att fler ska välja att resa med tåg måste det gå att lita på att tågen avgår och kommer fram i tid. SJs viktigaste hållbarhetsmål är därför att tillsammans med övriga aktörer i tågbranschen nå en punktlighet på 95 procent till 2020. Försättningsarna för punktlighet, och därmed utmaningarna, varierar beroende på linje, sträcka och tidpunkt.

Under 2017 förbättrades punktligheten för SJs långdistanståg (fjärr- och nattåg) till 82 procent (81), för medeldistanstågen (regionaltåg) till 92 procent (90) och för kortdistanståg (pendeltåg) till 93 procent (92). Medeldistanstågen uppnådde därmed årets delmål och SJ bedömer att målet 95 procent är fullt uppnåeligt för såväl medel- som kortdistanståg till 2020. Även om punktligheten förbättrades för SJs långdistanståg under 2017, kommer det att bli en utmaning att nå 95 procents punktlighet. SJ arbetar intensivt både med branschen och på egen hand för att nå uppsatta mål.

Stort internt fokus på punktlighet

Trafikverket ansvarar för punktlighetsdata och för att alla störningar som uppgår till minst tre minuter får en kod som anger orsaken. Av de störningar SJ-tåg drabbas av ansvarar vi själva för runt 10 procent. Egenorsakade störningar beror bland annat på fordonsfel eller på att tåget inte avgår från station enligt tidplan. Vi arbetar strukturerat för att minimera de störningar vi kan påverka.

Pågående underhållsarbeten innebär att den redan hårt belastade järnvägen inte har utrymme för att köra in uppkomna förseningar och att alternativa färdvägar kan vara stängda. Det innebär att även små förseningar kan få stor inverkan. Försenade tåg ska dessutom prioriteras sist av Trafikverkets trafikledning, vilket innebär att en liten försening blir allt större. För att kunna avgå enligt tidplan stänger SJ dörrarna 30 sekunder före avgång och under 2017 introducerade vi även funktionen "Var ska jag stå på plattformen?" i SJs mobilapp. Resenären ser i appen var dennes

vagn kommer att stanna och slipper springa när tåget kommer. Stressen minskar för den som ska resa och förutsättningarna för planenlig avgång från stationen förbättras.

Viktigaste händelsen 2017

- Punktligheten förbättrades för såväl SJs lång-, medel- som kortdistanståg

Tillsammans ska vi nå 95 procents punktlighet

Eftersom järnvägen är ett slutet system med många beroenden måste alla aktörer vara skickliga på sin sak och samarbeta väl. För att nå det branschgemensamma målet om 95 procents punktlighet till 2020 måste tågbranschen arbeta än mer effektivt tillsammans. Alla aktörer måste ta ansvar för helheten istället för att enbart optimera sitt eget system.

Branschen samarbetar sedan 2013 i Tillsammans för Tåg i Tid (TTT). SJ är övertygade om att samarbete är avgörande för nå bättre punktlighet och därför satsar vi både personella resurser och finansiella medel i TTT.

När en störning väl inträffat är det viktigt att i möjligaste mån mildra konsekvenserna. Resenärerna har rätt till snabb och korrekt trafikinformation. SJs trafikledning fattar beslut kring störningsmildrande åtgärder utifrån information från medarbetare ombord, erfarenheter från tidigare händelser samt rätt data från simulerings- och övervakningssystem. För att underlätta hantering av trafikstörningar och trafikinformation utvecklar SJ digitala arbetsredskap för medarbetare och kunder.

För oss är inte punktlighet enbart systemets robusthet utan även kundens uppfattning. För att våra resenärer ska uppleva sin resa som pålitlig jobbar vi bland annat med att optimera anslutningar och förbättra trafikinformationen vid störningar.

Varför detta nyckeltal?

Prioriterade aktiviteter 2017

Mål och utfall

Planerade aktiviteter 2018

Punktlighet

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

- Lanserat funktionen "Var ska jag stå på plattformen?" i SJs mobilapp – mindre spring och stress för resenärerna ger förbättrad avgångspunktlighet
- Diskuterat med Trafikverket om handlingsplan för att minimera konsekvenserna av störningar

Långdistanståg:
82%
(81)

Mål 2017: 89%

Medeldistanståg:
92%
(90)

Mål 2017: 92%

Kortdistanståg:
93%
(92)

Mål 2017: 94%

- Fortsätta fokusera på att minska antalet störningstimmar orsakade av fel på SJs fordon
- Öka samverkan inom ramen för det branschgemensamma arbetet i TTT

Regularitet

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

- Följt upp och justerat planer för reserver, både fordon och medarbetare, samt var dessa behöver finnas
- Inlett upphandlingen av nya snabbtåg
- Genomfört systematiskt underhåll av stoppande fel

Långdistanståg:
98%
(98)

Mål 2017: 98%

Medeldistanståg:
97%
(97)

Mål 2017: 98%

Kortdistanståg:
98%
(97)

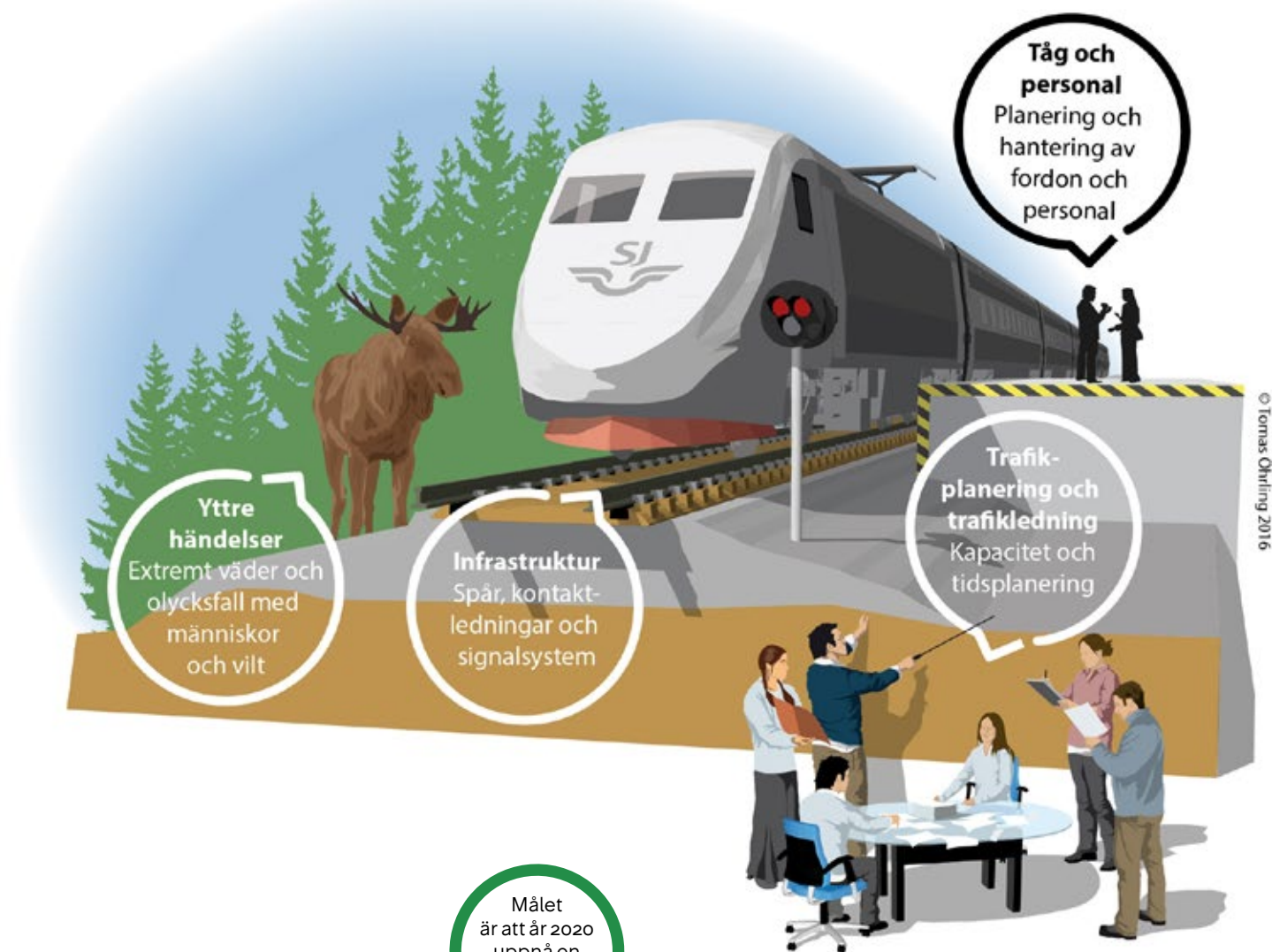
Mål 2017: 98%

- Fortsätta med systematiskt underhåll av stoppande fel
- Fortsätta genomgången av fordonsflottan, exempelvis moderniseringen av X 2000

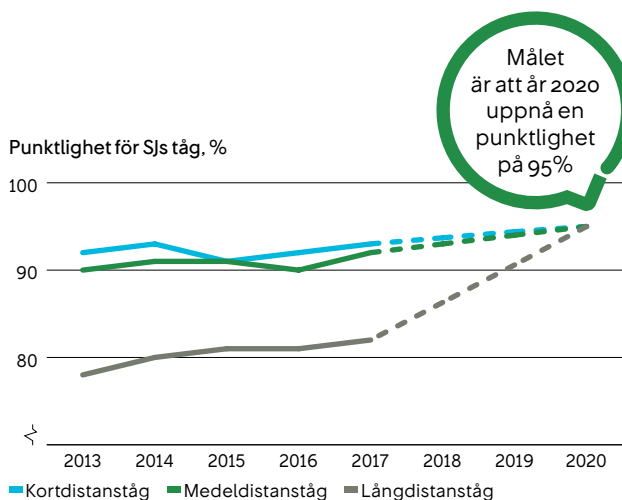
Så skapar vi punktlighet

Punktlighet är ett komplext pussel där många aktörers bitar ska läggas på rätt plats. SJ arbetar aktivt med att minska andelen egenorsakade förseningar och avsätter allt mer resurser till branschsamarbeten, främst Tillsammans för Tåg i Tid (TTT). När en störning väl inträffat arbetar vi tillsammans för att i möjligaste mån mildra konsekvenserna för resenärerna.

Detta påverkar punktligheten



© Tomas Öhring 2016



Ett lång- och medeldistanståg räknas som punktligt om det är i rätt tid med en felmarginal på fem minuter. För ett kortdistanståg är felmarginalen tre minuter.

Förutsättningarna för att skapa en mer robust leverans från järnvägssystemet är att grundplaneringen är väl anpassad, till exempel till banans skick och den kapacitet som finns tillgänglig. Vi har arbetat med att förbättra planeringsramarna för tågplanen samt för personal- och fordonspanerna. Det finns ett stort fokus på att förbättra fordonens status likväl som att minska sjukfrånvaron bland våra medarbetare.

Andelen störningstimmar har minskat under 2017, mycket tack vare att vi vid varje specifik händelse arbetar tillsammans med branschen för att minimera spridningen av störningen. Sjs egen trafikledning har tagit fram digitala hjälpmedel för att underlätta och därmed snabba upp sina processer, vilket skapar en kultur där punktlighetsarbetet är en del av vardagen.

Ansvarsfull styrning: Finans 

Hållbar lönsamhet ger utrymme för investeringar i framtidens tågresor

SJ driver verksamheten utifrån affärsmässiga villkor på en fullt avreglerad marknad, och får inga statliga anslag eller subventioner. Det gör att SJ måste vara en långsiktigt lönsam och ledande aktör på den svenska tågmarknaden. God lönsamhet är en förutsättning för att vi ska kunna leva upp till kundernas och resenärernas förväntningar genom att genomföra nödvändiga investeringar i såväl utveckling av medarbetare, digitala lösningar som fordonsflotta.

SJs ägare svenska staten ställer krav på att SJ styrs på ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbart sätt. Såväl finansiella som icke-finansiella mål ska nås. SJs bolagsstämma har fastställt tre långsiktiga finansiella mål som ska säkerställa en ekonomiskt hållbar verksamhet. De icke-finansiella målen beslutas av SJs styrelse och ska säkerställa ett hållbart värdeskapande.

Under 2017 avslutades det kostnadseffektivitetsprogram som medfört att SJs kostnadsbas minskat med cirka 1 miljard kronor. Den lägre kostnadsbasen är väsentlig för att SJ även fortsättningsvis ska vara konkurrenskraftigt och kostnadseffektivitet är ett ständigt pågående arbete.

Varje kvartal informeras styrelsen om hur vi förvaltar våra finansiella tillgångar för att få så god avkastning som möjligt inom ramarna för fastställd finanspolicy. SJ gör även kvartalsvis en marknadsanalys som underlag för investeringsbeslut.

Investeringar för framtidens resande

SJ har långa investeringscykler avseende fordonsflottan. SJs senaste större investering gjordes 2012 då 20 tåg av modellen SJ 3000 levererades till ett

totalt värde om drygt 2 miljarder kronor. Under de närmaste åren kommer vi att inleda investeringen av cirka 9 miljarder kronor i ny och upprustad fordonsflotta. Satsningen omfattar ett 30-tal nya snabbtåg för fjärrtrafik, upprustning och komforthöjning av samtliga våra nattågsvagnar samt den redan påbörjade moderniseringen av X 2000.

Vi gör även kontinuerligt mindre investeringar i våra tåg, både förbättringar i säkerhet, prestanda och kundupplevelse.

Alla SJs tåglinjer drivs som en egen affär där erbjudandet justeras för att så långt som möjligt motsvara resenärernas efterfrågan och förväntningar och för att nå SJs uppsatta lönsamhetskrav. De långsiktiga, finansiella målen är beslutade utifrån SJs strategi och för att vi ska kunna möta ökad konkurrens inom både kommersiell och upphandlad trafik.

Viktigaste händelserna 2017

- Utdelning om 260 MSEK till ägaren svenska staten
- Beslut fattade om investering i nya snabbtåg om 5–6 miljarder kronor och upprustning av nattåg om 150 MSEK

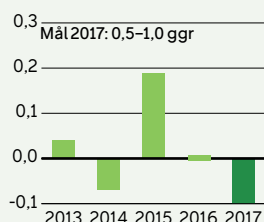
Nettoskulsättningsgrad

Varför detta nyckeltal?

Nettoskulsättningsgraden är viktig för att säkerställa att SJ har en effektiv kapitalstruktur och en väl balanserad risk över tid. Målet utgör en balansering, där verksamhetens finansieringskostnad ska hållas konkurrenskraftigt samtidigt som SJ ska ha möjlighet att genomföra de strategiska beslut som fattas.

Mål och utfall

Nettoskulsättningsgrad, ggr



SJ ska ha en nettoskulsättningsgrad på 0,5–1,0 gånger på sikt. Målet är satt utifrån vad ägaren och styrelsen anser vara en effektiv kapitalstruktur för SJ över tid.

SJ hade per den 31 december 2017 en nettokassa och nettoskulsättningsgraden uppgick därför till -0,1 ggr (0,0). Nettokassan är en följd av att flera stora initierade investeringsprojekt ännu inte slutförts och därmed fanns avsatta medel kvar i balansräkningen. SJs kapitalstruktur är därmed starkare än vad ägarens långsiktiga mål anger.

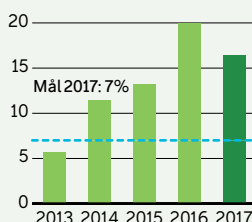
Avkastning på operativt kapital

Varför detta nyckeltal?

Avkastning på operativt kapital visar relationen mellan SJs rörelseresultat och hur kapitaleffektiv verksamheten är. Rörelsekapitalfrågor är en viktig del av SJs finansiering men vi behöver också säkerställa att kapital inte binds i onödan och ett högt utnyttjande av våra resurser. En marknadsmässig avkastning är en förutsättning för att kunna genomföra nödvändiga investeringar.

Mål och utfall

Avkastning på operativt kapital, %



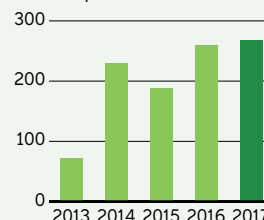
Avkastning på operativt kapital ska uppgå till minst 7 procent i genomsnitt.

Per den 31 december 2017 uppgick avkastningen på operativt kapital till 16,4 procent (20,0). Avkastningen fortsatte att utvecklas över målet, vilket främst förklaras av ett positivt resultat och minskat operativt kapital på grund av lägre investeringstakt än planerat under året.

Utdelning

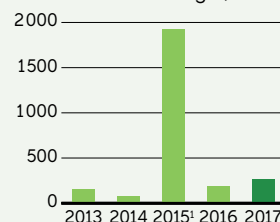
Mål och utfall

Av styrelsen föreslagna utdelningar enligt vinstdisposition, MSEK



Ordinarie utdelning ska enligt ägarens mål långsiktigt uppgå till mellan 30–50 procent av årets resultat efter skatt. Styrelsen föreslår årsstämman 2018 en utdelning om 269 MSEK (260). Utdelningen motsvarar 50 procent (40) av årets resultat efter skatt för SJ-koncernen.

Verkställda utdelningar, MSEK



¹⁾ Beslut vid extra stämma att dela ut 1 700 MSEK.

Risker och riskhantering

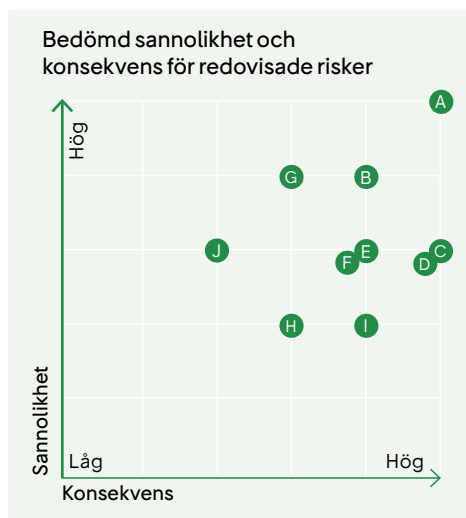
Identifiering och hantering av risker

Risk är ett naturligt inslag i all affärsverksamhet och kan samtidigt innebära att det finns möjligheter. God kunskap om vilka risker som SJ står inför innebär att aktiviteter kan planeras för att minimera riskerna så att de negativa konsekvenserna begränsas och att relaterade möjligheter tillvaratas på bästa möjliga sätt. SJ definierar risk som händelse som kan påverka SJs möjlighet att nå sina mål så som de är fastställda i strategi- och affärsplaner.

SJ arbetar systematiskt med riskbedömningar på olika nivåer med olika tidsperspektiv. Risker på strategisk nivå identifieras och beskrivs i form av scenarier i samband med strategi- och affärsplaneprocessen och sammanfattas i strategi- och affärsplan.

Arbetet med koncernövergripande risker på taktisk nivå genomförs i en etablerad process för att identifiera operativa, affärsmässiga och marknadsmässiga risker, såväl finansiella som icke-finansiella utifrån Sjs styrkort. Processen involverar alla divisioner, dotterbolag och staber, vilket medför förankring och ökat medvetande i organisationen samt att risker identifieras på ett mer effektivt sätt. Varje identifierad risk har en tydlig ägare inom organisationen. Riskbedömningar av verksamhetsförändringar kan också genomföras utifrån specifika perspektiv, till exempel trafik-säkerhet och arbetsmiljö.

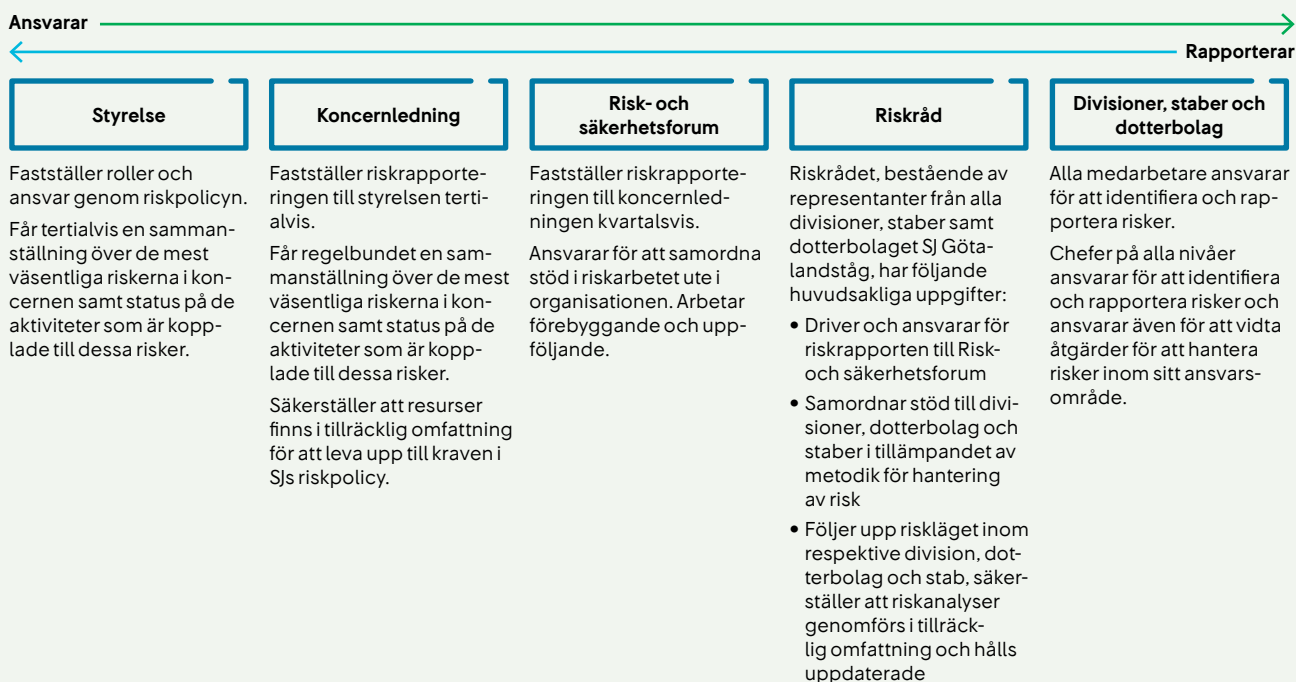
Riskrapporteringsprocessen innebär att koncernledningen kvartalsvis följer förändringar i riskbedömningarna för att besluta om behov finns att vidta ytterligare åtgärder eller om nya riskområden ska bedömas. Riskerna prioriteras med utgångspunkt från sannolikhet och konsekvens samt



kopplas till aktiviteter med syfte att hantera riskerna. Riskerna kategoriseras därefter utifrån Sjs sex styrkortsområden. Sjs Riskråd samt Risk- och säkerhetsforum ansvarar för rapporteringen till koncernledningen, som i sin tur fastställer riskrapporteringen till styrelsen.

Under 2017 har arbetet med att strukturera och systematisera riskarbetet fortsatt, bland annat har en modell för att identifiera risker i enskilda delprocesser tagits fram och börjat användas. I risksammanställningen till höger redovisas ett urval av identifierade risker.

Roller i riskrapporteringen



Ett urval av identifierade risker¹

Risk	Potentiell effekt	Aktiviteter	Styrområde
A Risk att Sjs långdistanståg inte når branschens gemensamma mål om 95% punktlighet till år 2020 på grund av att infrastrukturen inte förbättras i den takt som krävs samt allt för högt kapacitetsutnyttjande på vissa delsträckor	Lägre Nöjd kundindex, förlorad marknadsandel gentemot andra transportslag, lägre intäkter	Omfattande samarbete med övriga branschaktörer inom Tillsammans för Tåg i Tid (TTT) Internt arbete för att minska andelen egenorsakade störningar genom bl.a. förbättrad avgångsprocess, digitala arbetsverktyg samt fjärrdiagnostik av fordon	Process
B Risk att produktionen och därmed kundleveransen blir försämrad under de perioder då stora förbättrande underhållsarbeten genomförs	Lägre Nöjd kundindex, förlorad marknadsandel gentemot andra transportslag, lägre intäkter	Justeringar av trafikplanen Nya planer med alternativa färdvägar vid störningar Nya platser för depåer Dialog med Trafikverket	Process
C Risk att avregleringen av järnvägar i Europa inte sker i samma takt i alla länder. Finansiellt starka, internationella tågoperatörer kan agera på svenska marknaden medan svenska tågoperatörer inte kan agera fullt ut utanför Sverige	Snedvriden konkurrens, lägre intäkter, förlorad marknadsandel	Samarbete inom Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER), där Sjs vd Crister Fritzon är ordförande	Finans
D Risk att Lag om kollektivtrafik inte leder till beslut enligt lagstiftarens intentioner, vilket kan få till följd att förutsättningarna för kollektivtrafik på kommersiell basis försämrats	Sämlre kunderbudande, sämlre ekonomiska förutsättningar för trafiken	Driver aktivt frågan att regelverket för konkurrens och skattefinansiering av kollektivtrafik måste vara genomtänkt och tydligt	Finans
E Risk att omfattande IT-störningar hos viktiga samarbetspartners påverkar Sjs förmåga till leverans	Lägre punktlighet, lägre Nöjd kundindex, lägre Varumärkesindex	Högre grad av Service Level Agreements (SLA) med IT-leverantörer Uppföljning av incidenter tillsammans med IT-leverantörer	Partnerskap & Resurser
F Risk att SJ inte kan behålla och rekrytera lokförare på en ansträngd arbetsmarknad	Lägre kvalitet, högre kostnader och inställda tåg	Aktivt arbete i styrelserna för utbildningsanordnare för lokförarutbildningen Försök med rullande tremånadersschema för medarbetare ombord Genomlysning av anställningsformer Effektivare utbildningar med simulatorer	Medarbetare
G Risk att underhållsleverantörer inte kan behålla eller rekrytera kompetenta medarbetare, vilket leder till svårigheter för SJ att köpa rätt underhåll till rätt pris	Lägre kvalitet inkl punktlighet, inställda tåg, lägre Nöjd kundindex	Ökat samarbete med underhållsleverantörer Pågående investeringar i fordonsflottan minskar framtida behov av underhåll	Partnerskap & Resurser
H Risk att Sjs medarbetare bryter mot interna uppförandekoden i samband med kontakter med leverantörer	Lägre kvalitet, negativ påverkan på Sjs varumärke	Kommunikation med medarbetare om Sjs interna uppförandekod	Medarbetare
I Risk att Sjs medarbetare med kundkontakt får en otrygg arbetssituation där hot och våld kan förekomma	Känsla av otrygghet och sämlre trivsel, sjukskrivningar, svårighet att behålla och rekrytera medarbetare	Utbildning för alla medarbetare ombord i personlig säkerhet och konflikthantering Personlarm för alla medarbetare ombord	Medarbetare
J Risk att samarbetspartner bryter mot Sjs uppförandekod för leverantörer	Negativ påverkan på Sjs varumärke	Sjs uppförandekod för leverantörer är en obligatorisk del i Sjs avtal Hållbarhetsrevisioner av leverantörer	Partnerskap & Resurser
– 2 Risk att höghastighetsbanor inte byggs eller byggs i alldeles för långsam takt	Förlorad marknadsandel gentemot andra transportslag, lägre intäkter	Argumentation för höghastighetsbanor och Sjs möjlighet att få trafikera	Finans
– Direkta miljörisker bedöms som ej väsentliga för Sjs nuvarande verksamhet	–	–	Samhälle

¹ Finansiella risker, det vill säga den löpande hanteringen av finansiella skulder i koncernens balansräkning, är undantagna då dessa hanteras inom ramen för av styrelsen fastställd finanspolicy. Rapportering av finansiella risker sker kvartalsvis till styrelsen.

² Risken har inte bedömts utifrån sannolikhet och konsekvens.

Vinstdisposition

Styrelsens för SJ AB yttrande enligt 18 kap. 4 § aktiebolagslagen

Med anledning av den av styrelsen föreslagna vinstutdelningen får styrelsen för SJ AB org. nr. 556196-1599, härmed avge följande yttrande enligt 18 kap. 4 § aktiebolagslagen. Föreslagen vinstutdelning grundar sig på 2017 års årsredovisning. Den föreslagna vinstdispositionen, resultat- och balansräkning för moderbolaget samt resultaträkning och rapport över finansiell ställning för koncernen ska framläggas för fastställelse vid årsstämman den 24 april 2018.

I förslag till vinstdisposition föreslår styrelsen att aktieägaren på årsstämman 2018 beslutar att SJ AB för räkenskapsåret 2017 ska lämna utdelning med 67,20 kronor per aktie, vilket innebär en total utdelning på 268 800 000 kronor, motsvarande cirka 50 procent av årets resultat för SJ-koncernen. Därutöver föreslår styrelsen att aktieägaren på årsstämman fastställer betalningsdag till 8 maj 2018.

Till årsstämmans förfogande stående vinstmedel:

Balanserade vinstmedel	3 030 484 314 kronor
Årets resultat	736 940 201 kronor
Totalt	3 767 424 515 kronor

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras på följande sätt:

Till aktieägare utdelas (67,20 kr/aktie)	268 800 000 kronor
I ny räkning överföres	3 498 624 515 kronor
Totalt	3 767 424 515 kronor

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

Situationen för SJ-koncernen med avseende på de ovan nämnda nyckeltalen anges i nedanstående tabell per utgången av 2017 och efter föreslagen utdelning, allt annat lika.

Nyckeltal i relation till föreslagen utdelning

	2017-12-31	2017-12-31 Efter ordinarie utdelning
Nettoskuldssättningsgrad, ggr	-0,10	-0,17
Nettoskuld (+)/nettokassa (-), MSEK	-465	-734
Avkastning operativt kapital, %	16,4	16,4
Soliditet, %	55,5	54,0
Tillgängligt fritt eget kapital i SJ AB	3 767 424 515	3 498 624 515

Föreslagen utdelning utgör 6,0 procent av eget kapital i moderbolaget och 5,8 procent av eget kapital i koncernen. Föreslagen utdelning ger oförändrad avkastning på operativt kapital, dock ändras nettoskuldssättningsgraden från -0,10 ggr till -0,17 ggr.

Soliditeten bedöms vara betryggande mot bakgrund av att verksamheten bedrivs med fortsatt lönsamhet. Likviditeten i moderbolaget och koncernen bedöms vara fortsatt stark. Den föreslagna vinstutdelningen till aktieägaren innebär att moderbolagets soliditet minskar från 55,5 procent till 54,0 procent efter föreslagen utdelning.

Styrelsens motivering

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

Verksamhetens art och omfattning medför inte risker i större omfattning än vad som normalt förekommer inom branschen.

Styrelsens bedömning av bolagets och koncernens ekonomiska ställning innebär att utdelningen är försvarlig i förhållande till de krav som verksamhetens art, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets och koncernens egna kapital samt bolagets och koncernens konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen bedömer att den föreslagna utdelningen inte kommer att påverka SJ ABs förmåga att fullgöra bolagets förpliktelser på kort och lång sikt eller att göra nödvändiga investeringar.

Flerårsöversikt

Koncernen	2017	2016	2015	2014	2013
Rapport över totalresultatet i sammandrag, MSEK					
Rörelsens intäkter	7 806	9 372	9 070	9 208	9 160
– varav nettoomsättning	7 780	9 336	9 052	9 065	9 023
Rörelsens kostnader	-7 178	-8 543	-8 464	-8 666	-8 732
Resultat från andelar i intressebolag	38	8	19	26	-130
Rörelseresultat	666	837	625	568	298
Resultat före skatt	664	833	602	578	288
Skatt på årets resultat	-140	-183	-131	-118	-68
Årets resultat ¹	523	650	471	460	220
Resultat per aktie (före och efter utspädning) ¹ , SEK	131	162	118	115	55
Rapport över finansiell ställning i sammandrag, MSEK					
Anläggningstillgångar					
Materiella anläggningstillgångar	5 341	5 505	5 916	6 250	6 356
Immateriella tillgångar	254	286	278	236	308
Finansiella tillgångar	60	34	123	596	567
Omsättningstillgångar					
Varulager	5	4	7	8	7
Kortfristiga fordringar	734	804	661	615	719
Kortfristiga placeringar	1 614	1 479	718	760	1 203
Likvida medel	70	74	97	345	80
Anläggningstillgångar till försäljning	–	78	65	60	72
Summa tillgångar	8 078	8 264	7 864	8 870	9 312
Eget kapital², MSEK					
Räntebärande skulder	1 060	1 402	1 478	1 124	1 911
Icke räntebärande skulder	1 527	1 693	1 740	1 655	1 813
Avsättningar	396	345	315	380	360
Uppskjutna skatteskulder	480	487	455	377	267
Summa eget kapital och skulder	8 078	8 264	7 864	8 870	9 312
Kassaflöde i sammandrag, MSEK					
Kassaflöde från den löpande verksamheten	1 238	1 304	1 335	1 267	1 039
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-639	-1 062	-6	-143	-943
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	-603	-264	-1 577	-860	-336
Årets kassaflöde	-4	-23	-248	265	-240
Investeringar	596	390	526	828	448
– varav kassaflödespåverkande	596	390	526	828	448
Marginaler³, %					
Rörelsemarginal	8,5	8,9	6,9	6,2	3,3
Vinstmarginal	8,5	8,9	6,6	6,3	3,1
Utfall finansiella mål³					
Avkastning på operativt kapital, %	16,4	20,0	13,2	11,5	5,7
Nettoskuldssättningsgrad, ggr	-0,1	0,0	0,2	-0,1	0,0
Av styrelsen föreslagen utdelning enligt vinstdisposition, MSEK	269	260	188	230	73
Verkställda utdelningar, MSEK	260	188	1 930 ⁴	73	157
Kapitalstruktur vid periodens utgång					
Avkastning på eget kapital ³ , %	11,7	16,3	9,7	9,1	5,1
Operativt kapital ³ , MSEK	4 073	4 181	4 721	4 953	5 225
Soliditet ³ , %	57,1	52,5	49,3	60,1	53,3
Avstämning räntebärande nettoskuld³					
Räntebärande skulder, MSEK	1 060	1 402	1 478	1 125	1 911
Räntebärande avsättningar, MSEK	159	161	168	152	144
Räntebärande tillgångar, MSEK	1 684	1 553	895	1 672	1 839
Räntebärande nettoskuld (+)/nettokassa (-), MSEK	-465	10	751	-396	216
Icke-finansiella nyckeltal					
Medelantal anställda	3 680	4 192	4 232	4 541	4 953

¹) Nyckeltal definierade enligt IFRS, se sidan 92.

²) Det finns inget innehavande utan bestämmande inflytande.

³) Sjs alternativa nyckeltal ej definierade enligt IFRS, se definition på sidan 92.

⁴) Beslut vid extra bolagsstämma den 25 september 2015 att dela ut 1 700 MSEK.

Bolagsstyrningsrapport 2017

SJ AB ägs till 100 procent av svenska staten och förvaltas av Näringsdepartementet. Ägarens övergripande mål för SJ är att skapa ett långsiktigt hållbart värde, vilket medför krav på långsiktig lönsamhet, effektivitet, utvecklingsförmåga samt ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt ansvarstagande. SJ har inget samhällsuppdrag och verksamheten bedrivs helt på affärsmässiga villkor utan statliga bidrag eller subventioner.

Principer för bolagsstyrning

SJ styrs utifrån såväl externa som interna regelverk.

Viktiga externa regelverk:

- Lagstiftning och internationella redovisningsregelverk
- Svenska statens ägarpolicy och riktlinjer för bolag med statligt ägande 2017
- Svensk kod för bolagsstyrning (Koden)

Viktiga interna regelverk:

- Bolagsordning för SJ AB
- Styrelsens arbetsordning, vd-instruktion samt instruktion för rapportering av hållbart företagande inklusive den ekonomiska rapporteringen
- Interna riktlinjer för koncernens verksamhet och medarbetare, såsom SJs interna uppförandekod samt arbetsmiljö-, finans-, informationssäkerhets-, inköps-, IT-, risk-, skatte-, trafiksäkerhets- och kommunikationspolicy samt policy för behandling av personuppgifter och policy för intern styrning och kontroll
- SJs styrkort med fastställda mål och tydliga uppföljningsrutiner

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

Tillämpning av Koden

SJ tillämpar Svensk kod för bolagsstyrning. De avvikelser som bolaget gör beror huvudsakligen på att SJ är helägt av svenska staten. Avvikelser har skett från följande kodregler:

Kodregel 1.4

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

Kodregel 2

Inrättandet av en valberedning inför val och arvodering av styrelse och revisorer. SJs styrelse har beslutat att ersätta kodreglerna om valberedning, under kodregel 2, med ägarens nomineringsprocess som närmare beskrivs i statens ägarpolicy.

Kodregel 4.4-4.5

Styrelseledamots oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen samt gentemot större aktieägare. Syftet med denna regel är att skydda minoritetsägare. Eftersom SJ ägs fullt ut av svenska staten saknas detta behov.

Kodregel 8

Styrelsen ska årligen utvärdera sitt eget och vd:s arbete. Under 2017 genomfördes ingen utvärdering då det inte bedömdes erforderligt, eftersom utvärderingen de senaste åren varit mycket god och det inte har kunnat identifieras större utvecklingsområden.

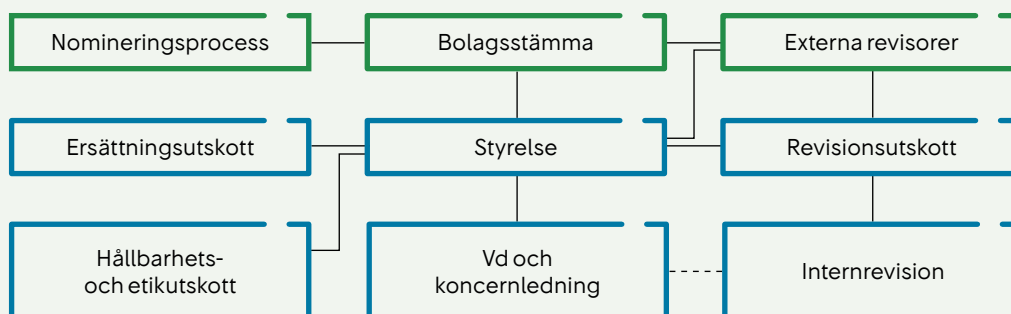
Ägarstyrning

Ägaren utövar sina rättigheter som aktieägare på bolagsstämman och har bland annat fastställt SJs bolagsordning och finansiella mål. Bolagsordningen anger att SJ ska bedriva persontrafik. Ägarens långsiktiga finansiella mål för SJ är avkastning på operativt kapital på minst 7 procent i genomsnitt samt en nettoskuldssättningsgrad på 0,5–1,0 gånger på sikt. Utdelning ska långsiktigt uppgå till mellan 30 och 50 procent av årets resultat. I tillägg till de finansiella målen följer ägaren även upp av styrelsen fastställda långsiktiga icke-finansiella mål. Under 2017 har de möten som ägt rum mellan ägaren, SJs styrelseordförande och vd berört frågor om bland annat operativa frågor vid störningar, SJs organisation, successionsplanering samt upphandling av nya fordon. Utöver dessa möten förs en löpande dialog med ägaren.

Långsiktiga hållbarhetsmål

Svenska staten kräver att alla bolag med statligt ägande ska ha målsättningar för hållbart företagande. Målen ska vara relevanta för den verksamhet som bedrivs, mätbara och tillräckligt ambitiösa. Under 2016 fastställde SJs styrelse fyra långsiktiga hållbarhetsmål som gäller från och med 2017. Två av dessa, punktlighet och SJ Volontär, kvarstår sedan tidigare. Nya långsiktiga hållbarhetsmål är sjukfrånvaro, som kompletteras med ett mått för frisknärvaro, samt mångfald.

SJ AB, ägarstyrning



Styrelse, styrelsefunktion och närvaro under 2017

Namn	Styrelsefunktion	Styrelse-sammanträden	Revisionsutskott	Ersättningsutskott	Hållbarhets- och etikutskott
Jan Sundling	Styrelseordförande, ordförande i ersättningsutskottet och i hållbarhets- och etikutskottet	9/9		1/1	3/3
Siv Svensson	Ledamot, ordförande i revisionsutskottet	9/9	8/8		
Ulrika Dellby	Ledamot	8/9			3/3
Mikael Staffas	Ledamot	8/9	8/8		
Kersti Strandqvist	Ledamot	9/9			3/3
Mikael Stöhr	Ledamot	8/9		1/1	
Michael Thorén ¹	Ledamot	5/9	5/8	0/1	
Per Hammarqvist	Arbetsdagarrepresentant	8/9			
Hans Pilgaard	Arbetsdagarrepresentant	7/9			
Stefan Zetterlund	Arbetsdagarrepresentant	8/9			

¹⁾ Under Michael Thoréns frånvaro deltog Pär Ekeröth som adjungerad i styrelsens och revisions- samt i ersättningsutskottets arbete.

Bolagsstämma

Årsstämma hålls i Stockholm. SJ publicerar plats och tid för nästkommande årsstämma samt kallelser, protokoll och annat stämmorelaterat material på sj.se.

Årsstämma 2017

Årsstämman för SJ AB 2017 hölls den 25 april 2017. Stämman var öppen för allmänheten och de närvarande hade möjlighet att ställa frågor till SJs ledning.

I enlighet med ägarens förslag beslutade stämman om omval intill nästa årsstämma av Jan Sundling som styrelsens ordförande. Omval gjordes även av styrelseledamöterna Ulrika Dellby, Mikael Staffas, Kersti Strandqvist, Mikael Stöhr, Siv Svensson och Michael Thorén. Stämman fastställde styrelsens arvoden och särskilda arvoden för arbetet i inrättade utskott.

Stämman beslöt att fastställa resultat- och balansräkning för koncernen och moderbolaget SJ AB samt att fastslå den av styrelsen föreslagna utdelningen om 260 MSEK. Utbetalningen verkställdes den 9 maj 2017. Stämman beviljade även ansvarsfrihet för styrelsen och vd.

Årsstämma 2018

Årsstämma för SJ AB 2018 äger rum i Stockholm den 24 april 2018.

Styrelsen

Styrelsen har det övergripande ansvaret för bolagets förvaltning och skötsel. Enligt statens ägarpolicy ansvarar styrelsen även för att bolaget sköts föredömligt inom de ramar som ges av lagstiftning, ägarpolicy, bolagsordning samt ägarens anvisningar. Vidare ska styrelsen verka för att SJ ska agera föredömligt inom hållbart företagande avseende områden som miljö, etik, arbetsvillkor, mänskliga rättigheter, jämställdhet och mångfald.

Tillsättning av styrelse

Nomineringsprocessen avseende styrelseledamöter till statligt ägda bolag drivs och koordineras av enheten för statligt ägande inom Näringsdepartementet. Enligt statens ägarpolicy ska styrelsen ha hög kompetens väl anpassad till bolagets verksamhet, situation och framtida utmaningar. Styrelseledamöter ska bidra med god kunskap inom antingen löpande affärsverksamhet, affärsutveckling, branschkunskap, finansiella frågor eller andra relevanta områden. Av ägarpolicy, vilket är den mångfaldspolicy som SJ tillämpar, framgår att styrelsen ska vara balanserad avseende kompetens, bakgrund, ålder och kön.

En arbetsgrupp inom Näringsdepartementets enhet för statligt ägande analyserar kompetensbehovet utifrån SJs styrelses sammansättning samt bolagets verksamhet och situation. Nominering och tillsättning av nya ledamöter föregås av en löpande dialog mellan departement och styrelseordförande.

Näringsdepartementets förslag till styrelse presenteras i kallelsen till årsstämman och på sj.se i god tid före årsstämma. Styrelseledamöter utses av årsstämman för ett år i taget.

Styrelsens sammansättning

SJs styrelse ska enligt bolagsordningen bestå av lägst tre och högst åtta ledamöter utan suppleanter. SJs styrelse bestod från årsstämman i april 2017 av sju stämموالدا ledamöter, ingen av ledamöterna ingår i koncernledningen. Av styrelsens ledamöter är tre kvinnor (43 procent) och fyra män (57 procent).

Näringsdepartementets ägarenhet anser att SJs styrelse som helhet har hög kompetens inom bolagets affärsverksamhet, affärsutveckling, rese- och logistikbranschen, finansiella frågor, hållbart företagande och bolagsstyrning, företagsledning samt förändringsarbete. Styrelsen bedöms vidare ha en med hänsyn till SJs verksamhet, utvecklingskede och förhållanden i övrigt ändamålsenlig sammansättning präglad av mångsidighet och bredd avseende ledamöternas kompetens, erfarenhet och bakgrund. Styrelsen uppnår även regeringens målsättning om jämn könsfördelning i enlighet med vad som framgår av statens ägarpolicy och riktlinjer för bolag med statligt ägande.

Arbetsdagarorganisationerna har utsett tre arbetsdagarrepresentanter med suppleanter till styrelsen.

Styrelsens arvoden och arvoden för arbetet i styrelsens utskott

Styrelsens arvoden och särskilda arvoden beslutas av årsstämman och ska i enlighet med statens ägarpolicy vara konkurrenskraftiga men inte marknadsledande. Arvode utgår inte till styrelseledamot som är anställd av Regeringskansliet, eller till arbetsdagarrepresentant. Årsstämman 2017 beslutade att SJ ska tillämpa de riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare i företag med statligt ägande som styrelsen föreslagit. Riktlinjerna överensstämmer med regeringens riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande beslutade den 22 december 2016.

Fastställd ersättning till SJs styrelse

SEK	2017	2016
Styrelsens ordförande	400 000	400 000
Styrelsens ledamöter	160 000	160 000
Revisionsutskottets ordförande	55 000	55 000
Revisionsutskottets ledamöter	43 000	43 000

Arvode utgår inte till ledamot som är anställd av Regeringskansliet eller till arbetstagarrepresentant.

För fullständig information om principer och ersättningar till styrelseledamöter, se not 5.

Styrelsens arbete

Styrelsen har antagit en arbetsordning som anger hur arbetet ska fördelas mellan styrelse, utskott och vd. Arbetsordningen fastställs årligen och reglerar, utöver obligatoriska punkter enligt aktiebolagslagen, bland annat ordförandens uppgifter, information till styrelsen, former för styrelsemöten samt utvärdering av vd och styrelsens arbete. Arbetsordningen anger bland annat att följande ärenden ska finnas på agendan varje år:

- Godkännande av budget och prognoser
- Avgivande av externa finansiella rapporter
- Godkännande av strategisk plan
- SJs riskhantering
- Fastställande av policyer

Styrelsen beslutar även i frågor av principiell karaktär eller av stor finansiell betydelse. Ordföranden leder styrelsens arbete och ansvarar för att övriga ledamöter får erforderlig information.

Vd samt ekonomidirektören deltar vid styrelsesammanträden och övriga medlemmar av koncernledning deltar vid behov. SJs chefsjurist är sekreterare i styrelsen.

Styrelsens arbete 2017

Under 2017 hölls nio styrelsemöten, varav ett per telefon. Styrelsen genomförde löpande sedvanliga uppföljningar av såväl finansiella som icke-finansiella utfall, bland annat

i form av månatlig redovisning av strategiska nyckeltal i SJs styrkort. Med denna information som utgångspunkt gavs styrelsen möjlighet att löpande bedöma SJs resultat även inom hållbart företagande. I februari 2017 träffade styrelsen bolagets revisorer utan att någon från koncernledningen närvarade, i enlighet med Kodens krav. På styrelsemötet i juni deltog även delar av SJs koncernledning för att diskutera strategiskt viktiga frågor.

Styrelsens arbete i utskott

Styrelsen har inrättat ett revisionsutskott, ett ersättningsutskott samt ett hållbarhets- och etikutskott. Styrelsen har även fastställt arbetsordning för samtliga utskott. Utskotten bereder frågor inför beslut av styrelsen. I enskilda frågor kan styrelsen delegera beslutsrätten till respektive utskott.

Revisionsutskottet

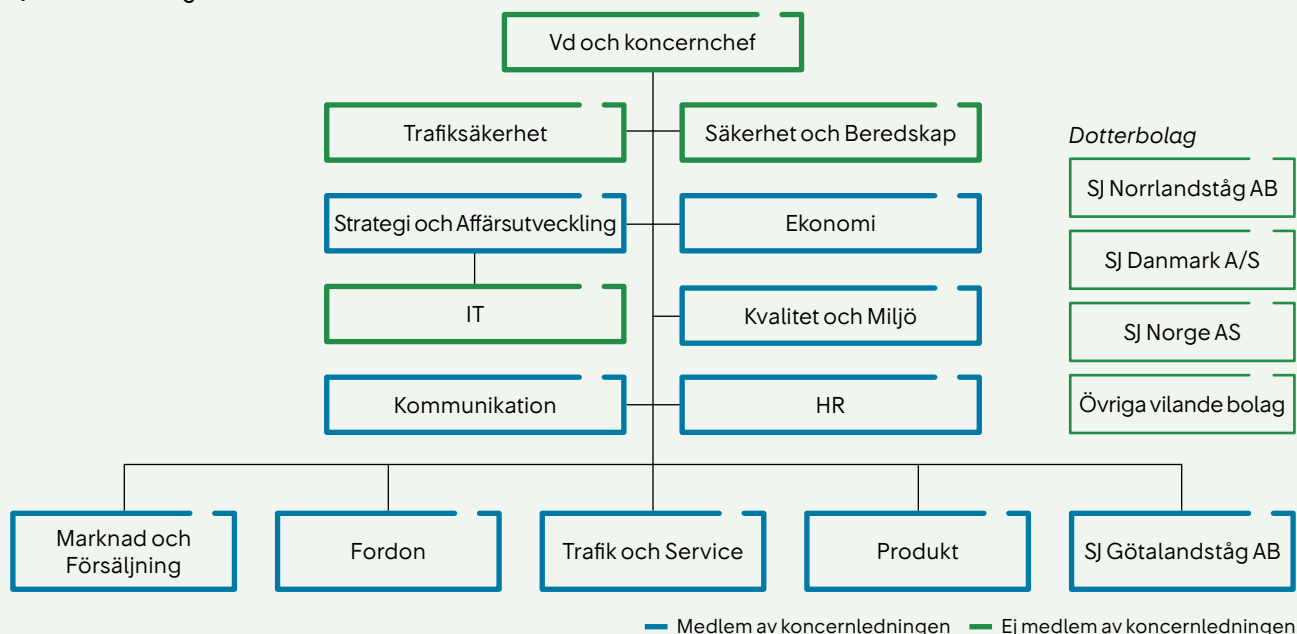
Revisionsutskottets uppgifter är bland annat att:

- Träffa SJs revisorer för att löpande informeras om revisionsplanering, inriktning och omfattning
- Stärka dialogen med SJs revisorer för att därigenom skapa ökad tydlighet beträffande iakttagelser som rör bolagets styrning, redovisning och kontroll
- Bereda styrelsens arbete genom att kvalitetssäkra SJs finansiella rapportering så att de ger en rättvisande bild av SJs finansiella och icke-finansiella ställning samt lämna rekommendationer och förslag för att säkerställa rapporteringens tillförlitlighet
- Behandla väsentliga riskområden och ändringar i uppskattningar och bedömningar samt säkerställa att riskbedömningen återspeglas i den finansiella rapporteringen
- Delta i upphandlingen av revisorer och förbereda förslag till val av revisorer
- Säkerställa att SJs externa och interna revisorers rapporter och rapporterade iakttagelser åtgärdas och kommuniceras till verkställande direktören
- Behandla frågor om intern kontroll
- Hålla sig informerat om revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen samt om slutsatserna av Revisorsinspektionens kvalitetskontroll

Styrelsens arbete 2017

Februari	Mars	April	Juni
■ Genomgång av externa revisorer avseende bokslut 2016 ■ Rapport för fjärde kvartalet och helåret 2016 ■ Resultatdisposition för räkenskapsåret 2016 ■ Investeringar i nya och moderniserade fordon ■ Förlängning av avtal avseende nattågstrafik till övre Norrland ■ Rapportering av utvärdering av styrelse och vd ■ Revisorerna träffade styrelsen utan koncernledningens närvaro	■ Bokslut, års- och hållbarhetsredovisning samt revisionsberättelse 2016 ■ Fastställande av reviderad finanspolicy ■ Genomgång av riskrapport ■ Anbud upphandlad trafik ■ Intern kontroll och revision	■ Rapport för första kvartalet ■ Årsstämma ■ Konstituerande styrelsemöte	■ Status investeringar i nya och moderniserade fordon ■ Fastställande av reviderade policyer ■ Anbud upphandlad trafik ■ Genomgång av riskrapport ■ Fastställande av strategiplan
Juli	September	Oktober	December
■ Rapport för andra kvartalet	■ Anbud upphandlad trafik ■ SJs trafik Stockholm-Oslo givet planerat underhållsarbete ■ Trafikverkets sena leveranser av tåglägen ■ Fastställande av kommunikationspolicy ■ Högastighetsjärnväg	■ Rapport för tredje kvartalet ■ Fastställande av skattepolicy ■ Fastställande av affärsplan 2018-2022 ■ Genomgång av riskrapport	■ Anbud upphandlad trafik ■ SJ Digital och SJ Labs ■ Budget 2018

SJ-koncernens organisation



Under 2017 var Siv Svensson ordförande i revisionsutskottet. Mikael Staffas och Michael Thorén var ledamöter. Föredragande i revisionsutskottet är Sjs ekonomidirektör. Chefen för internrevisionen samt Sjs revisorer deltar också i delar av utskottets sammanträden. Under året har åtta protokollförda möten hållits, varav ett per telefon. Sjs revisorer har under året föredragit väsentliga redovisnings- och revisionsfrågor samt frågor avseende intern kontroll och processer. Utskottets ordförande informerade löpande styrelsen om utskottets arbete.

Ersättningsutskottet

Ersättningsutskottets uppgifter är att:

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

Under 2017 var Jan Sundling ordförande i ersättningsutskottet. Michael Thorén och Mikael Stöhr var ledamöter. Föredragande i ersättningsutskottet är Sjs verkställande direktör. Under året har ett protokollfört möte hållits och utskottets ordförande informerade löpande styrelsen om utskottets arbete.

Hållbarhets- och etikutskottet

Hållbarhets- och etikutskottets uppgift är att följa, bereda och ta initiativ i övergripande och strategiska hållbarhetsfrågor.

Under 2017 var Jan Sundling ordförande i hållbarhets- och etikutskottet. Kersti Strandqvist och Ulrika Dellby var ledamöter. Sjs verkställande direktör deltar i utskottet och föredragande är Sjs Direktör Kvalitet och Miljö/hållbarhetschef. Under året har tre protokollförda möten hållits. Utskottets ordförande informerade löpande styrelsen om utskottets arbete.

Utvärdering av styrelsens och vd:s arbete

Styrelsens ordförande ansvarar för att vd:s och styrelsens arbete utvärderas genom en systematisk och strukturerad process. Utvärderingen har tidigare år utförts av en extern part, varvid styrelsen utvärderats såväl som grupp som individuellt. Utvärderingen sker genom att ordförande, ledamöter och vd svarar på frågor i en webbaserad utvärdering. För 2016 inkluderade utvärderingen även intervjuer med styrelseledamöterna och vd.

Utvärderingen kartläggs, analyseras och jämförs normalt sett med föregående års resultat med särskilt fokus på beslutade utvecklingsområden. Näringsdepartementet informeras om utvärderingens resultat. Därefter sker ett uppföljande möte med styrelsens ordförande. Utvärderingen syftar till att löpande effektivisera styrelsearbetet och ge underlag till arbetet med att utse nya ledamöter.

Under 2017 genomfördes ingen utvärdering då det inte bedömdes erforderligt, utan fokus var istället på att genomföra de aktiviteter som beslutades föregående år. Anledningen till att ny utvärdering inte bedömdes nödvändig 2017 var att utvärderingen de senaste åren varit mycket god och det inte har kunnat identifierats större utvecklingsområden. Avrapportering av genomförda aktiviteter utifrån 2016 års utvärdering ägde rum vid styrelsemötet den 6 februari 2018.

Revisorer

Ansvar för val av revisorer ligger hos ägaren och val av revisorer beslutas av årsstämman. Det praktiska arbetet med upphandlingen hanteras av styrelsens revisionsutskott och hela processen följs av Regeringskansliets handläggare. För det fall omval av revisorer övervägs, utvärderas alltid revisorernas arbete av ägaren. I kallelsen till årsstämman presenteras förslag till val av revisorer och information om förhållanden som kan vara av betydelse vid bedömning av föreslagna revisorers kompetens och oberoende. Föreslagna revisorer ska närvara på årsstämman.

Revisorer 2017

Efter att upphandling genomförts valde årsstämman den 25 april 2017 revisionsbolaget Deloitte AB, företräd av auktoriserad revisor Hans Warén som huvudansvarig, intill årsstämman 2018. Revisorerne avrapporterade sin boksluts-

granskning för 2017 till hela styrelsen vid styrelsemötet den 6 februari 2018. Under räkenskapsåret 2017 har revisionsutskott och revisorer diskuterat bolagets bokslut, redovisning, förvaltning och riskhantering. I februari träffade revisorerna styrelsen utan närvaro av koncernledningen. Dessutom har revisorerna fortlöpande haft kontakt och möten med styrelsens revisionsutskott. Revisorerna genomför även årligen en granskning av den interna kontrollen avseende IT-miljön och den finansiella rapporteringen.

Arvode och kostnadsersättning till revisorerna utgår enligt löpande räkning och redovisas i not 7.

Koncernledning

Sjs koncernledning består av Sjs vd och koncernchef samt tio direktörer för Sjs divisioner och staber. Medlemmar i koncernledningen utses av vd efter samråd med styrelsen. Verkställande direktören för SJ Götalandsståg, Lena Källström, är medlem av Sjs koncernledning från och med den 1 januari 2017.

Sjs vd ansvarar för Sjs löpande förvaltning och har i enlighet med aktiebolagslagen och styrelsens riktlinjer och anvisningar rätt att besluta i alla frågor som rör den löpande förvaltningen. Vd leder verksamheten och fattar beslut avseende SJ AB och SJ-koncernen i samråd med koncernledningen, vilken sammanträder regelbundet. Koncernledningens uppgifter är att:

- Tillsammans med styrelsen utveckla och verkställa Sjs strategiska plan
- Säkerställa att SJ upprättar och följer affärsplan, verksamhetsplaner och budget genom regelbundna business reviews
- Leda och besluta om den taktiska operativa verksamheten inom ramen för fastställd affärsplan

Samtliga divisioner, dotterbolag och staber leds av en direktör i samråd med en ledningsgrupp, som sammanträder regelbundet. Direktörerna ansvarar för att planera, styra, följa upp och förbättra respektive divisions, dotterbolags eller stabs verksamhet så att:

- Divisionen, dotterbolaget eller staben fullgör sin roll och drivs i enlighet med Sjs vision, affärsidé och affärsplan
- Verksamheten bedrivs enligt gällande lagstiftning och myndigheters föreskrifter samt i övrigt följer styrande dokument inom SJ
- Verksamhetsplaner upprättas utifrån SJ-koncernens övergripande affärsplan med tydliga aktiviteter för divisionen, dotterbolaget eller staben, samt att verksamhetsplanen kommuniceras internt, genomförs och följs upp

Förändringar i organisationen

Den 1 januari 2017 förändrades SJ-koncernens struktur. Trafikplaneringen överfördes från division Planering och Trafikledning till division Produkt. Trafikledningen flyttades från division Planering och Trafikledning till division Trafik och Service. I och med denna organisationsförändring upphörde division Planering och Trafikledning. Ansvaret för nattågstrafiken övergick från dotterbolaget SJ Norrlandståg till division Produkt. Medarbetare i SJ Norrlandståg placerades från och med 1 januari 2017 ansvarsmässigt inom division Trafik och Service.

Riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare

Beslut om anställningsvillkor för vd bereds av ersättningsutskottet och beslutas av Sjs styrelse. Beslut om anställningsvillkor för övriga ledande befattningshavare fattas av vd efter sedvanlig avstämning med ersättningsutskottet. SJ följer regeringens riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare i företag med statligt ägande utfärdade den 22 december 2016.

Den totala ersättningen ska vara rimlig och väl avvägd.

Den ska vara konkurrenskraftig, takbestämd och ändamålsenlig. Ersättningen ska inte vara marknadsledande i förhållande till jämförbara företag utan präglas av måttfullhet.

Med ändamålsenlig avses att ersättningen ska motsvara de krav som ställs vad gäller kompetens och erfarenhet. Ersättningen ska vara konkurrenskraftig på så sätt att den bidrar till Sjs möjligheter att rekrytera kompetenta medarbetare med kvalifikationer som svarar mot Sjs avkastningskrav och affärsmässighet.

Rörlig lön eller rörliga lönedelar ska inte ges till ledande befattningshavare. Ledande befattningshavare kan erbjudas förmånsbil samt individuell sjukförsäkring. Vidare omfattas ledande befattningshavare av sådana förmåner som har sitt ursprung i kollektivavtal, eller är ensidigt beslutade av SJ och även tillkommer övriga medarbetare.

Pensionsförmåner ska vara avgiftsbestämda, och avgiften får inte överstiga 30 procent av den fasta lönen, såvida de inte följer tillämplig kollektiv pensionsplan. I de fall SJ avtalar om en förmånsbestämd pensionsförmån ska den således följa tillämplig kollektiv pensionsplan. Eventuella utökningar av den kollektiva pensionsplanen på lönedelar överstigande de inkomstnivåer som täcks av planen ska vara avgiftsbestämda och bäras under den anställdes aktiva tid. Inga pensionspremier för ytterligare pensionskostnader ska betalas av SJ efter att medarbetaren har gått i pension. Pensionsåldern får inte understiga 65 år.

Vid uppsägning från Sjs sida får uppsägningstiden inte överstiga sex månader och ett eventuellt avgångsvederlag får ej utgå för längre tid än motsvarande högst tolv månader. Avgångsvederlaget ska betalas månadsvis och utgöras av enbart fast månadslön, utan tillägg eller förmåner. Eventuell annan inkomst från tjänst, avlönat uppdrag eller näringsverksamhet ska avräknas från avgångsvederlaget. Vid uppsägning från medarbetarens sida utgår inget avgångsvederlag. Avgångsvederlag utbetalas som längst till avtalad pensionsålder och aldrig längre än 65 års ålder.

I not 5 beskrivs ersättning till ledande befattningshavare mer utförligt.

Hållbar styrning av verksamheten

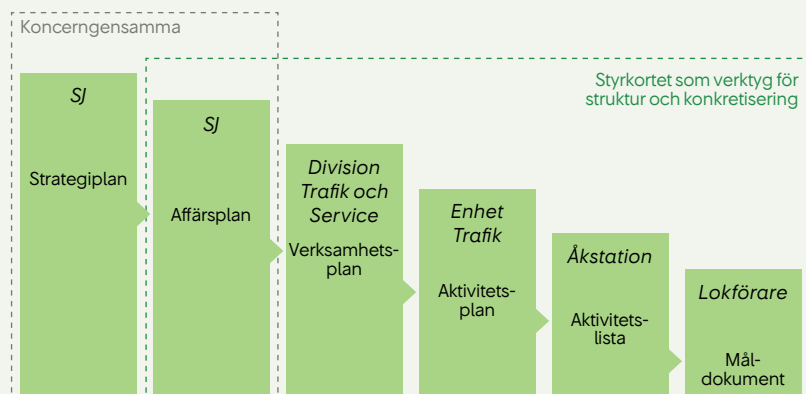
Hållbarhet är en naturligt integrerad del i både Sjs affärsmodell och styrning. Verksamheten styrs utifrån ett värdeskapande helhetsperspektiv och följs löpande upp med hjälp av ett balanserat styrkort uppdelat i sex styrområden: Medarbetare, Partnerskap & Resurser, Samhälle, Kund, Process samt Finans. Styrkortet utgår från de förväntningar som finns hos Sjs intressenter samt från Sjs egen ambition att styra verksamheten utifrån flera perspektiv: Socialt, miljömässigt och ekonomiskt.

Hållbar strategi-, affärs- och verksamhetsplan

Sjs strategiska plan beslutas av styrelsen och fastställer de långsiktiga och övergripande målen. Koncernledningen och styrelsen gör tillsammans en årlig översyn av framdriften gentemot de strategiska målen. Vart tredje år görs även en översyn av strategierna och de strategiska målen. Som komplement till den strategiska planen finns en femårig affärsplan där strategiska beslut operationaliseras.

Affärsplanen är indelad i Sjs sex styrområden med tillhörande nyckeltal. En femårig trafik- och fordonsplan är en integrerad del av affärsplanen och beskriver hur SJ avser att utveckla utbudet på respektive tåglinje. Trafik- och fordonsplanen ligger till grund för att bedöma biljettintäkter samt beräkna produktionsrörliga kostnader för respektive år och linje.

Varje division, dotterbolag och stab tar årligen fram en verksamhetsplan inklusive budget för det kommande året där affärsmålen översätts till konkreta aktiviteter. Inom varje styrområde finns ett antal nyckeltal med tydligt ägarskap inom Sjs organisation.



Styrning i praktiken

De långsiktiga styrmålen i SJs affärsplan översätts till operativa mål och aktiviteter för alla delar inom verksamheten. Genom detta tydliggörs det för varje medarbetare hur var och en kan påverka och bidra till företagets gemensamma mål.

Detta är ett exempel från Division Trafik och Service.

Uppföljning med nyckeltal

Varje nyckeltal har årligt uppsatta mål och uppföljning sker på månads-, kvartals- och årsbasis. Det gör styrkortet till ett viktigt verktyg för ständiga förbättringar inom ett antal verksamhetskritiska områden. Kontinuerlig uppföljning medför även att avvikelser kan upptäckas på ett tidigt stadium så att lämpliga åtgärder snabbt kan vidtas. Läs mer om mål och utfall för styrområdena på sidorna 25-37.

Under 2015 genomförde SJ en väsentlighetsanalys för att identifiera och rangordna vilka områden som är mest väsentliga för SJs långsiktiga värdeskapande. Resultatet av väsentlighetsanalysen diskuterades och verifierades under 2015 av styrelsepanel, kundpanel, medarbetarpanel samt leverantörspanel. Såväl styrelse- som kundpanel betonade särskilt vikten av säkerhet, punktlighet samt trafikinformation. Medarbetarpanelen påpekade vikten av SJs samhällsansvar. Under 2017 har säkerhet, punktlighet och trafikinformation förblivit de viktigaste frågorna.

Ledningssystem

SJ har ett integrerat och certifierat ledningssystem omfattande kvalitet (ISO 9001) och miljö (ISO 14001). Ledningssystemet är externt reviderat och för att utvärdera och följa upp ledningssystemets effektivitet använder SJ även den så kallade EFQM-modellen (European Foundation of Quality Management). Modellen är ett verktyg för att mäta var SJ befinner sig i förhållande till vision och uppsatta mål på ett strukturerat och systematiskt sätt.

Intern uppförandekod

SJs interna uppförandekod ger vägledning för hur medarbetare förväntas agera och bemöta varandra, kunder, resenärer och andra intressenter med utgångspunkt i SJs värdeord: Pålitligt, Enkelt, Mänskligt och Härligt. Den interna uppförandekoden omfattar alla medarbetare inom SJ-koncernen inklusive styrelseledamöter och självständiga uppdragstagare. Läs mer på sidan 27. Alla SJs leverantörer ska följa SJs uppförandekod för leverantörer. Läs mer på sidan 29.

Visselblåsningsfunktion

Sedan 2014 har SJ en funktion för visserblåsning dit medarbetare kan rapportera in oegentligheter, inklusive avsteg från den interna uppförandekoden. Funktionen garanterar anonymitet för uppgiftslämnaren och anmälningar hanteras av en grupp bestående av cheferna för Juridik, Säkerhet och Beredskap, Internrevision samt Hållbarhet. Under 2017 har gruppen hanterat fyra ärenden.

Beslutsforum och råd

Koncernledningen beslutar vilka divisionsöverbyggande beslutsforum som ska drivas inom SJ-koncernen. Koncernledningen beslutar även om respektive forums syfte, dess stående agenda samt deltagare i forum. Vd delegerar sitt beslutsmandat till respektive forum, som fattar enhälliga beslut inom ramen för gällande affärsplan och budget. Om konsensus inte kan nås inom ett forum, hänvisas frågan till koncernledningen för beslut.

Inom SJ finns för närvarande fyra forum förutom koncernledningen: strategiforum, marknadsforum, produktionsforum, samt risk- och säkerhetsforum. Varje beslutsforum har tre huvudsakliga uppgifter:

- Bredda och snabba upp beslutsfattandet i SJ-koncernen
- Regelbundet koordinera, prioritera och besluta om frågor som omfattar fler än två divisioner
- Säkerställa att arbetet fortskrider i organisationen och säkra högt tempo i genomförandet

Som komplement till beslutsforum kan koncernledningen besluta om råd. Syftet med ett råd är att säkra tvärfunktionell hantering av aktuella och/eller prioriterade frågor inom exempelvis punktlighet, inköp, IT, utbildning och varumärke. Ett råd har inget ytterligare mandat utöver deltagarnas normala mandat.

Styrelse



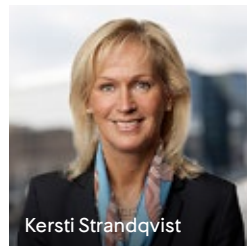
Jan Sundling



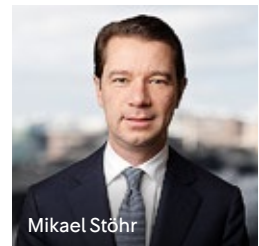
Ulrika Dellby



Mikael Staffas



Kersti Strandqvist



Mikael Stöhr



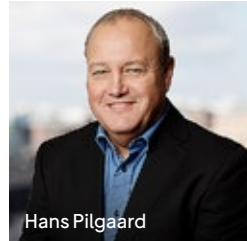
Siv Svensson



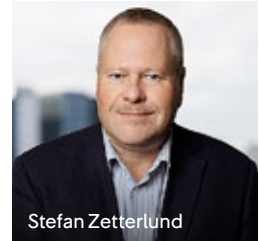
Michael Thorén



Per Hammarqvist



Hans Pilgaard



Stefan Zetterlund

Jan Sundling

Styrelseordförande i SJ AB sedan 2011, ordförande i ersättningsutskottet och i hållbarhets- och etikutskottet

Född: 1947

Utbildning: Sjökaptensexamen, högre företagsekonomisk utbildning

Befattningar och styrelseuppdrag: Styrelseordförande för Institutet för kvalitetsutveckling-SIQ. Styrelseledamot i Corem Property Group AB och Aditro Logistics AB

Tidigare befattningar och styrelseuppdrag: Vd Green Cargo AB

Ulrika Dellby

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2014, ledamot i hållbarhets- och etikutskottet

Född: 1966

Utbildning: Civilekonom

Befattningar och styrelseuppdrag: Styrelseledamot i Lifco AB, Kavli Holding AS, Cybercom Holding AB samt ordförande för Hello World! Ideell Förening. Partner Fagerberg & Dellby Fond I AB

Tidigare befattningar och styrelseuppdrag: Vice ordförande för Fastighetsaktiebolaget Norrporten. Partner i The Boston Consulting Group

Mikael Staffas

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2013, ledamot i revisionsutskottet

Född: 1965

Utbildning: Civilingenjör och MBA

Befattningar och styrelseuppdrag: Direktör Boliden Gruvor. Styrelseledamot i branschorganisationen SveMin samt Gruvornas arbetsgivareförbund, GAF

Tidigare befattningar och styrelseuppdrag: CFO Boliden, CFO Södra Skogsägarna, Partner McKinsey & Co

Kersti Strandqvist

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2016, ledamot i hållbarhets- och etikutskottet

Född: 1963

Utbildning: Civilingenjör, Technologie Licenciat och Master of Marketing HEC

Befattningar och styrelseuppdrag: Essity hållbarhetsdirektör och medlem av koncernledningen

Tidigare befattningar och styrelseuppdrag: Styrelseledamot i TeliaSonera AB och i Swedish Match AB. SCA Affärsområdeschef Feminine Care, SCA Affärsområdeschef Baby Care, hållbarhetsdirektör för Svenska Cellulosa AB

Mikael Stöhr

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2014, ledamot i ersättningsutskottet

Född: 1970

Utbildning: Jurist- respektive ekonomexamen

Befattningar och styrelseuppdrag: Vd och koncernchef för Coor Service Management AB

Tidigare befattningar och styrelseuppdrag: Vd och koncernchef för Green Cargo AB, vd och koncernchef för AxIndustries AB

Siv Svensson

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2012, ordförande i revisionsutskottet

Född: 1957

Utbildning: Examen i internationell ekonomi

Befattningar och styrelseuppdrag: Styrelseledamot i Swedbank, Karolinska Sjukhuset och Allba AB

Tidigare befattningar och styrelseuppdrag: Vd Sefina Finance AB, vvd och regionbankschef Nordea

Michael Thorén

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2012, ledamot i revisionsutskottet och ersättningsutskottet

Född: 1969

Utbildning: Civilekonom

Befattningar och styrelseuppdrag: Kansliråd i Näringsdepartementet. Styrelseledamot i Metria AB och Svevia AB

Tidigare befattningar och styrelseuppdrag: Analytiker ABN/Amro Bank, projektansvarig Retriva Kredit

Per Hammarqvist

Arbetsagarrepresentant i SJ AB sedan 2011

Född: 1958

Befattningar och styrelseuppdrag: Trafikplanerare. Ordförande i SACO-föreningen vid SJ och i TJföreningen vid SJ, ledamot i SACO-förbundet Trafik & Järnvägs Förbundsstyrelse

Hans Pilgaard

Arbetsagarrepresentant i SJ AB sedan 2012

Född: 1963

Befattningar och styrelseuppdrag: Lokförare. Ordförande ST-spårtrafik vid SJ AB och ledamot i ST-spårtrafiks avdelningsstyrelse

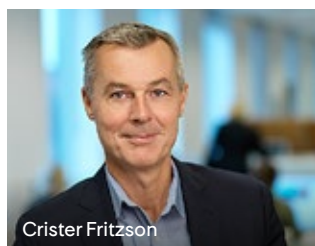
Stefan Zetterlund

Arbetsagarrepresentant i SJ AB sedan 2016

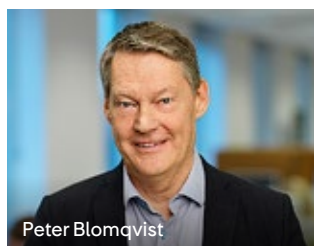
Född: 1963

Befattningar och styrelseuppdrag: Tågmästare. Ordförande och avtalsansvarig Seko Förhandlingsorganisation SJ, ordförande i Seko-klubben i Hallsberg samt ordförande för Sekos förbundsrevisorer

Koncernledning



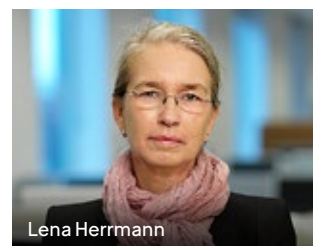
Crister Fritzson



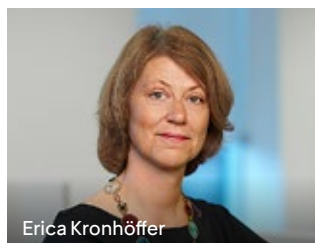
Peter Blomqvist



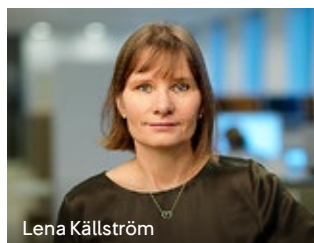
Claes Broström



Lena Herrmann



Erica Kronhoffer



Lena Källström



Madeleine Raukas



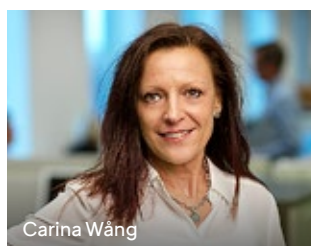
Thomas Silbersky



Malou Sjörin



Caroline Åstrand



Carina Wång

Crister Fritzson

Verkställande direktör/Koncernchef sedan 2012

Född: 1961

Utbildning: Marknadsekonom

Styrelseuppdrag: Styrelseledamot i Systembolaget AB, Net Insight AB, Svenskt Näringsliv, Almega Tjänsteförbunden och Svensk Turism AB. Ordförande i CER, Community of European Railway and Infrastructure Companies, Branschföreningen Tågoperatörerna, Trafik i Mälardalen AB och Samtrafiken i Sverige AB

Tidigare befattningar: Vd och koncernchef Teracom, vd Boxer

Peter Blomqvist

Direktör HR sedan 2009

Född: 1954

Utbildning: Socionom

Styrelseuppdrag: Styrelseledamot i branschstyrelsen Spårtrafik, Almega
Tidigare befattningar: Personalchef persontrafikdivision och personalchef affärsområde försäljning på Statens Järnvägar

Claes Broström

Direktör Fordon sedan 2006

Född: 1954

Utbildning: Maskiningenjör och marknads-ekonom

Tidigare befattningar: Senior Vice President SAS AB, Vice President Ericsson AB

Lena Herrmann

Direktör Strategi och Affärsutveckling sedan 2015

Född: 1962

Utbildning: Civilingenjör

Styrelseuppdrag: Styrelseledamot i Eskilstuna Kuriren AB

Tidigare befattningar: Vd Dagens Nyheter, vice vd Bonnier Newspapers

Erica Kronhoffer

Direktör Kvalitet och Miljö/Hållbarhetschef sedan 2013

Född: 1971

Utbildning: Jur kand

Styrelseuppdrag: Styrelseledamot i CSR Sweden

Tidigare befattningar: Hållbarhetschef PostNord AB, Director Sustainable Affairs Green Cargo AB

Lena Källström

Verkställande direktör SJ Götalandståg AB sedan 2012, i koncernledningen sedan 2017

Född: 1965

Utbildning: Civilekonom

Tidigare befattningar: Chef service regional SJ AB, distriktschef Sodexo

Madeleine Raukas

Direktör Trafik och Service sedan 2012, verkställande direktör SJ Norrlandståg AB sedan 2017

Född: 1967

Utbildning: Fil kand

Styrelseuppdrag: Styrelseledamot i Branschföreningen Tågoperatörerna, Trafik i Mälardalen AB och Botniatåg AB

Tidigare befattningar: Vice vd och tf vd SL, vd SAS Ground Service Sverige

Thomas Silbersky

Direktör Marknad och Försäljning sedan 2013

Född: 1965

Utbildning: MBA

Tidigare befattningar: Commercial Director Rynkeby Foods AB (Arla), General Manager Tivall Scandinavia (Nestlé), Marketing Director Carlsberg

Malou Sjörin

Direktör Kommunikation sedan 2016

Född: 1972

Utbildning: Civilekonom

Tidigare befattningar: Skandinavisk kommunikationsdirektör Trygg-Hansa/Codan, informationschef Capgemini

Caroline Åstrand

Direktör Produkt sedan 2014

Född: 1970

Utbildning: Civilekonom

Styrelseuppdrag: Styrelseledamot i Trafik i Mälardalen AB och Botniatåg AB. Styrelseordförande i Vänertåg AB

Tidigare befattningar: Chef strategisk produkt- och tjänsteutveckling/Chef SJ Regional och SJ InterCity på SJ AB, Principal på The Boston Consulting Group

Carina Wång

Direktör Ekonomi 2013-oktober 2017

Född: 1966

Utbildning: Civilekonom

Tidigare befattningar: CFO Micronic Mydata AB (numera Mycronic AB), Vice President och Head of Business Controlling Investor AB

Direktör Ekonomi Carina Wång lämnade Sjs koncernledning den 1 oktober 2017 och anställningen upphörde den 31 mars 2018. Ulf Bertilsson är sedan den 1 oktober 2017 tillförordnad Direktör Ekonomi.

Verkställande direktör för SJ Götalandståg Lena Källström är medlem av Sjs koncernledning sedan den 1 januari 2017.

Direktör Marknad och Försäljning Thomas Silbersky tillträder en ny befattning som Senior Vice President och direktör för internationella affärer den 15 februari 2018. Tills vidare behåller han sin roll som Direktör Marknad och Försäljning.

Styrelsens rapport om intern kontroll

Styrelsen ansvarar enligt aktiebolagslagen och svensk kod för bolagsstyrning för den interna kontrollen i bolaget. Den externa finansiella och icke-finansiella rapporteringen i SJ omfattar delårsrapporter, bokslutskommuniké samt större delen av SJs års- och hållbarhetsredovisning. Arbetet inom revisionsutskottet utgör en del av styrelsekontrollen. Vid samtliga revisionsutskottsmöten under 2017 har SJs externa och/eller interna revisorer redogjort för eventuella iakttagelser.

Risker

SJ arbetar systematiskt med riskbedömningar. En strukturerad riskbedömning innebär att väsentliga risker som har betydelse för den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen kan identifieras. Risk- och säkerhetsforum ansvarar för en etablerad process för att identifiera finansiella och icke-finansiella riskområden utifrån styrkortet. Syftet är att för varje risk tidigt kunna vidta åtgärder för att begränsa oönskade effekter eller tillvarata identifierade möjligheter. Processen med att identifiera risker involverar alla divisioner, dotterbolag och staber vilket medför förankring och ökat medvetande i organisationen samt att risker identifieras på ett effektivt sätt. Varje identifierad risk har en tydlig ägare.

SJs koncernledning informeras kvartalsvis om genomförda riskbedömningar för att besluta om det finns behov av att vidta ytterligare åtgärder eller om nya riskområden ska bedömas. Styrelsen informeras tertialvis om identifierade risker och vidtagna åtgärder. Läs mer på sidan 38.

Intern revision

SJ har en funktion för internrevision som rapporterar direkt till styrelsens revisionsutskott. Internrevisionen genomför oberoende och objektiva granskningsuppdrag, vilket resulterar i åtgärder och förbättringsprogram. SJs internrevision gör årligen en oberoende riskanalys, vilken utgör grunden för internrevisionens årliga revisionsplan som fastställs av styrelsen. I samband med planeringsarbetet för den årliga revisionen diskuterar extern- och internrevisionen SJs riskbild. Under 2017 har internrevisionen genomfört 17 granskningar, bland annat av hantering av värdebevis, vinsterberedskap i depå, avrustning av behörigheter och scanning av leverantörsfakturer.

Kontrollmiljö

Basen för den interna kontrollen utgörs av kontrollmiljön med organisation, beslutsvägar, befogenheter och ansvar som dokumenterats och kommunicerats i styrande dokument, liksom av den värdegrund som styrelsen och koncernledningen kommunicerar och verkar utifrån. Ansvar och befogenheter definieras i policyer, instruktioner, manualer och rutiner. Några exempel är:

- Arbetsordning för styrelse, revisionsutskott, ersättningsutskott och hållbarhets- och etikutskott
- Styrelsens instruktion till vd
- Fastställda policyer
- Attestregler för att säkerställa en god kontroll av ekonomiska transaktioner för att förhindra avsiktliga eller oavsiktliga fel

Kontrollaktiviteter

SJs kontrollaktiviteter utformas för att systematiskt hantera väsentliga risker avseende den finansiella och icke-finansiella

siella rapporteringen, inklusive viktiga redovisningsfrågor som identifierats under riskbedömningen. Kontrollaktiviteterna syftar till att förebygga eller tidigt upptäcka fel i rapporteringen och därigenom minimera de negativa konsekvenserna. Stab Ekonomi ansvarar för analysen av det ekonomiska utfallet och sammanställningen av rapporteringen.

Ett exempel på kontrollaktivitet är strategiska business reviews möten för hela SJ-koncernen, vilka organiseras av controllerfunktionen. Vid dessa möten redovisar medlemmar i koncernledningen samt vd för trafikdrivande dotterbolag sin verksamhet och planering för vd och ekonomidirektören. En annan kontrollaktivitet är den månatliga uppföljningen av SJ-koncernens styrkort som omfattar både finansiella och icke-finansiella områden.

Information och kommunikation

Effektiva informations- och kommunikationsvägar möjliggör rapportering och återkoppling från verksamheten till styrelse och koncernledning. Rätt personer ska ha den information som krävs för att förstå innebörden av interna policyer och riktlinjer samt förstå konsekvenserna vid avsteg. SJ arbetar ständigt med att förbättra den interna informationen och att förtydliga beslutsvägarna för att öka tillförlitligheten och effektiviteten i den finansiella och icke-finansiella uppföljningen. Inom SJ finns dokumenterade beslutsvägar, befogenheter och ansvarsområden redovisade på intranätet. Möten som möjliggör dialog mellan chefer och medarbetare genomförs regelbundet och stor tonvikt läggs vid regelbundna arbetsplatsträffar, där SJs övergripande frågor naturligt kopplas till den enskilda medarbetarens ansvarsområde. Dialogmöten, en gemensam träffyta för medarbetare från hela SJ, har hållits vid fyra tillfällen under året. Vidare genomförs årligen en medarbetarundersökning där lämnade svar följs upp både av koncernledningen och nedbrutet inom respektive grupp.

Uppföljning

Uppföljning sker löpande för att säkerställa att risker har beaktats. SJ har formaliserade processer som syftar till att säkerställa att bolaget utvecklas i rätt riktning i enlighet med de mål och riktlinjer som styrelsen och koncernledningen fastställt. Styrelsen fastställer de rapporteringskrav som krävs för att få ändamålsenlig information om det finansiella och icke-finansiella utfallet, om risker i koncernens verksamhet samt hur dessa risker och utfall påverkas av förändringar i omvärlden, exempelvis konkurrenssituation och lagstiftning. SJs interna och externa rapportering omfattar utfall och analys av finansiella och icke-finansiella nyckeltal i styrkortet och syftar till att regelbundet rapportera om bolagets utveckling inklusive hållbart företagande. Ändamålsenlig och korrekt uppföljning och rapportering av verksamheten i relation till uppsatt affärsplan, budget och prognos sker varje månad till styrelse, vd och koncernledning.

Rapporteringen följer gällande lagar och regler samt de krav som ställts av ägaren.

Efterlevnaden av interna policyer, riktlinjer och manualer samt av ändamålsenlighet och funktionalitet av etablerade kontrollaktiviteter, exempelvis leverantörsbedömningar, följs upp löpande. Andra exempel är kvartalsvis uppföljning av finanspolicy, visuellblåarsystemet dit alla medarbetare kan anmäla oegentligheter samt löpande utvärderingar av säkerhetsrelaterat arbete.

Internrevisionen följer den av styrelsen fastställda revisionsplanen och rapporterar resultatet av sin revision till SJs revisionsutskott.

Koncernen

Rapport över resultat och övrigt totalresultat

MSEK	Not	2017	2016
Nettoomsättning	1	7 780	9 336
Övriga rörelseintäkter	2	27	36
Summa rörelsens intäkter		7 806	9 372
Personalkostnader	5	-2 423	-2 834
Av- och nedskrivningar	4	-791	-792
Övriga kostnader	6	-3 964	-4 917
Summa kostnader		-7 178	-8 543
Resultat från andelar i intressebolag	14	38	8
Rörelseresultat		666	837
Ränteeinkäster och liknande poster	9	17	14
Räntekostnader och liknande poster	9	-20	-18
Resultat före skatt		664	833
Skatt på årets resultat	10	-140	-183
Årets resultat		523	650
<i>Hänförligt till:</i>			
Moderbolagets aktieägare ¹		523	650
Övrigt totalresultat			
<i>Poster som kommer att omklassificeras till resultatet</i>			
Kassaflödessäkringar	9	8	-3
Valutaterminer	9	11	2
Uppskjuten skatt	10	-4	0
Övrigt totalresultat för året	19	15	-1
Årets totalresultat		538	649
<i>Hänförligt till:</i>			
Moderbolagets aktieägare ¹		538	649

¹ Det finns inget innehav utan bestämmande inflytande i koncernen.

Resultat per aktie

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

Kommentarer till rapport över resultat och övrigt totalresultat

Intäkter

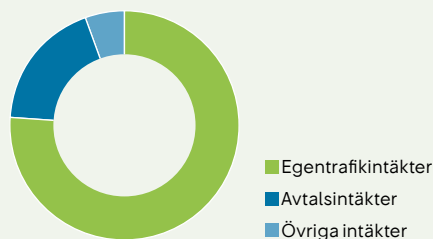
Resandeutvecklingen (mätt i personkilometer) för kommersiell egentrafik var under året 3 procent högre än under föregående år.

Det totala utbudet ökade under året, i hög utsträckning tack vare nya avtal och tilläggsavtal inom upphandlad trafik. Yelden (biljettpris per personkilometer) var i linje med föregående år.

Totalt minskade Sjs nettoomsättning med 1 556 MSEK under 2017 jämfört med 2016. Lägre avtalsintäkter och övriga intäkter är hänförliga till att SJ inte längre har uppdraget att köra pendeltågstrafiken i Stockholms län, ett avtal som 2016 omsatte 1 900 MSEK. Exklusive pendeltågstrafiken i Stockholm ökade avtalsintäkterna till följd av nya avtal och tilläggsavtal för upphandlad trafik.

Egentrafikintäkterna ökade under året med 188 MSEK jämfört med samma period 2016 som ett resultat av ökat resande.

Fördelning av SJ-koncernens intäkter, 2017

**Kostnader**

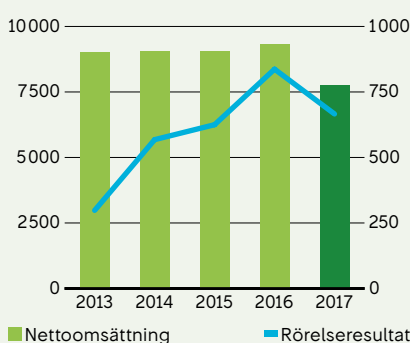
Totalt minskade Sjs kostnader med 1 365 MSEK under året jämfört med föregående år. Det lägre kostnadsutfallet beror till stor del på att SJ inte längre har uppdraget att köra pendeltågstrafiken i Stockholms län.

Bortsett från denna minskade kostnadsbas har koncernen högre kostnader som följd av nya avtal och tilläggsavtal för den upphandlade trafiken. De ökade kostnaderna påverkade Övriga kostnader (främst el-, infrastruktur-, drifts- och underhållskostnader) samt Personalkostnader.

Rörelseresultat

En fortsatt positiv resandeutveckling för SJ resulterade i att rörelseresultatet för helåret uppgick till 666 MSEK (837). Det lägre resultatet jämfört med året innan förklaras av att SJ inte längre kör pendeltågen i Stockholms län. Rörelsemarginalen uppgick till 8,5 procent (8,9).

Nettoomsättning och rörelseresultat, MSEK

**Koncernens resultat och skatt**

Koncernens resultat före skatt uppgick till 664 MSEK (833). Skatt på årets resultat uppgick till -140 MSEK (-183) och den effektiva skattesatsen uppgick till 21 procent (22). Skillnaden mellan den faktiska skattesatsen 22 procent och den effektiva skatten förklaras av resultat från intressebolag. Årets resultat uppgick till 523 MSEK (650).

Koncernen

Rapport över finansiell ställning

MSEK	Not	171231	161231
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Byggnader	11	21	24
Transportmedel	11	4 218	4 669
Maskiner och inventarier	11	82	101
Pågående nyanläggningar	11	1 020	710
Immateriella tillgångar	12	254	286
Finansiella anläggningstillgångar	14	60	34
Summa anläggningstillgångar		5 655	5 825
Omsättningstillgångar			
Varulager		5	4
Kundfordringar	15	230	339
Fordringar hos intressebolag		-	3
Övriga fordringar	16	365	294
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	17	139	168
Kortfristiga placeringar	18	1 614	1 479
Likvida medel	18	70	74
Anläggningstillgångar till försäljning	11	-	78
Summa omsättningstillgångar		2 423	2 439
SUMMA TILLGÅNGAR		8 078	8 264

MSEK	Not	171231	161231
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Aktiekapital		400	400
Övrigt tillskjutet kapital		2 819	2 819
Reserver		6	-9
Balanserade vinstmedel		1 404	1 126
Summa eget kapital hänförligt till moderbolagets aktieägare¹		4 615	4 337
Summa eget kapital	19	4 615	4 337
Långfristiga skulder			
Avsättningar	23	201	184
Räntebärande skulder	18, 24	962	1 059
Uppskjutna skatteskulder	10	480	487
Kortfristiga skulder			
Avsättningar	23	195	161
Räntebärande skulder	24	98	343
Leverantörsskulder		448	442
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	25	842	938
Skulder till intressebolag		37	21
Skatteskulder		69	130
Övriga kortfristiga skulder		131	162
Summa skulder		3 464	3 927
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		8 078	8 264

¹ Det finns inget innehav utan bestämmande inflytande i koncernen.

Kommentarer till rapport över finansiell ställning

Tillgångar

Materiella anläggningstillgångar

Koncernens materiella anläggningstillgångar uppgick per den 31 december 2017 till 5 341 MSEK (5 505) och utgörs till största delen av tågfordon. Sjs fordonsflotta består av SJ 3000, X 2000, dubbeldäckare samt lok och personvagnar. Årets investeringar avseende materiella anläggningstillgångar uppgick till 529 MSEK (314).

SJ genomför en omfattande modernisering av X 2000 genom att investera i ny teknik och helt ny interiör. Satsningen på nya X 2000 uppgår totalt till cirka 3,5 miljarder kronor och SJ planerar att trafik-sätta det första tåget under 2018.

Immateriella tillgångar

Koncernens immateriella tillgångar uppgick till 254 MSEK (286) och utgörs av balanserade utgifter för utveckling, främst avseende utvecklingskostnader för verksamhetsnära IT-system. De största IT-systemen är ett nytt underhållssystem, ett nytt tidtabell-/planeringssystem samt utveckling av en ny produktstruktur mot kund.

Årets investeringar i immateriella tillgångar uppgick till 67 MSEK (76) och avsåg utveckling av olika IT-system.

Finansiella anläggningstillgångar

Finansiella anläggningstillgångar uppgick till 60 MSEK (34) och utgörs av andelar i intressebolag. Ökningen beror på resultat från Sjs intressebolag.

Omsättningstillgångar

Kortfristiga placeringar uppgick till 1 614 MSEK (1 479). Investeringar i kortfristiga placeringar har netto ökat med 135 MSEK under året. Under tredje kvartalet slutförde SJ försäljningen av de X31-tågset, som redovisats som anläggningstillgångar till försäljning, enligt tidi-gare försäljningsavtal. Anläggningstillgångar till försäljning per den 31 december uppgick till 0 MSEK (78).

Eget kapital

Koncernens eget kapital uppgick den 31 december 2017 till 4 615 MSEK (4 337). Förändringen förklaras av periodens totalresultat om 538 MSEK samt av utdelning till aktieägare på 260 MSEK.

Skulder

Räntebärande skulder

Koncernens räntebärande skulder uppgick till 1 060 MSEK (1 402) och utgörs främst av återstående betalningsåtaganden för upptagna lån 2012 för finansiering av SJ 3000 samt upptagna lån 2015 för moderniseringen av X 2000. Lånen har en återstående löptid på 5 till 8 år.

Av de räntebärande skulderna är 962 MSEK (1 059) långfristiga och 98 MSEK (343) kortfristiga, vilket avser lån som förfaller till betalning inom ett år. Starkt resultat och kassaflöde under 2016 medförde att SJ under första kvartalet 2017 enligt avtal förtidsåterbetalade ett lån om 243 MSEK. Lånet omklassificerades till kortfristiga skulder i slutet av 2016. SJ har även amorterat 100 MSEK enligt plan på de långfristiga skulderna under 2017.

Den genomsnittliga löptiden för utestående skulder uppgick till 53 månader (50). Den genomsnittliga räntebindningstiden uppgick till 9 månader (10).

Koncernen

Rapport över förändring i eget kapital¹

MSEK	Not 21	Aktiekapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver kassaflödessäkringar	Balanserade vinstmedel	Summa eget kapital ¹
2016-01-01		400	2 819	-8	666	3 876
Årets resultat					650	650
Övrigt totalresultat				-1	-1	-1
Årets totalresultat				-1	649	649
Utdelning till aktieägare					-188	-188
2016-12-31		400	2 819	-9	1 126	4 337
Årets förändring						
Årets resultat					523	523
Övrigt totalresultat				15	15	15
Årets totalresultat				15	538	538
Utdelning till aktieägare					-260	-260
2017-12-31		400	2 819	6	1 404	4 615

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

Kommentarer till förändring i eget kapital

Koncernens eget kapital uppgick den 31 december till 4 615 MSEK (4 337). Förändringen förklaras av årets totalresultat om 538 MSEK samt av utdelning till aktieägare om 260 MSEK.

I balanserade vinstmedel inkluderas årets resultat samt förändring av orealiserade kassaflödessäkringar minskat med uppskjuten skatt om -4 MSEK (-1).

Finansiella mål

Ägarens finansiella mål och direktiv på Sjs verksamhet baseras på avkastning på operativt kapital, nettoskuldssättningsgrad och utdelning. Dessa mått definieras inte enligt IFRS. För mer information om Sjs alternativa nyckeltal se definitioner på sidan 92.

	2017	Mål	2016
Avkastning på operativt kapital, %	16,4	7	20,0
Nettoskuldssättningsgrad, ggr	-0,1	0,5-1,0	0,0
Verkställd utdelning, MSEK	260	30-50%	188
Av styrelsen föreslagen utdelning enligt vinstdisposition, MSEK	269	30-50%	260

Finansiella mål för SJ är en avkastning på operativt kapital på minst 7 procent i genomsnitt. Per den 31 december 2017 uppgick avkastning på operativt kapital till 16,4 procent (20,0). Avkastningen på operativt kapital utvecklas fortsatt över målet, vilket främst förklaras av ett positivt resultat och minskat operativt kapital på grund av lägre investeringstakt än planerat.

SJ har ett finansiellt mål på en nettoskuldssättningsgrad om 0,5-1,0 gånger på sikt. Koncernens nettoskuldssättningsgrad uppgick per den 31 december 2017 till -0,1 ggr (0,0). Sjs kapitalstruktur är därmed starkare än vad ägarens långsiktiga mål anger.

Avstämning nettoskuld och nettoskuldssättningsgrad

MSEK	171231	161231
Finansiella skulder (räntebärande)	1 219	1 563
Finansiella tillgångar (räntebärande)	-1 684	-1 553
Nettoskuld (+)/ nettokassa (-)	-465	10
Totalt eget kapital	4 615	4 337
Kassaflödessäkringar och valutaterminer	15	0
Justerat eget kapital	4 629	4 337
Nettoskuldssättningsgrad, ggr	-0,1	0,0

Nettoskulden är ett av Sjs alternativa finansiella nyckeltal och definieras som nettot av räntebärande avsättningar (*avsättningar för skadelivräntor*) och räntebärande skulder minus räntebärande tillgångar (*kortfristiga placeringar och likvida medel*).

Utdelningen ska långsiktigt uppgå till mellan 30 och 50 procent av koncernens resultat för året efter skatt.

Styrelsen föreslår årsstämman en utdelning om 269 MSEK (260), motsvarande 67,20 SEK per aktie. Utdelningen motsvarar 50 procent (40) av 2017 års resultat efter skatt för SJ-koncernen.

Koncernen

Kassaflödesanalys

MSEK	Not 21	2017	2016
Den löpande verksamheten			
Resultat före skatt		664	833
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet			
– Av- och nedskrivningar	4	791	792
– Förändring avsättningar	23	51	30
– Realisationsvinst/förlust		1	2
– Resultat från andelar i intressebolag	14	-32	-8
Betald skatt		-152	-146
Förändring övrigt		-6	5
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar i rörelsekapitalet		1 316	1 507
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapitalet		-78	-204
Kassaflöde från den löpande verksamheten		1 238	1 304
Investeringsverksamheten			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar	11	-529	-314
Förvärv av immateriella tillgångar	12	-67	-76
Försäljning av materiella anläggningstillgångar	11	78	2
Utdelning från intressebolag		7	17
Förvärv kortfristiga placeringar		-583	-798
Försäljning kortfristiga placeringar		455	107
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-639	-1 062
Kassaflöde före finansieringsverksamheten		599	242
Finansieringsverksamheten			
Amorteringar		-343	-76
Aktieutdelning	20	-260	-188
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-603	-264
Årets kassaflöde		-4	-23
Likvida medel vid årets början		74	97
Likvida medel vid årets slut	18	70	74

Kommentarer till kassaflödesanalysen

Kassaflöde från den löpande verksamheten

Kassaflöde från den löpande verksamheten var något lägre än föregående år och uppgick till 1 238 MSEK (1 304).

Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar i rörelsekapitalet uppgick till 1 316 MSEK (1 507) och minskningen beror främst på ett lägre resultat jämfört med föregående år.

Kassaflöde från investeringsverksamheten

Investeringar i materiella anläggningstillgångar uppgick till 529 MSEK (314) varav 524 MSEK (279) avsåg investeringar i fordon. Övriga investeringar i materiella anläggningstillgångar uppgick till 5 MSEK (37).

Investeringar i immateriella tillgångar uppgick till 67 MSEK (76) och avsåg utveckling av olika IT-system.

Periodens förvärv av kortfristiga placeringar uppgick till 583 MSEK (798) och försäljning av kortfristiga placeringar uppgick till 455 MSEK (107). Kassaflöde från investeringsverksamheten uppgick till -639 MSEK (-1 062).

Kassaflöde från finansieringsverksamheten

Enligt beslut på årsstämman verkställdes den 9 maj 2017 utdelning till aktieägare om -260 MSEK (-188). Amortering har skett av befintliga lån med -343 MSEK (-76), dels förtidsåterbetalning enligt avtal på ett lån om 243 MSEK, dels amorteringar om 100 MSEK enligt plan. Kassaflödet från finansieringsverksamheten uppgick till -603 MSEK (-264). Likvida medel per den 31 december 2017 uppgick till 70 MSEK (74) och årets kassaflöde uppgick till -4 MSEK (-23).

Moderbolaget

Resultaträkning och rapport över totalresultat

MSEK	Not	2017	2016
Nettoomsättning	1	6 969	6 145
Övriga rörelseintäkter	2	27	55
Summa rörelsens intäkter		6 996	6 199
Personalkostnader	5	-1 909	-1 717
Av- och nedskrivningar	4	-790	-797
Övriga kostnader	6	-3 739	-3 104
Summa rörelsens kostnader		-6 439	-5 618
Rörelseresultat		557	581
Resultat från andelar dotterbolag	8	301	127
Resultat från andelar intressebolag	14	11	17
Intäkter från värdepapper och fordringar	9	18	41
Räntekostnader och liknande poster	9	-20	-18
Bokslutsdispositioner			
Lämnade koncernbidrag		-2	-85
Resultat före skatt		866	664
Skatt på årets resultat	10	-129	-176
Årets resultat		737	487
Övrigt totalresultat		737	487
<i>Komponenter som kommer att omklassificeras till resultatet</i>			
Kassaflödessäkringar	9	8	-3
Valutaterminer	9	11	2
Uppskjuten skatt	10	-4	0
Övrigt totalresultat för året	19	15	-1
Årets totalresultat		751	486

Kommentarer till resultaträkning

Intäkter

SJ AB redovisade sammantaget 3 procent högre resande för kommersiell egentrafik (mätt i personkilometer) jämfört med föregående år. SJ ABs totala utbud ökade under året, i hög utsträckning tack vare nya avtal som Tåg i Bergslagen och ökad regional trafik i Mälardalen på uppdrag av Mälardalen. Yielden (biljettpris per personkilometer) var i linje med 2016.

Totalt ökade SJ ABs intäkter med 797 MSEK.

Kostnader

SJ AB har under året träffat nya avtal samt tagit över driften av nattågstrafiken från dotterbolaget SJ Norrlandståg. Detta har effekten att kostnadsbasen ökat.

Personalkostnaderna var 192 MSEK högre jämfört med föregående år. Ökningen förklaras till stor del av nya avtal och av årlig lönerevision.

Av- och nedskrivningskostnaderna var i linje med föregående år. Övriga kostnader har ökat med 635 MSEK under året, som en effekt av ökade driftskostnader som el och infrastruktur. Totalt ökade SJ ABs kostnader med 821 MSEK jämfört med föregående år.

Rörelseresultat

Rörelseresultatet för helåret uppgick till 557 MSEK (581). Det något lägre resultatet trots ett ökat resande beror på nya avtal som ännu inte visat resultat effekter. Rörelsemarginalen blev 8,0 procent (9,4).

Resultat och skatt

SJ ABs resultat före skatt uppgick till 866 MSEK (664). Skatt på årets resultat uppgick till -129 MSEK (-176) och den effektiva skattesatsen uppgick till 15 procent (26). Årets resultat uppgick till 737 MSEK (487). Skillnaden mellan den faktiska skattesatsen 22 procent och den effektiva skatten förklaras av kommanditbolagets upparbetade resultat som beskattas i moderbolaget men som redovisas i moderbolaget först vid utdelningstillfället.

Moderbolaget

Balansräkning

MSEK	Not	171231	161231
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader	11	21	24
Transportmedel	11	4 218	4 747
Maskiner och inventarier	11	80	99
Pågående nyanläggningar	11	1 020	710
Summa materiella anläggningstillgångar		5 339	5 581
Immateriella tillgångar			
Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten	12	254	286
Varumärke	12	0	0
Summa immateriella tillgångar		254	286
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i dotterbolag	13	93	93
Andelar i intressebolag	14	13	13
Summa finansiella anläggningstillgångar		106	106
Summa anläggningstillgångar		5 699	5 974
Omsättningstillgångar			
Varulager		5	4
Kundfordringar	15	143	111
Fordringar hos koncernbolag		26	109
Fordringar hos intressebolag		-	3
Övriga fordringar	16	356	268
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	17	135	136
Summa fordringar		666	631
Kortfristiga placeringar	18	1 614	1 479
Summa kortfristiga placeringar		1 614	1 479
Kassa och bank	18	69	70
Summa omsättningstillgångar		2 349	2 179
SUMMA TILLGÅNGAR		8 048	8 153

MSEK	Not	171231	161231
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		400	400
Reservfond		200	200
Fond för utvecklingsutgifter		113	68
Fritt eget kapital			
Fond för verkligt värde		5	-9
Balanserad vinst		3 025	2 845
Årets resultat		737	487
Summa eget kapital	19, 20	4 480	3 989
Skulder			
Avsättningar			
Långfristiga avsättningar	23	201	184
Kortfristiga avsättningar	23	194	160
Uppskjuten skatteskuld	10	480	487
Summa avsättningar		874	831
Långfristiga skulder			
Räntebärande skulder	18, 24	962	1 059
Summa långfristiga skulder		962	1 059
Kortfristiga skulder			
Räntebärande skulder	24	98	343
Leverantörsskulder		415	355
Skulder till koncernbolag		264	581
Skulder till intressebolag		37	21
Övriga kortfristiga skulder		148	209
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	25	769	765
Summa kortfristiga skulder		1 732	2 275
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		8 048	8 153

Kommentarer till balansräkningen

Materiella anläggningstillgångar

SJ ABs materiella anläggningstillgångar uppgick per den 31 december 2017 till 5 339 MSEK (5 581) och utgörs till största delen av tågfordon. SJs fordonsflotta består av SJ 3000, X 2000, dubbeldäckare samt lok och personvagnar. Årets investeringar avseende materiella anläggningstillgångar uppgick till 528 MSEK (311).

SJ genomför en omfattande modernisering av X 2000 genom att investera i ny teknik och helt ny interiör. Satsningen på nya X 2000 uppgår totalt till cirka 3,5 miljarder kronor och SJ planerar att trafik-sätta det första tåget under 2018.

Immateriella tillgångar

SJ ABs immateriella tillgångar uppgick till 254 MSEK (286) och utgörs av balanserade utgifter för utveckling, främst avseende utvecklingskostnader för verksamhetsnära IT-system. De största IT-systemen är ett nytt underhållssystem samt tidtabellsystem. Årets investeringar i immateriella tillgångar uppgick till 67 MSEK (76) och avsåg utveckling av olika IT-system.

Finansiella anläggningstillgångar

Finansiella anläggningstillgångar uppgick till 106 MSEK (106) och utgörs av andelar i dotterbolag och andelar i intressebolag.

Omsättningstillgångar

Kortfristiga placeringar uppgick till 1 614 MSEK (1 479). Årets investeringar i kortfristiga placeringar uppgick till 583 MSEK (798) och försäljning av kortfristiga placeringar uppgick till 455 MSEK (107).

Eget kapital

SJ ABs egna kapital uppgick per den 31 december 2017 till 4 480 MSEK (3 989). Förändringen om 491 MSEK förklaras av årets totalresultat 751 MSEK samt utdelning enligt 2016-års vinstdisposition med -260 MSEK.

Räntebärande skulder

Per den 31 december 2017 uppgick SJ ABs räntebärande skulder till 1 060 MSEK (1 402) och utgörs främst av återstående betalningsåtaganden för upptagna lån för finansiering av SJ 3000 samt upptagna lån för moderniseringen av X 2000. Lånen har en återstående löptid på 5 till 8 år.

Av de räntebärande skulderna är 962 MSEK (1 059) långfristiga och 98 MSEK (343) kortfristiga. I februari 2017 förtidsåterbetalade SJ, enligt avtal, ett lån om 243 MSEK. Lånet omklassificerades till kortfristiga skulder i slutet av 2016. SJ har även amorterat 100 MSEK enligt plan på de långfristiga skulderna under 2017.

Den genomsnittliga löptiden för utestående skulder uppgick till 53 månader (50). Den genomsnittliga räntebindningstiden uppgick till 9 månader (10).

Moderbolaget

Rapport över förändring i eget kapital

MSEK	Bundet eget kapital			Fritt eget kapital			Summa eget kapital
	Aktiekapital	Reservfond	Fond för utvecklingsutgifter	Fond för verkligt värde Kassaflödessäkringar	Balanserad vinst	Årets resultat	
2016-01-01	400	200	-	-8	2 548	551	3 690
Årets resultat						487	487
Övrigt totalresultat				-1			-1
Årets totalresultat				-1		487	486
Utvecklingsfond			68		-68		0
Vinstdisposition					551	-551	0
Utdelning till aktieägare					-188		-188
2016-12-31	400	200	68	-9	2 843	487	3 989
Årets förändring							
Årets resultat						737	737
Övrigt totalresultat				14			14
Årets totalresultat				14		737	751
Utvecklingsfond			45		-45		0
Vinstdisposition					487	-487	0
Utdelning till aktieägare					-260		-260
2017-12-31	400	200	113	5	3 025	737	4 480

Kommentar till rapport över förändring i eget kapital

SJ ABs egna kapital uppgick per den 31 december 2017 till 4 480 MSEK (3 989). Förändringen om 491 MSEK förklaras av årets totalresultat på 751 MSEK samt utdelning enligt 2016-års vinstdisposition med -260 MSEK.

I fritt eget kapital ingår utöver årets resultat och balanserad vinst en förändring av realiserade kassaflödessäkringar inklusive uppskjuten skatt om 14 MSEK (-1).

Från och med 2016 gäller enligt Årsredovisningslagen att för aktiveringar av utgifter för eget arbete för utveckling som är gjorda efter den 1 januari 2016 ska ett lika stort belopp sättas av till en fond för utvecklingsutgifter i eget kapital för att begränsa möjligheten till utdelning. För 2017 innebär det att 45 MSEK sätts av till fond för utvecklingsutgifter.

Kassaflödesanalys

MSEK	Not	2017	2016
Den löpande verksamheten			
Resultat före skatt		866	664
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet			
– Av- och nedskrivningar	4	790	797
– Förändring avsättningar		52	44
– Realisationsvinst/förlust		1	2
Betald skatt		-140	-139
Förändring övrigt		-8	10
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar i rörelsekapitalet		1 703	1 378
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapitalet		-315	-13
Kassaflöde från den löpande verksamheten		1 247	1 364
Investeringsverksamheten	11, 12		
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-528	-311
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		78	2
Förvärv av immateriella tillgångar		-67	-76
Förändring aktier och andelar		–	29
Förvärv kortfristiga placeringar		-583	-878
Försäljning kortfristiga placeringar		455	107
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-646	-1 127
Kassaflöde före finansieringsverksamheten		602	238
Finansieringsverksamheten			
Amortering		-343	-76
Vinstutdelning		-260	-188
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-603	-264
Årets kassaflöde		-1	-27
Likvida medel vid årets början		70	97
Likvida medel vid årets slut	18	69	70

Kommentarer till kassaflödesanalys

Kassaflöde från den löpande verksamheten

Kassaflödet från den löpande verksamheten var under året lägre än under motsvarande period föregående år och uppgick till 1 247 MSEK (1 364). Förändringen inom rörelsekapitalet är främst hänförlig till kortfristiga skulder inom koncernen. Kassaflödet från den löpande verksamheten före förändringar i rörelsekapitalet uppgick till 1 703 MSEK (1 378) och ökningen beror på ett högre resultat.

Kassaflöde från investeringsverksamheten

Investeringar i immateriella tillgångar och materiella anläggningstillgångar uppgick till -595 MSEK (-387), varav -523 MSEK (-277) avsåg investeringar i fordon, främst upprustning och modernisering av X 2000 men även investeringar i dubbeldäckare och SJ 3000. Övriga investeringar i materiella anläggningstillgångar uppgick till -5 MSEK (-34).

Investeringar i immateriella tillgångar uppgick till -67 MSEK (-76) och avsåg utveckling av olika IT-system.

Förändring avseende aktier och andelar avser förändring i andelar koncernbolag främst till följd av likvidering av dotterbolaget SJ Försäkring 2016. Årets förvärv av kortfristiga placeringar uppgick till -583 MSEK (-878) och försäljning av kortfristiga placeringar uppgick till 455 MSEK (107). Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgick till -646 MSEK (-1 127).

Kassaflöde från finansieringsverksamheten

Enligt beslut på årsstämman verkställdes den 9 maj 2017 utdelning till aktieägare om -260 MSEK (-188). Amortering har skett av befintliga lån med -343 MSEK (-76), dels förtidsåterbetalning enligt avtal på ett lån om 243 MSEK, dels amorteringar om 100 MSEK enligt plan. Kassaflödet från finansieringsverksamheten uppgick till -603 MSEK (-264). Likvida medel per den 31 december 2017 uppgick till 69 MSEK (70) och årets kassaflöde uppgick till -1 MSEK (-27).

Väsentliga redovisningsprinciper

Tillämpade redovisningsprinciper

Nedan samt i anslutning till berörda noter följer de redovisningsprinciper som har tillämpats vid upprättandet av årsredovisningen för koncernen och moderbolaget.

Överensstämmelse med regelverk och normgivning

Koncernredovisningen är upprättad i enlighet med International Financial Reporting Standards (IFRS), och tolkningsuttalanden från IFRS Interpretations Committee (IFRIC) sådana de antagits av EU. Koncernredovisningen är upprättad i enlighet med svensk lag genom tillämpning av RFR 1 Kompletterande redovisningsregler för koncerner. Moderbolagets årsredovisning är upprättad i enlighet med svensk lag och med tillämpning av rekommendationer från Rådet för finansiell rapportering RFR 2 Redovisning för juridiska personer. Detta innebär att IFRS värderings- och upplysningsregler tillämpas förutom de undantag som föranleds av lagbestämmelser eller sambandet mellan redovisning och beskattning. Avvikelser mellan koncernens och moderbolagets redovisningsprinciper framgår av respektive not och avsnitt nedan.

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

Grunder för redovisningen

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

Nya och ändrade standarder och tolkningar som gäller för 2017

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

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

IFRS 9 Finansiella instrument ersätter IAS 39 Finansiella instrument Redovisning och värdering. Standarden innehåller nya krav för klassificering och värdering av finansiella instrument, för bortbokning, nedskrivning och generella regler för säkringsredovisning. Standarden gäller från den 1 januari 2018. Den främsta effekten på SJ-koncernens resultat, finansiella ställning och nyckeltal är en ny modell avseende nedskrivning av tillgångar, som innebär att hänsyn tas till förväntade händelser och inte enbart inträffade.

IFRS 15 Intäkter från avtal med kunder ersätter IAS 18 Intäkter och IAS 11 Entreprenadavtal samt IFRIC 13. IFRS 15 innebär en modell för intäktsredovisning för nästan alla inkomster som uppkommer genom avtal med kunder, med undantag för leasingavtal, finansiella instrument och försäkringsavtal. Grundprincipen för intäktsredovisning enligt IFRS 15 är att ett företag ska redovisa en intäkt på det sätt som återspeglar överföringen av den utlovade varan eller tjänsten till kunden, till det belopp som företaget förväntar sig rätt att erhålla i utbyte mot varan eller tjänsten. En intäkt redovisas då kunden erhåller kontroll över varan eller tjänsten. IFRS 15 gäller för räkenskapsår som börjar den 1 januari 2018 med tidigare tillämpning tillåten. Den främsta effekten som påverkar SJ-koncernens resultat, finansiella ställning och nyckeltal är en ny beräkning avseende värdet av SJ Prio-poäng. Effekten har ingen materiell påverkan.

IFRS 16 Leases ska ersätta IAS 17 Leasingavtal. IFRS 16 introducerar en "right of use model" och innebär för leasetagaren att i stort sett samtliga leasingavtal ska redovisas i balansräkningen. Klassificering i operationella och finansiella leasingavtal ska därför inte göras. Undantagna är leasingavtal om är icke-materiella eller med en leasingperiod som är 12 månader eller kortare. I resultaträkningen redovisas avskrivningar på tillgången och räntekostnader på skulden. Standarden innehåller mer omfattande upplysningskrav jämfört med nuvarande standard.

IFRS 16 är tillämplig för räkenskapsår som börjar den 1 januari 2019 med tidigare tillämpning tillåten. Standarden är antagen av EU. En bedömning av effekterna vid tillämpning av IFRS 16 har påbörjats och bedöms påverka SJ-koncernens finansiella ställning och nyckeltal.

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

Koncernens redovisningsprinciper

Koncernens rörelsesegment utgörs av SJ AB, det trafikdrivande dotterbolaget SJ Götalandsståg AB samt övriga dotterbolag. Verksamheten bedrivs i all väsentlighet i Sverige. SJ koncernen har inga större externa kunder som bidrar till mer än 10 procent av koncernens totala omsättningen. Då koncernen endast har två trafikdrivande bolag så upprättas ingen utförlig segmentsrapportering av konkurrens skäl.

Koncernredovisningen omfattar moderbolaget SJ AB och samtliga dotterbolag.

Dotterbolag

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

Intressebolag

Intressebolag avser bolag där SJ AB har ett betydande inflytande. Om SJ AB, direkt eller indirekt, innehar minst 20 procent av rösterna i intressebolaget anses ägarföretaget ha betydande inflytande, såvida inte annat klart kan påvisas.

Viktiga uppskattningar och antaganden

Under upprättande av koncernredovisning och moderbolagets redovisning gör styrelsen och koncernledningen uppskattningar och antaganden som påverkar bokslutets redovisade tillgångs- och skuldposter respektive intäkts- och kostnadsposter samt annan lämnad information. Verkligt utfall kan skilja sig från dessa uppskattningar. Uppskattningar och antaganden bygger på erfarenhet samt på rimliga antaganden om framtida marknadsutveckling, men även på rådande omständigheter som till exempel politiska beslut. Särskilt betydande för den finansiella ställningen är uppskattningar i beräkningen av nyttjandeperiod för investeringar i fordon. Vid årliga test av eventuella nedskrivningsbehov bedöms hela SJ-koncernen vara en kassagenererande enhet. Utöver gjorda uppskattningar har även bedömningar gjorts av redovisningsfrågor med stor betydelse för redovisade belopp. Nedan beskrivs de områden där SJ gjort viktiga bedömningar och/eller har osäkerhet i uppskattningar och antaganden som har haft en påverkan på SJs resultat.

Nyttjandeperioder

Nyttjandeperioden bedöms utifrån planer över tillgångarnas bedömda ekonomiska livslängd vilka prövas löpande månaden efter det att anläggningstillgången tagits i bruk. Immateriella tillgångar bedöms ha en ekonomisk livslängd på 3 år, dock kan den förlängas om det bättre speglar nyttjandetiden för tillgången. Högvärdeskomponenter och tilläggsinvesteringar har en bedömd nyttjandeperiod utifrån respektive huvudenhets återstående bedömda ekonomiska livslängd. Fordon utgör merparten av Sjs materiella anläggningstillgångar och delas upp i två huvudsakliga komponenter, stomme och inredning. Nyttjandeperioden för dessa komponenter är olika och bedöms helt utifrån fordonens plan över tillgångarnas bedömda ekonomiska livslängd.

Tillkommande utgifter

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

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

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

Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalysen visar koncernens in- och utbetalningar under perioden där betalningarna hänförs till löpande verksamhet, investeringsverksamhet och finansieringsverksamhet. Kassaflödesanalysen åskådliggör således koncernens förmåga att generera likvida medel. Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod, vilket innebär att resultatet justeras för:

- periodens förändring av kundfordringar, leverantörsskulder samt andra rörelsetillgångar och rörelseskulder
- icke-kassaflödespåverkande poster såsom avskrivningar, avsättningar och uppskjutna skatter
- alla övriga poster, vars kassaflödeseffekt hänförs till investerings- eller finansieringsverksamheten

Förändringar från SJs likviditetsförvaltning redovisas under investeringsverksamheten.

Bokslutsdispositioner

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

Innehållsförteckning noter

1	Nettoomsättning	61
2	Övriga rörelseintäkter	61
3	Transaktioner med närstående	61
4	Av- och nedskrivningar	61
5	Personalkostnader	62
6	Övriga kostnader	64
7	Ersättning till revisorer	64
8	Resultat från andelar dotterbolag	64
9	Ränteintäkter, räntekostnader och liknande poster	64
10	Skatt	66
11	Materiella anläggningstillgångar	68
12	Immateriella tillgångar	69
13	Andelar i dotterbolag	70
14	Andelar i intressebolag	71
15	Kundfordringar	72
16	Övriga fordringar	72
17	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	72
18	Finansiella instrument och finansiell riskhantering	72
19	Eget kapital	76
20	Vinstdisposition	77
21	Kassaflöde	77
22	Leasing	77
23	Avsättningar	78
24	Räntebärande skulder	80
25	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	80
26	Ställda säkerheter	80
27	Eventualförpliktelser	80
28	Händelser efter balansdagen	80

I noterna visar följande symboler **RR** och **BR** vilka belopp som återfinns i Rapport över resultat alternativt Rapport över finansiell ställning.

Noter

1. Nettoomsättning

Redovisningsprinciper

Intäktsredovisning

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

Intäkter från egettrafik, upphandlad trafik samt bistointäkter redovisas i samband med att tjänsten levereras. Sålida, ej utnyttjade biljetter redovisas som förutbetalda intäkter på balansdagen.

Intäkter från avtal där SJ utför trafik på beställning redovisas den månad trafiken utförs enligt tidtabell.

Intäkt av periodkort redovisas linjärt över giltighetstiden. Provisionsintäkter, den ersättning SJ erhåller för försäljning av resor åt andra operatörer, redovisas i samband med försäljning av resan.

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2017	2016	2017	2016
Trafikintäkter	7 368	8 580	6 531	5 705
Bistointäkter	209	203	209	188
Provisioner	55	73	55	73
Övrigt ¹⁾	149	479	174	178
Summa nettoomsättning RR	7 780	9 336	6 969	6 145

¹⁾ Övrigt ingår dotterbolag i SJ-koncernens vidarefakturering enligt avtal till regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Totalt minskade koncernens nettoomsättning med 1 556 MSEK under 2017 jämfört med 2016. Lägre trafikintäkter och övriga intäkter är hänförliga till att SJ inte längre har uppdraget att köra pendeltågs-trafiken i Stockholms län.

2. Övriga rörelseintäkter

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2017	2016	2017	2016
Försäkringsersättning	21	35	21	51
Realisationsvinster/förluster anläggningstillgångar	-	1	-	1
Övrigt	6	0	6	3
Summa övriga rörelseintäkter RR	27	36	27	55

I Försäkringsersättning för 2017 ingår främst ersättning för brand i X 2000-fordon år 2016. I övrigt ingår återbetalning från Skatteverket av moms.

3. Transaktioner med närstående

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

Vid leverans av tjänster och produkter i koncernen och mellan koncernen och övriga närstående företag tillämpas affärsmässiga villkor och marknadsprissättning.

Övriga närstående företag definieras som intressebolag, statliga bolag med marknadsmässiga krav där staten har ett bestämmande inflytande samt statliga verk. För inköp av produkter och tjänster under 2017 var de tre största företagen: Trafikverket 842 MSEK (708), Jernhusen AB 220 MSEK (203) och Linkon AB 177 MSEK (182).

För upplysningar om ersättningar till ledande befattningshavare och styrelseledamöter, se not 5, Personalkostnader.

4. Av- och nedskrivningar

Redovisningsprinciper

Avskrivningar

Avskrivning enligt plan baseras på ursprungliga värden och beräknade nyttjandeperioder. Avskrivningar görs linjärt enligt plan över tillgångarnas beräknade nyttjandeperioder, vilka provas löpande efter det att anläggningstillgången tagits i bruk. Avskrivningstiden på immateriella tillgångar är vanligen 3 år (programvaror). Även avskrivningstider på 5 och 7 år tillämpas om det bättre speglar nyttjandeperioden. Reservdelar med större värde, så kallade högvärdeskomponenter och tilläggsinvesteringar, skrivs av utifrån respektive huvudenhets återstående nyttjandeperiod. Fordonsreparationer kostnadsförs löpande medan större och mer sällan återkommande reparationer, klassificerade som revisioner, skrivs av enligt en viktad avskrivningstid per fordonsslag. Tåg utgör merparten av SJs materiella anläggningstillgångar och delas upp i två huvudsakliga komponenter, stomme och inredning. Avskrivningstiderna för dessa ingående komponenter är olika.

Följande avskrivningstider tillämpas:

Balanserade utvecklingskostnader	3-7 år
Handdatorer	3 år
Fordon – stomme	20-25 år
Fordon – inredning	7-13 år
Maskiner och inventarier	5-10 år
Byggnader – verkstad	20 år
Byggnadsinventarier	5-10 år
Förbättringar av 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 nuvärde av förväntade framtida kassaflöden 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 budget-, affärs- och strategiplan och tar sin utgångspunkt i SJ koncernens bokslut per den 31 december 2017. Bolagets fria kassaflöden beräknas för varje år i framtiden och diskonteras till nuvärdet genom att applicera en marknadsmässig WACC. Utöver lönsamhet och investeringsnivå under perioden har även tillämpad diskonteringsränta WACC och evig tillväxt bortanför prognosperiodens slut stor påverkan på värderingen. Känslighetsanalys genomförs för viktiga antaganden och utöver detta genomförs nedskrivningsprövning för olika alternativa scenarion beträffande SJ koncernens framtida verksamhet.

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2017	2016	2017	2016
Avskrivningar materiella anläggningstillgångar	-692	-691	-691	-691
Avskrivningar immateriella tillgångar	-99	-89	-99	-88
Nedskrivningar	-	-12	-	-18
Summa RR	-791	-792	-790	-797

Investeringen i nya X 2000 innebär en livstidsförlängning av samtliga tågsätt till 2035. Det för med sig ändrad ekonomisk livslängd och således även förändrad avskrivningstakt från och med april 2015. SJ AB har förlängt avskrivningstiden för motsvarande 80 procent av respektive stomme till 2035 samtidigt som avskrivningstiden för reserande 20 procent av stommen förkortats till utgången av 2017.

5. Personalkostnader

Redovisningsprinciper

Pensioner

För tjänstemän i Sverige tryggas ITP 2-planens förmånsbestämda pensionsåtaganden för ålders- och familjepension (alternativt familjepension) genom en försäkring i Alecta. Enligt ett uttalande från Rådet för finansiell rapportering, UFR 10 Klassificering av ITP-planer, är detta en förmånsbestämd plan. Alecta saknar dock möjlighet att göra en exakt fördelning av tillgångar och avsättningar till respektive arbetsgivare varav förutsättningarna för att redovisa ITP 2 i Alecta som en förmånsbestämd plan inte är uppfyllda. SJ har därmed inte haft tillgång till information för att kunna redovisa sin proportionella andel av planens förpliktelser, förvaltningstillgångar och kostnader, vilket medfört att planen inte varit möjlig att redovisa som en förmånsbestämd plan och redovisas därför som en avgiftsbestämd plan. Premien för den förmånsbestämda ålders- och familjepensionen är individuellt beräknad och är bland annat beroende av lön, tidigare intjänad pension och förväntad återstående tjänstgöringstid. Koncernens förväntade avgifter nästa rapportperiod för ITP 2-försäkringar som är tecknade i Alecta uppgår till 62 MSEK. Antalet aktiva medlemmar uppgår till 1 878 (1 892).

Den kollektiva konsolideringsnivån utgörs av marknadsvärdet på Alectas tillgångar i procent av försäkringsåtagandena beräknade enligt Alectas metoder och antaganden, vilka inte överensstämmer med IAS 19. Den kollektiva konsolideringsnivån ska normalt tillåtas variera mellan 125 och 155 procent. Om nivån inte uppfylls 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 premie-reduktioner.

Vid utgången av 2017 uppgick Alectas konsolideringsnivå preliminärt till 154 procent (148). Koncernens pensionspremieavgifter (exklusive särskild löneskatt) för 2017 uppgick till 145 MSEK (175)

varav 73 MSEK (91) är förmånsbestämda och 72 MSEK (84) 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.

Personalkostnader

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2017	2016	2017	2016
Löner och andra ersättningar				
Styrelse	-1	-1	-1	-1
Vd och ledande befattningshavare	-27	-30	-25	-25
Övriga anställda	-1 675	-1 931	-1 287	-1 152
Summa löner och andra ersättningar	-1 703	-1 963	-1 313	-1 178
Sociala kostnader	-669	-825	-550	-504
varav pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till vd och ledande befattningshavare	-10	-11	-9	-9
varav pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till övriga anställda	-167	-205	-135	-129
Övriga personalrelaterade kostnader	-51	-46	-46	-35
Summa personalkostnader	-2 423	-2 834	-1 909	-1 717

Medeltal anställda

	Koncernen						Moderbolaget					
	2017			2016			2017			2016		
	Antal	Män, %	Kvinnor, %	Antal	Män, %	Kvinnor, %	Antal	Män, %	Kvinnor, %	Antal	Män, %	Kvinnor, %
Sverige	3 677	60	40	4 192	63	37	2 896	61	39	2 653	61	39
Totalt	3 680	60	40	4 192	63	37	2 896	61	39	2 653	61	39
Fördelning ledande befattningshavare												
Styrelseledamöter	7	57	43	7	57	43	7	57	43	7	57	43
Övriga i företagets ledning inklusive vd	12	42	58	14	50	50	12	42	58	11	45	55
Totalt	19	47	53	22	50	50	19	47	53	19	47	53

Ersättningar till styrelsen i moderbolaget

TSEK		2017			2016		
		Styrelse-arvode	Utskotts-arvode	Totalt	Styrelse-arvode	Utskotts-arvode	Totalt
Ordförande	Jan Sundling	400	-	400	400	-	400
Ledamot	Kersti Strandqvist ¹	160	-	160	111	-	111
Ledamot	Mikael Staffas	160	43	203	157	43	200
Ledamot	Gunilla Wikman ²	-	-	-	46	13	60
Ledamot	Siv Svensson	160	55	215	158	55	212
Ledamot	Michael Thorén ³	-	-	-	-	-	-
Ledamot	Mikael Stöhr	160	-	160	157	-	157
Ledamot	Ulrika Dellby	160	-	160	158	-	158
Arbetsstagarrepresentanter		-	-	-	-	-	-
Totalt		1 200	98	1 298	1 187	111	1 298

¹ Ledamot i SJs styrelse fr.o.m. den 21 april 2016.

² Avgick som ledamot i SJs styrelse den 21 april 2016.

³ Arvode utgår inte till ledamot anställd i Regeringskansliet.

Not 5, forts

Ersättningar, exklusive sociala avgifter och löneskatt, till ledande befattningshavare i koncernen 2017

TSEK		Grundlön	Förmåner	Summa	Pensions- kostnad	Totalt	Uppsägningstid från arbetsgivaren +antal månaders avgångsvederlag	Avgångs- vederlag och uppsägnings- kostnad ¹
Koncernchef/vd SJ AB	Crister Fritzon	5 101	40	5 140	1 500	6 640	6+18	
Direktör HR	Peter Blomqvist ²	1 801	70	1 870	853	2 723	6+18	
Direktör Trafik & Service	Madeleine Raukas	2 735	67	2 802	528	3 330	6+12	
Direktör Kommunikation	Malou Sjörin	1 528	67	1 595	423	2 018	6+12	
Direktör Marknad och Försäljning	Thomas Silbersky	2 691	56	2 747	806	3 553	6+12	
Direktör Kvalitet & Miljö/ Hållbarhetschef	Erica Kronhöffer	1 553	35	1 588	385	1 973	6+12	
Direktör Ekonomi	Carina Wång ³	1 508	-	1 508	350	1 858	6+12	3 038
Direktör Ekonomi, tf	Ulf Bertilsson ⁴	374	-	374	97	471	6+0	
Direktör Fordon	Claes Broström	2 496	64	2 560	916	3 477	6+12	
Direktör Produkt	Caroline Åstrand	2 155	72	2 228	439	2 667	6+12	
Direktör Strategi och Affärs- utveckling, tf IT-direktör	Lena Herrmann	2 472	-	2 472	718	3 190	6+12	
Vd SJ Götalandståg	Lena Källström	1 676	49	1 725	593	2 318	6+12	
Summa		26 090	519	26 609	7 608	34 217		3 038

¹ Inklusive sociala avgifter och pension.² Har avtalad uppsägningstid som avviker från de statliga riktlinjerna. Avtalen tecknades före april 2009 då nuvarande riktlinjer trädde i kraft.³ Lämnade SJ den 1 oktober. Grundlön, förmån och pensioner är redovisade för januari-september.⁴ Började som tillförordnad Direktör Ekonomi den 1 oktober. Grundlön, förmån och pensioner är redovisade för oktober -december.

Ersättningar, exklusive sociala avgifter och löneskatt, till ledande befattningshavare i koncernen 2016

TSEK		Grundlön	Förmåner	Summa	Pensions- kostnad	Totalt	Uppsägningstid från arbetsgivaren +antal månaders avgångsvederlag	Avgångs- vederlag och uppsägnings- kostnad ¹
Koncernchef/vd SJ AB	Crister Fritzon	4 552	34	4 586	1 327	5 913	6+18	-
Direktör HR	Peter Blomqvist	1 662	70	1 732	773	2 505	6+18	-
Direktör Trafik & Service	Madeleine Raukas	2 460	64	2 524	486	3 010	6+12	-
Direktör Kommunikation	Malou Sjörin ²	1 424	57	1 481	405	1 885	6+12	-
Direktör Marknad och Försäljning	Thomas Silbersky	2 595	42	2 637	781	3 418	6+12	-
Direktör Kvalitet & Miljö/ Hållbarhetschef	Erica Kronhöffer	1 527	29	1 556	369	1 925	6+12	-
Direktör Ekonomi	Carina Wång	1 981	0	1 981	445	2 426	6+12	-
Direktör Planering	Jens Wigen ³	2 173	49	2 221	770	2 991	6+12	3 410
Direktör Fordon	Claes Broström	2 148	65	2 214	769	2 983	6+12	-
Direktör Produkt	Caroline Åstrand	1 854	64	1 917	406	2 323	6+12	-
Direktör Strategi och Affärs- utveckling, tf IT-direktör	Lena Herrmann	2 183	7	2 190	611	2 802	6+12	-
Vd SJ Norrlandståg	Björn Nilsson ⁴	1 678	5	1 682	576	2 259	6+12	-
Vd Stockholmståg	Kjell Färnström ⁵	1 856	68	1 924	904	2 828	6+12	3 780
Vd SJ Götalandståg	Lena Källström	1 468	50	1 518	511	2 028	6+12	-
Summa		29 562	603	30 164	9 131	39 295		7 190

¹ Inklusive sociala avgifter och pension.² Började på SJ den 25 januari 2016. Grundlön, förmåner och pensionskostnad redovisade fr.o.m. februari.³ Avslutade sin anställning som Direktör för Planering och Trafikledning den 31 december 2016.⁴ Avslutade sin anställning som vd SJ Norrlandståg och anställdes i SJ AB den 31 december 2016.⁵ Avgångsvederlag och uppsägningskostnader redovisade i enlighet med gällande regelverk avseende avslut av verksamhet i Stockholmståg KB.

Ersättning till ledande befattningshavare

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

Riktlinjer och beslutsformer

Bolaget har under året följt de principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare som beslutades på årsstämman 2017. Principerna bygger på riktlinjer som regeringen utfärdat 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 presenterar förslag till principer för ersättning och andra anställningsvillkor för koncernchef samt ledande befattningshavare för godkännande av årsstämman. Ersättningsutskottets bereder bland annat styrelsens förslag till principer för lön och övriga ersättningar. Ledamöter i ersättningsutskottet är Jan Sundling, Mikael Stöhr och Michael Thorén.

Not 5, forts

Ersättning

Styrelse

Enligt beslut av årsstämman 2017 i SJ AB utgår årligt arvode till styrelsens ledamöter med 400 000 SEK för ordföranden och med 160 000 SEK per person för övriga stämmevalda 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 arvode. Arvode utgår inte till ledamot anställd i Regeringskansliet. Det finns inga åtaganden om pensionsförmåner för externa styrelseledamöter. Enligt beslut på årsstämma den 25 april 2017 kan styrelsearvode utbetalas som lön, alternativt under vissa förutsättningar, faktureras inom ramen för näringsverksamhet. Fakturering av styrelse- eller utskottsarvode ska vara kostnadsneutralt för SJ.

Koncernledning

Den övergripande principen är att ersättning och övriga anställningsvillkor ska vara marknadsanpassade men inte marknadsledande för att säkerställa att SJ kan attrahera och behålla kvalificerade ledande befattningshavare. Ersättning till vd och andra ledande befattningshavare utgörs av grundlön, skattepliktiga förmåner, sjukvårdsförsäkring samt pension. Grundlönen sätts individuellt och ska ligga i linje med lönenivåerna på den marknad där den aktuella befattningshavaren är anställd. Vd och ledande befattningshavare har inte rätt till någon rörlig ersättning eller ersättning i form av finansiella instrument. Förmåner som redovisas i tabellen avser främst tjänstebil.

Pensioner

För ledande befattningshavare utgår pension enligt ITP-plan.

Uppsägningar och avgångsvederlag

Vid uppsägning från bolagets sida gäller de uppsägningstider samt avgångsvederlag som anges i tabellen på sidan 63. 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.

6. Övriga kostnader

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2017	2016	2017	2016
Underhåll och tillsyn av tåg	-1 148	-1 440	-958	-769
Elkostnader för tågdrift	-341	-448	-281	-255
Infrastrukturavgifter	-518	-594	-521	-422
Övriga produktionsrelaterade kostnader	-794	-1 139	-700	-539
Indirekta kostnader	-1 163	-1 296	-1 279	-1 120
Summa RR	-3 964	-4 917	-3 739	-3 104

Med indirekta kostnader avses framför allt IT-, lokal- och marknadsföringskostnader. Totalt minskade SJs kostnader med 1 365 MSEK under året jämfört med 2016. Det lägre kostnadsutfallet beror till stor del på att SJ inte längre har uppdraget att köra pendeltågstrafiken i Stockholms län. Bortsett från denna minskade kostnadsbas har koncernen högre kostnader som följd av nya avtal och tilläggsavtal för den upphandlade trafiken. De ökade kostnaderna påverkade Övriga kostnader (främst el-, infrastruktur-, drifts- och underhållskostnader) samt Personalkostnader.

7. Ersättning till revisorer

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2017	2016	2017	2016
Deloitte AB				
Revisionsuppdrag	-2	-2	-2	-2
Revision utöver revisionsuppdraget	0	0	0	0
Skatterådgivning	0	-	0	-
Övriga uppdrag	0	0	0	0
Summa	-2	-2	-2	-2

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

8. Resultat från andelar dotterbolag

MSEK	Moderbolaget	
	2017	2016
Nedskrivning andelar i dotterbolag	-	-3
Utdelning	301	130
Summa RR	301	127

Utdelning om 301 MSEK (130) avser utdelning från dotterbolaget Stockholmståg KB.

Nedskrivning av andelar i dotterbolag 2016 avser andelar i SJ Norrlandståg och SJ Invest. Nedskrivning är gjord till dess bokförda värde.

9. Ränteintäkter, räntekostnader och liknande poster

Ränteintäkter och liknande poster

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2017	2016	2017	2016
Likvidationsresultat ¹	-	-3	-	24
Ränteintäkter, kortfristiga fordringar ²	17	17	18	17
Ränteintäkter från dotterbolag	-	-	-	0
Summa RR	17	14	18	41

¹ Dotterbolaget SJ Försäkring likviderades den 19 december 2016.

² Avser främst resultat från obligationer.

Räntekostnader och liknande poster

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2017	2016	2017	2016
Räntekostnader avseende lån	-7	-8	-7	-8
Netto räntesäkringsinstrument	-7	-8	-7	-8
Kursdifferenser	0	0	0	0
Övriga finansiella kostnader ¹	-5	-2	-5	-2
Räntekostnader till dotterbolag	-	-	0	0
Summa RR	-20	-18	-20	-18

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

Not 9, forts

Klassificering finansnetto

MSEK	Koncernen, 2017				
	Finansiella intäkter	Finansiella kostnader	Vinst/Förlust Resultat	Finansnetto	Vinst/Förlust Övrigt totalresultat
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet					
Obligationer	6		11	17	
Lånefordringar och kundfordringar					
Kassa och bank	0				
Fordringar	1			1	
Finansiella intäkter (RR)	7	-	11	17	-
Derivat identifierat som säkringsinstrument					
Derivatinstrument ¹		-7		-7	14
Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde				0	
Leasingskulder		-2		-2	
Övriga skulder		-10		-10	
Finansiella kostnader (RR)	-	-20	-	-20	14

¹⁾ Total påverkan från derivatinstrument som är redovisad i övrigt totalresultat uppgick till 14 MSEK före skatt. 7 MSEK har förts till räntenettet från kassaflödessäkringar.

Klassificering finansnetto

MSEK	Koncernen, 2016				
	Finansiella intäkter	Finansiella kostnader	Vinst/Förlust Resultat	Finansnetto	Vinst/Förlust Övrigt totalresultat
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet					
Obligationer	7		9	16	
Lånefordringar och kundfordringar					
Kassa och bank	0				
Fordringar	1		-3	-2	
Finansiella intäkter (RR)	8	-	6	14	0
Derivat identifierat som säkringsinstrument					
Derivatinstrument ¹		-8		-8	
Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde					
Leasingskulder		-2		-2	
Övriga skulder		-8		-8	
Finansiella kostnader (RR)	0	-18	-	-18	0

¹⁾ Total påverkan från derivatinstrument som är redovisad i övrigt totalresultat uppgick till 0 MSEK före skatt. 8 MSEK har förts till räntenettet från kassaflödessäkringar.

Klassificering finansnetto

MSEK	Moderbolaget, 2017				
	Finansiella intäkter	Finansiella kostnader	Vinst/Förlust Resultat	Finansnetto	Vinst/Förlust Övrigt totalresultat
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet					
Obligationer	6		11	17	
Lånefordringar och kundfordringar					
Fordringar	1			1	
Finansiella intäkter (RR)	7	-	11	18	0
Derivat identifierat som säkringsinstrument					
Derivatinstrument ¹		-7		-7	14
Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde		0		0	
Leasingskulder		-2		-2	
Övriga skulder		-10		-10	
Finansiella kostnader (RR)	-	-20	-	-20	14

¹⁾ Total påverkan från derivatinstrument som är redovisad i övrigt totalresultat uppgick till 14 MSEK före skatt. 7 MSEK har förts till räntenettet från kassaflödessäkringar.

MSEK	Moderbolaget, 2016				
	Finansiella intäkter	Finansiella kostnader	Vinst/Förlust Resultat	Finansnetto	Vinst/Förlust Övrigt totalresultat
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet					
Obligationer	7		9	16	
Lånefordringar och kundfordringar					
Fordringar	1		24	25	
Finansiella intäkter	8	-	33	41	0
Derivat identifierat som säkringsinstrument					
Derivatinstrument ¹		-8		-8	
Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde					
Leasingskulder		-2		-2	
Övriga skulder		-8		-8	
Finansiella kostnader 	-	-18	-	-18	0

¹Total påverkan från derivatinstrument som är redovisad i övrigt totalresultat uppgick till 0 MSEK före skatt. 8 MSEK har förts till räntenettot från kassaflödessäkringar.

10. Skatt

Redovisningsprinciper

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 och inkluderar justering av aktuell skatt hänförlig till tidigare perioder. Skatter redovisas över resultatet förutom då underliggande transaktion redovisas i eget kapital, varvid även skatten redovisas 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 aviserats per balansdagen och som förväntas gälla när den uppskjutna skattefordran realiseras eller den uppskjutna skatteskulden regleras. Uppskjutna skattefordringar hänförliga till temporära skillnader och skattemässiga underskottsavdrag redovisas i den mån det bedöms som sannolikt att de kommer att kunna utnyttjas i framtiden. Per varje balansdag omprövas den uppskjutna skattefordrans redovisade värde och fordran reduceras i den mån det inte längre är sannolikt att tillräckliga skattepliktiga överskott kommer att finnas tillgängliga.

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2017	2016	2017	2016
Uppskjuten skatteintäkt/-kostnad	11	-37	11	-37
Aktuell skatt	-151	-146	-140	-139
Redovisad skatt	-140	-183	-129	-176

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

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2017	2016	2017	2016
Uppskjuten skatt finansiella tillgångar som kan säljas	-	0	-	0
Uppskjuten skatt valutaterminer	-2	-1	-2	-1
Uppskjuten skatt kassaflödessäkringar	-2	1	-2	1
Summa	-4	0	-4	0

Uppskjutna skattefordringar

MSEK	Koncernen/Moderbolaget					
	Kapitalförsäkring		Övrigt		Totalt	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Ingående balans 1 januari	8	7	3	6	11	14
Redovisat i övrigt totalresultat	0	-	-3	0	-3	0
Redovisat mot årets resultat	1	0	10	-3	11	-3
Utgående balans 31 december	9	8	10	3	19	11

Not 10, forts.

Uppskjutna skatteskulder

MSEK	Koncernen							
	Restvärdeavskrivning ¹		Förbättring på annans fastighet		Övrigt		Totalt	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Ingående balans 1 januari	-492	-461	-4	-2	-3	-6	-498	-468
Förändring hänförlig till tidigare år	-2	-	0	-	2	-	0	-
Redovisat i övrigt totalresultat	0	-	0	-	-1	-	-1	-
Förändring hänförlig till SJ Försäkrings likvidation	-	-	-	-	-	5	-	5
Redovisat mot årets resultat	1	-31	0	-2	-2	-2	-1	-35
Utgående balans 31 december	-493	-492	-3	-4	-3	-3	-499	-498
Redovisad uppskjuten skattefordran/skatteskuld netto (BR)							-480	-487

MSEK	Moderbolaget							
	Restvärdeavskrivning ¹		Förbättring på annans fastighet		Övrigt		Totalt	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Ingående balans 1 januari	-492	-461	-4	-2	-2	0	-497	-463
Förändring hänförlig till tidigare år	-2	-	-	-	2	-	-	-
Redovisat i övrigt totalresultat	-	-	-	-	-1	-	-1	-
Redovisat mot årets resultat	1	-31	0	-2	-2	-2	-1	-35
Utgående balans 31 december	-493	-492	-3	-4	-3	-2	-499	-497
Redovisad uppskjuten skattefordran/skatteskuld netto (BR)							-480	-487

¹ Restvärdeavskrivning för skattemässiga avskrivningar på materiella anläggningstillgångar.

Avstämning av redovisad skatt och effektiv skattesats förklaras på följande sätt:

	Koncernen			
	2017		2016	
	Skatt, MSEK	Skattesats, %	Skatt, MSEK	Skattesats, %
Skatt enligt gällande svensk skattesats	-146	-22	-183	-22
Ej avdragsgilla kostnader	-1	0	-1	0
Skatteeffekt hänförlig till tidigare års deklarationer	-2	0	-	-
Resultat från aktier och andelar	8	1	1	0
Nedskrivning och återföring nedskrivning av andelar	0	0	-	-
Redovisad skatt som påverkat årets resultat (RR)	-140	-21	-183	-22

	Moderbolaget			
	2017		2016	
	Skatt, MSEK	Skattesats, %	Skatt, MSEK	Skattesats, %
Skatt enligt gällande svensk skattesats	-191	-22	-146	-22
Utdelning från kommanditbolag	66	8	29	4
Ej avdragsgilla kostnader	-1	0	-1	0
Skatt hänförlig till vinst/förlust i kommanditbolag	-4	0	-67	-10
Effekt av ändring i tidigare års deklarationer	-2	0	-	-
Resultat från aktier och andelar	1	0	5	1
Nedskrivning och återföring nedskrivning av andelar	1	0	-1	0
Övriga skillnader	-	-	4	1
Redovisad skatt i resultaträkningen (RR)	-129	-15	-176	-26

11. Materiella anläggningstillgångar

Redovisningsprinciper

Materiella anläggningstillgångar

Redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella ackumulerade nedskrivningar. Värdet omprövas årligen.

Transportmedel samt maskiner och inventarier

Anskaffningsvärdet utgörs av inköpspriset samt utgifter direkt hänförliga till tillgången för att få den på plats och kunna nyttjas i enlighet med syftet för anskaffningen. Sådana utgifter utgörs främst av projektering samt räntor under konstruktionsperioden. Tillkommande utgifter redovisas som en tillgång endast om det är sannolikt att framtida ekonomiska fördelar kommer SJ tillgodo och anskaffningsvärdet kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Alla andra former av reparationer och underhåll redovisas som en kostnad i resultaträkningen den period de uppkommer.

Pågående nyanläggningar

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

Immateriella tillgångar

Enligt huvudregeln redovisas immateriella tillgångar i balansräkningen när:

- tillgången är identifierbar
- koncernen har kontroll över tillgången
- koncernen kan säkerställa att framtida ekonomiska fördelar från tillgången kommer koncernen till del
- koncernen på ett tillförlitligt sätt kan beräkna anskaffningsvärdet

Koncernen, 2017					
MSEK	Leasad byggnad	Transportmedel	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar	Summa materiella anläggningstillgångar
Ackumulerat anskaffningsvärde 1 januari	59	13 931	244	710	14 944
Investeringar	-	77	4	447	528
Försäljningar/utrangeringar	-	-32	-5	-	-37
Omklassificeringar	-	133	4	-137	0
Ackumulerat anskaffningsvärde 31 december	59	14 109	247	1 020	15 435
Ackumulerade avskrivningar 1 januari	-35	-7 597	-142	0	-7 774
Årets avskrivningar	-3	-661	-28	-	-692
Försäljningar/utrangeringar	-	32	5	-	37
Ackumulerade avskrivningar 31 december	-38	-8 226	-165	0	-8 429
Ackumulerade nedskrivningar 1 januari	-	-1 665	0	-	-1 665
Ackumulerade nedskrivningar 31 december	-	-1 665	0	-	-1 665
Redovisat värde 31 december BR	21	4 218	82	1 020	5 341

Årets investeringar är främst hänförliga till upprustning och modernisering av SJs samtliga X 2000. Den totala investeringen i både komfort och teknik uppskattas till 3,5 miljarder kronor, varav den tekniska uppgraderingen bedöms uppgå till 1,4 miljarder kronor. Upprustningen beräknas pågå till 2020 och tågsätten sätts i trafik allt eftersom de är klara.

I koncernen och i moderbolaget finns framtida investeringsåtaganden om 2 102 MSEK (1 143) avseende uppgradering av SJs samtliga X 2000.

Pågående nyanläggningar avser levererade materiella anläggningstillgångar som ännu inte tagits i bruk och består av investeringar avseende främst uppgradering av SJs samtliga X 2000 men även ett antal större revisioner av fordonen. Under året har en försäljning skett av två tåg av modell X31.

Koncernen, 2016							
MSEK	Leasad byggnad	Egna transportmedel	Leasade transportmedel	Summa transportmedel	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar	Summa materiella anläggningstillgångar
Ackumulerat anskaffningsvärde 1 januari	59	13 716	2	13 718	176	718	14 671
Investeringar	-	62	-	62	33	221	316
Försäljningar/utrangeringar	-	-21	-	-21	0	-	-21
Omklassificeringar	-	174	-2	172	35	-229	-22
Ackumulerat anskaffningsvärde 31 december	59	13 931	0	13 931	244	710	14 944
Ackumulerade avskrivningar 1 januari	-32	-6 947	-1	-6 948	-116	0	-7 096
Årets avskrivningar	-3	-667	-	-667	-21	-	-691
Försäljningar/utrangeringar	-	18	-	18	-	-	18
Omklassificeringar	-	-1	1	0	-5	-	-5
Ackumulerade avskrivningar 31 december	-35	-7 597	0	-7 597	-142	0	-7 774
Ackumulerade nedskrivningar 1 januari	-	-1 653	0	-1 653	-6	-	-1 659
Omklassificeringar	-	-	-	0	6	-	6
Årets nedskrivningar	-	-12	-	-12	-	-	-12
Ackumulerade nedskrivningar 31 december	-	-1 665	0	-1 665	0	-	-1 665
Redovisat värde 31 december BR	24	4 669	0	4 669	101	710	5 505

Not 11, forts.

Moderbolaget, 2017					
MSEK	Leasad byggnad	Transportmedel	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar	Summa materiella anläggningstillgångar
Akkumulerat anskaffningsvärde 1 januari	59	14 014	235	710	15 018
Investeringar	-	77	4	447	528
Försäljningar/utrangeringar	-	-116	-	-	-116
Omklassificeringar	-	133	4	-137	0
Akkumulerat anskaffningsvärde 31 december	59	14 108	243	1 020	15 430
Akkumulerade avskrivningar 1 januari	-35	-7 596	-135	-	-7 766
Årets avskrivningar	-3	-661	-27	-	-691
Försäljningar/utrangeringar	-	32	-	-	32
Omklassificeringar	-	-	-	-	0
Akkumulerade avskrivningar 31 december	-38	-8 225	-162	-	-8 425
Akkumulerade nedskrivningar 1 januari	-	-1 671	-	-	-1 671
Omklassificeringar	-	6	-	-	6
Akkumulerade nedskrivningar 31 december	-	-1 665	-	-	-1 665
Redovisat värde 31 december BR	21	4 218	80	1 020	5 339

Moderbolaget, 2016							
MSEK	Leasad byggnad	Egna transportmedel	Leasade transportmedel	Summa transportmedel	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar	Summa materiella anläggningstillgångar
Akkumulerat anskaffningsvärde 1 januari	59	13 802	2	13 804	169	718	14 750
Investeringar	-	82	-	82	31	221	334
Försäljningar/utrangeringar	-	-44	-	-44	-	-	-44
Omklassificeringar	-	174	-2	172	35	-229	-22
Akkumulerat anskaffningsvärde 31 december	59	14 014	0	14 014	235	710	15 018
Akkumulerade avskrivningar 1 januari	-32	-6 968	-1	-6 969	-115	0	-7 116
Årets avskrivningar	-3	-667	-	-667	-21	-	-691
Försäljningar/utrangeringar	-	40	-	40	-	-	40
Omklassificeringar	-	-1	1	0	1	-	1
Akkumulerade avskrivningar 31 december	-35	-7 596	0	-7 596	-135	0	-7 766
Akkumulerade nedskrivningar 1 januari	-	-1 653	0	-1 653	-	-	-1 653
Omklassificeringar	-	-	-	0	-	-	0
Årets nedskrivningar	-	-18	-	-18	-	-	-18
Akkumulerade nedskrivningar 31 december	-	-1 671	0	-1 671	-	-	-1 671
Redovisat värde 31 december BR	24	4 747	0	4 747	99	710	5 581

12. Immateriella tillgångar

Redovisningsprinciper

Balanserade utvecklingskostnader

Redovisas 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 eko-

nomiska fördelar, under förutsättning att koncernen har kontroll över tillgången. Utvecklingskostnader för system redovisas under immateriella tillgångar som pågående intill den dag systemen börjar användas av koncernen.

Koncernen						
MSEK	2017			2016		
	Varumärke	Balanserade utgifter för utveckling	Totalt	Varumärke	Balanserade utgifter för utveckling	Totalt
Akkumulerat anskaffningsvärde 1 januari	240	940	1 180	240	843	1 083
Investeringar	-	67	67	-	76	76
Omklassificeringar	-	-	0	-	21	21
Försäljning/utrangering	-	-17	-17	-	-	-
Akkumulerat anskaffningsvärde 31 december	240	990	1 230	240	940	1 180
Akkumulerade avskrivningar 1 januari	-240	-654	-894	-240	-565	-805
Årets avskrivningar	-	-99	-99	-	-89	-89
Försäljning/utrangering	-	17	17	-	-	-
Akkumulerade avskrivningar 31 december	-240	-736	-976	-240	-654	-894
Redovisat värde 31 december BR	0	254	254	0	286	286

MSEK	Moderbolaget					
	Varumärke	2017 Balanserade utgifter för utveckling	Totalt	Varumärke	2016 Balanserade utgifter för utveckling	Totalt
Ackumulerat anskaffningsvärde 1 januari	240	923	1 163	240	826	1 066
Investeringar	-	67	67	-	76	76
Försäljningar/utrangeringar			0	-	-	-
Ackumulerat anskaffningsvärde 31 december	240	990	1 230	240	923	1 163
Ackumulerade avskrivningar 1 januari	-240	-637	-877	-240	-549	-789
Årets avskrivningar		-99	-99	-	-88	-88
Ackumulerade avskrivningar 31 december	-240	-736	-976	-240	-637	-877
Redovisat värde vid 31 december BR	0	254	254	0	286	286

Sjs immateriella tillgångar är uppdelade i varumärke och balanserade utgifter för utveckling. Posten varumärke uppstod vid övertagandet av persontrafikverksamheten från Statens Järnvägar i samband med bolagiseringen 2001. Avskrivningstiden har varit 10 år, varför posten per den 31 december 2017 är fullt avskriven. Balanserade utgifter för utveckling avser främst utvecklingskostnader för verksamhetsnära IT-system.

13. Andelar i dotterbolag

Redovisningsprinciper

Förvärvsmetoden

Koncernredovisningen upprättas enligt förvärvsmetoden. Det innebär att förvärvade dotterbolags tillgångar, skulder samt eventuella förpliktelser redovisas till verkligt värde enligt upprättad förvärvsanalys. Överstiger anskaffningsvärdet det verkliga värdet på koncernens andel av identifierbara förvärvade nettotillgångar redovisas det som goodwill. Om anskaffningskostnaden understiger verkligt värde för det förvärvade dotterbolagets nettotillgångar, redovisas mellanskillnaden direkt i koncernens resultaträkning. Transaktionskostnader kostnadsförs direkt.

Redovisning av andelar i dotterbolag

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

Andelar i dotterbolag

MSEK	Moderbolaget	
	2017	2016
Redovisat värde 1 januari	93	123
Förvärv och kapitaltillskott	-	3
Likvidation	-	-30
Nedskrivning	-	-3
Redovisat värde 31 december BR	93	93

Specifikation över moderbolagets innehav av aktier och andelar i dotterbolag samt redovisat värde vid årets slut

Bolag	Org nr	Säte	Antal andelar	Andel, %	Redovisat värde 171231, MSEK	Redovisat värde 161231, MSEK
SJ Event AB	556577-3008	Stockholm	1 000	100	0	0
SJ Invest AB	556022-1755	Stockholm	700 000	100	85	85
SJ Götalandståg AB	556083-2098	Stockholm	5 000	100	1	1
SJ Adventure AB	556064-8692	Stockholm	5 000	100	1	1
Entertrainment AB	556034-4235	Malmö	1 605	100	0	0
SJ Norrlandståg AB	556196-5418	Stockholm	1 000	100	0	0
SJ Service Academy AB	556596-9630	Stockholm	1 000	100	0	0
Stockholmståg KB ¹	969704-4239	Stockholm	1 000	100	0	0
FlyRail AB	556773-5252	Stockholm	100 000	100	0	0
SJ Danmark A/S	33 372 477	Köpenhamn	500	100	3	3
SJ Norge AS	917 587 728	Oslo	1 030 000	100	3	3
Summa BR					93	93

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

Kapitalandelen överensstämmer med rösträttsandelen.

14. Andelar i intressebolag

Redovisningsprinciper

Redovisning av andelar i dotterbolag och intressebolag

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

Konsolidering av intressebolag sker enligt kapitalandelsmetoden som innebär att andel i intressebolag redovisas till anskaffningsvärde vid anskaffningstillfället och därefter justeras med SJ ABs andel av förändringen i nettotillgångar. SJ ABs resultat innefattar ägarföretagets andel av intressebolagets resultat.

Andel av resultat i intressebolag

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2017	2016	2017	2016
Årets andel av resultat i intressebolag	32	8	0	-
Utdelning	-	-	11	17
Upplösning reserv framtida förluster i intressebolag	6	-	-	-
Summa RR	38	8	11	17

Kapitalandelen överensstämmer med rösträttsandelen. Årets andel av intressebolags resultat avser främst Botniatåg AB och Linkon AB.

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2017	2016	2017	2016
Anskaffningsvärden 1 januari	35	35	22	22
Ackumulerade anskaffningsvärden 31 december	35	35	22	22
Ackumulerade resultatandelar 1 januari	7	16	-	-
Utdelning	-7	-17	-	-
Årets resultatandel i intressebolags resultat	32	8	-	-
Ackumulerade resultatandelar 31 december	33	7	0	0
Ackumulerade nedskrivningar 1 januari	-8	-8	-8	-8
Ackumulerade nedskrivningar 31 december	-8	-8	-8	-8
Redovisat värde 31 december BR	60	34	13	13

Specifikation av koncernens och moderbolagets innehav av antal aktier i intressebolag samt redovisat värde

	Org nr	Säte			Koncernen		Moderbolag	
			Antal aktier	Kapitalandel, %	171231	161231	171231	161231
Sveriges Kommunikationer AB	556005-5955	Stockholm	1 400	50	2	2	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
Botniatåg AB	556801-1828	Stockholm	40 000	40	20	0	0	0
Vänertåg AB	556848-9016	Stockholm	250	50	0	0	0	0
Linkon AB	556577-2984	Stockholm	125 250	25	37	30	13	13
Summa andelar i intressebolag, MSEK BR					60	34	13	13

Specifikation av intressebolagens tillgångar, skulder, intäkter och resultat

MSEK	Org nr	Säte	2017				2016			
			Tillgångar	Skulder	Intäkter	Resultat	Tillgångar	Skulder	Intäkter	Resultat
Sveriges Kommunikationer AB	556005-5955	Stockholm	5	2	0	0	8	3	6	1
Kust till Kust AB	556481-7822	Karlskrona	0	0	0	0	0	0	0	0
Trafik i Mälardalen AB	556083-1959	Stockholm	3	1	5	0	3	1	3	1
Botniatåg AB	556801-1828	Stockholm	79	10	118	51	104	73	143	15
Vänertåg AB	556848-9016	Stockholm	0	0	0	0	0	0	-	-
Linkon AB	556577-2984	Stockholm	282	186	222	36	205	226	234	21
Summa intressebolag			369	199	345	87	320	303	386	38

15. Kundfordringar

I syfte att minska risken för kundförluster inhämtas, i enlighet med SJs kreditpolicy, erforderliga kreditupplysningar från externa källor. Kreditförlusterna i SJ-koncernen uppgick 2017 till -1 MSEK (-3).

Kundfordringar, inkl åldersfördelning

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	171231	161231	171231	161231
< 30 dagar	212	327	124	100
30–60 dagar	3	2	3	2
60–90 dagar	1	1	1	1
> 90 dagar	17	2	16	1
Avräkningskonton	-3	7	-2	7
Totalt BR	230	339	143	111
Varav osäkra fordringar:				
Osäkra fordringar 1 januari	12	7	12	7
Reservering för befarade förluster	2	8	2	8
Konstaterade förluster	-1	-3	-1	-3
Osäkra fordringar 31 december	13	12	13	12

16. Övriga fordringar

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	171231	161231	171231	161231
Moms och skattefordran	97	79	97	60
Fordran, försäkringsersättning	44	31	44	31
Skattekonto	205	180	204	175
Övrig fordran	18	4	12	2
Summa BR	365	294	356	268

Ökad behållning på skattekonto till följd av att SJ AB har gjort en fyllnadsinbetalning till Skatteverket.

17. Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	171231	161231	171231	161231
Förutbetalda fordonskostnader	29	26	29	26
Förutbetalda hyreskostnader	47	42	46	41
Licenser och övriga IT-kostnader	27	28	27	28
Övriga förutbetalda kostnader	20	25	17	21
Upplupna ränteintäkter	2	1	2	1
Övriga upplupna intäkter	14	46	14	19
Summa BR	139	168	135	136

Övriga förutbetalda kostnader avser främst omstrukturering.

18. Finansiella instrument och finansiell riskhantering

Redovisningsprinciper

Redovisning och värdering

Finansiella instrument är varje form av avtal som ger upphov till en finansiell tillgång, en finansiell skuld eller ett eget kapitalinstrument i ett annat företag. Vid första redovisningstillfället värderas finansiella instrument till verkligt värde inklusive direkt hänförliga transaktionskostnader, förutom för finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet. Efterföljande värderingar sker till verkligt värde eller upplupet anskaffningsvärde med tillämpning av effektivräntemetoden beroende på vilken kategori det finansiella instrumentet tillhör. Värdeförändringen kan ske mot övrigt totalresultat eller via resultatet.

Verkligt värde

Det finns tre värderingsnivåer. Den första används när det finns en aktiv marknad för de finansiella instrumenten. Då motsvaras det verkliga värdet för dessa av noterade priser på aktiva marknader för identiska tillgångar eller skulder. Om aktiv marknad enligt den första nivån saknas, används andra indata än noterade priser enligt den första nivån. Dessa indata utgör den andra nivån och är antingen observerbara för tillgången eller skulden direkt (som priser) eller indirekt (härledda från priser). Värdering kan då ske utifrån jämförelse med liknande instrument eller genom att beakta räntebana och kreditkurva för den aktuella emittenten. I det fall priser saknas enligt den andra nivån, bygger värderingen av tillgången eller skulden inte på observerbara marknadsdata. Det rör sig i det fallet om den tredje nivån.

Finansiella tillgångar redovisade till upplupet anskaffningsvärde

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

Effektivräntemetoden

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

Borttagande från balansräkningen

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

Klassificering

I koncernen klassificeras finansiella tillgångar i tre kategorier:

- finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet
 - investeringar som hålls till förfall
 - finansiella tillgångar som kan säljas
- Samtliga finansiella skulder klassificeras som:
- finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde

Klassificeringen är beroende av i vilket syfte instrumenten förvärvats. I denna not 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. Långfristiga värdepappersinnehav, aktier och andelar samt obligationer ingår i denna kategori, baserat på verkliga värden. Likvidsredovisning tillämpas för detta tillgångsslag med två undantag: dels derivat som redovisas på affärsdag, dels värdeförändring som redovisas över resultatet.

Not 18, forts

Investeringar som hålles till förfall

Omfattar 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 likviditetsredovisning och värdering sker till upplupet anskaffningsvärde med användande av effektivitetsräntemetoden.

Icke-derivata finansiella tillgångar

Avser icke-derivata finansiella tillgångar som inte är marknadsnoterade med fastställda betalningar, bland annat kundfordringar, lånefordringar, övriga fordringar samt kassa och bank. Dessa ingår bland omsättningstillgångar med undantag för poster med förfallodag mer än tolv månader efter balansdagen. För denna kategori av finansiella tillgångar tillämpas affärsdagsredovisning. Värdering sker till upplupet anskaffningsvärde. Värdeförändringen redovisas i resultatet.

Finansiella tillgångar som kan säljas

Tillgångar som inte är derivat eller inte klassificerats som lånefordringar och kundfordringar, investeringar som hålls till förfall eller finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet. För finansiella tillgångar som kan säljas tillämpas likviditetsredovisning. Värdeförändringen redovisas mot övrigt totalresultat.

Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde

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

Kassaflödessäkring

För att säkra framtida kassaflöden, exempelvis vid investeringar i utländsk valuta, använder SJ säkringsinstrument. Dessa redovisas i balansräkningen till verkligt värde. Enligt regler för kassaflödessäkring redovisas värdeförändringen på valutaterminkontraktet, 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 för ett säkringsinstrument som bedöms vara en effektiv kassaflödessäkring redovisas initialt inom övrigt totalresultat och den ineffektiva delen av vinsten eller förlusten redovisas i resultatet.

Kreditförluster

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

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.

*Finansiella anläggningstillgångar**Långfristiga värdepappersinnehav, aktier och andelar*

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

Långfristiga fordringar

Långfristiga fordringar redovisas på balansdagen till upplupet anskaffningsvärde.

Hantering av finansiella risker

SJs verksamhet ger upphov till ett omfattande finansieringsbehov som medför finansiella risker. SJ har en betydande finansiell hantering i form av betalningstransaktioner, dagskassor, krediter, placeringar samt valutaaffärer. För att minimera finansiella risker har styrelsen fastställt en finanspolicy som ger direktiv om den löpande hanteringen. Finanspolicyen innehåller ramar för bland annat lånelöptid, räntelöptid, tillåten valutaexponering samt placeringsriktlinjer med ratingkrav och beloppsgränser. Syftet med finanspolicyen är att fastställa:

- finansverksamhetens mål inom SJ-koncernen
- ramar för hur finansverksamheten ska organiseras
- identifierade finansiella risker och därtill hörande fastställda mandat
- ramar för rapportering och uppföljning av finansverksamheten

Marknadsrisk

Avser ett företags exponering för förändringar på de finansiella marknaderna. SJs verksamhet är kapitalintensiv och delar av de materiella anläggningstillgångarna är skuldfinansierade med banklån. Nedan risker är rangordnade utifrån SJs bedömning om den risk som är mest väsentlig för SJ.

Andra prisrisker

Risken att verkligt värde på ett finansiellt instrument påverkas av andra faktorer än valuta- och räntefluktuationer.

SJ utsätts för andra prisrisker i värderingen av obligationsportföljen genom att emittentens kreditriskpåslag kan förändras eller genom att marknadens kreditspreadar kan förändras generellt. SJ innehar endast obligationer med hög rating, vilket innebär lägre kreditriskpåslag och mindre absoluta fluktuationer.

Marknadsvärdet på SJs obligationer med en löptid överstigande 1 år uppgick till 1 575 MSEK (1 450) den 31 december 2017.

Kredit- och motpartsrisk

Risken att motparten i en transaktion inte kan fullgöra sitt åtagande och därmed åsamkar SJ en förlust. SJ exponeras för detta framförallt när likviditet placeras i finansiella tillgångar, men även i finansiella derivatkontrakt, i garantier samt vid beviljande av kommersiella kundkrediter. 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 den 31 december 2017 uppgick den totala motpartsexponeringen i placeringar till 1 614 MSEK (1 479). Av den totala motpartsexponeringen uppgick finansiella tillgångar värderade till verkligt värde till 1 614 MSEK (1 479).

Samtliga SJs tillgodohavanden går att värdera utifrån priser på aktiva marknader, och ingår därmed antingen i hierarkinivå 1 eller i hierarkinivå 2.

Finansierings- och likviditetsrisk

Risken vid omsättning av lån, infriande av betalningsförpliktelser, begränsade finansieringsmöjligheter eller att prisbilden kraftigt förändrats. SJs finansieringskällor utgörs i huvudsak av kassaflöde från den löpande verksamheten och upplåning.

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

För att säkerställa att koncernen vid önskad tidpunkt har tillgänglig likviditet, föreskriver finanspolicyen att SJ vid varje tillfälle ska kunna säkerställa en likviditetsreserv uppgående till minst 500 MSEK. Denna reserv ska vara möjlig att tillgå inom tre bankdagar. I reserven ingår kassa, marknadsnoterade finansiella placeringar som kan omsättas inom tre bankdagar samt outnyttjade, bekräftade krediter. På balansdagen uppgick inom tre dagar tillgängliga finansiella medel för verksamheten till 1 635 MSEK (1 553). Dessa medel kan omsättas till kassalikviditet vid planerade eller oplanerade behov. Därutöver outnyttjade kreditlöften uppgick på balansdagen till 100 MSEK (100).

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

Finansiella rapporter

Not 18, forts.

Ränterisk

Avser risken att koncernens finansieringskostnad och förräntning av likvida medel påverkas av förändringar i det allmänna ränteläget. Sjs upplåning består av banklån som löper med rörlig ränta. Bolagets finanspolicy föreskriver emellertid att den genomsnittliga räntebindningstiden i låneportföljen ska ligga i intervallet 1–3 år.

För att hantera ränteeponering 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 0,7 år (0,8).

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 -8 MSEK (-15) på balansdagen.

Valutarisk

Valutaexponering består för Sjs del mestadels av transaktions-exponering, det vill säga betalningar i utländsk valuta till följd av investeringar, köp eller försäljning av varor och/eller tjänster. Sjs transaktionsexponering i den löpande verksamheten är begränsad.

Sjs nettoexponering i utländska valutor i annat syfte än säkrings-ändamål får, enligt finanspolicy, maximalt uppgå till motvärde 100 MSEK. Vid större investeringar sker, via valutamarknaden, fort-löpande valutasäkring.

Värdet på Sjs valutatermins-kontrakt 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 103 MSEK (96). Det verkliga värdet av dessa positioner uppgick till 0 MSEK (0).

Löptidsanalys avseende utestående finansiella skulder

MSEK	Koncernen/Moderbolaget			
	171231 Ränta och amorte- ring	Kassa- flöde	161231 Ränta och amorte- ring	Kassa- flöde
Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde				
Inom 1 år	108	108	357	357
1–2 år	110	110	110	110
2–3 år	110	110	110	110
3–4 år	110	110	109	109
4–5 år	361	361	110	110
5 år eller senare	336	336	697	697
Summa	1 135	1 135	1 493	1 493
Avgår kortfristig del	-108	-108	-357	-357
Summa långfristig del	1 027	1 027	1 136	1 136

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

Sj har den 28 februari 2017 utnyttjat sin möjlighet att genomföra en frivillig återbetalning av lån om 243 MSEK.

Finansiella derivatinstrument

MSEK	Koncernen/Moderbolaget			
	171231 Nominellt värde	161231 Nominellt värde	171231 Valuta- terminals- kontrakt	161231 Valuta- terminals- kontrakt
Ränteswapavtal	300	-8	400	-15
Valutatermins-kontrakt positivt	103	0	96	0
Summa	403	-8	496	-15

Totalt marknadsvärde av derivatinstrument som innehas i säkrings-syfte, inklusive ekonomisk säkring, uppgick vid utgången av 2017 till -8 MSEK (-15). Av dessa uppgick marknadsvärde för derivat som kvalificerade sig för säkringsredovisning till -8 MSEK (-15).

Förfallostruktur derivatinstrument

MSEK	Koncernen / Moderbolaget			
	171231 Ränte- swapavtal	161231 Ränte- swapavtal	171231 Valuta- terminals- kontrakt	161231 Valuta- terminals- kontrakt
Inom 1 år	100	100	103	96
1–2 år	100	100	-	-
2–3 år	-	100	-	-
3–4 år	-	-	-	-
4–5 år	100	-	-	-
5 år eller senare	-	100	-	-
Summa	300	400	103	96

Känslighetsanalys

Sjs upplåning består huvudsakligen av banklån med rörlig ränta som baseras på tre eller sex mån STIBOR.

För att hantera ränteeponeringen och uppnå önskad räntebindningstid används ränteswapavtal, som ändrar den rörliga räntan till fast ränta. Sjs räntebärande upplåning uppgår till 1 058 MSEK (1 404). Då tre ränteswapavtal har ingåtts till ett belopp om totalt nominellt 300 MSEK (400), uppgår Sjs rörliga skuld till 758 MSEK (1 004). Därmed är Sjs direkta transaktionsexponering vid en ränteförändring om +1 procent cirka -8 MSEK årligen. Sjs ränteswapar om 300 MSEK har en genomsnittlig löptid om 2,5 år och vid en förflyttning av räntekurvan med +1 procent resulterar det i en värdeökning om cirka 7 MSEK. Då säkringsredovisning tillämpas redovisas värdeförändringar i övrigt totalresultat.

Av Sjs tillgängliga likviditet om 1 684 MSEK, är 1 125 MSEK placerad med löptider understigande ett år eller i FRN-obligationer. Dessa placeringar täcker av Sjs direkta transaktionsexponering avseende skuldportföljen. En förändring av räntekurvan med +1 procentenhet ger en positiv effekt på Sjs resultat med 5 MSEK per år.

Känslighetsanalys

MSEK	Värde- Volym förändring	Resultateffekt på ett års sikt
Ränteförändring, +1%		
Räntebärande upplåning	1 058	-11
Räntesäkringsinstrument	300	11
Transaktionsexponering i skuldportföljen	758	-8
Korta placeringar och FRN obligationer	1 125	11
Summa transaktionsexponering	-367	4
Fastförräntad obligationsportfölj	-8	

På längre sikt medför en 1-procentig förändring av marknadsräntan en årlig exponering om 5 MSEK (0). Detta baserat på en nettokassa om 465 MSEK per den 31 december 2017.

Sj hade på balansdagen medel i utländska valutor, i annat syfte än säkring, om 4 MSEK (5), vilket ger en resultateffekt om 0 MSEK, vid en förändring av SEK mot andra valutor med 10 procent.

Not 18, forts.

Klassificering finansiella instrument

				Koncernen			
MSEK	Kategori	Värdering	Not	171231 Redovisat värde	Verkligt värde	161231 Redovisat värde	Verkligt värde
Omsättningstillgångar							
Kundfordringar och andra fordringar	Lånefordringar och kundfordringar	Upplupet anskaffningsvärde	15, 16	595	595	633	633
Kortfristiga placeringar							
Obligationer	Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet	Verkligt värde		1 614	1 614	1 479	1 479
Summa omsättningstillgångar				2 209	2 209	2 112	2 112
Likvida medel							
Kassa och bank	Lånefordringar och kundfordringar	Upplupet anskaffningsvärde		70	70	74	74
Summa likvida medel				70	70	74	74
Derivat							
Ränteswapar	Derivat identifierat som säkringsinstrument	Verkligt värde		-8	-8	-16	-16
Summa derivat				-8	-8	-16	-16
Finansiella skulder							
Banklån	Värderade till upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	24	1 040	1 040	1 379	1 379
Leverantörsskulder och andra skulder	Värderade till upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde		579	579	604	604
Summa finansiella skulder				1 619	1 619	1 983	1 983

				Moderbolaget			
MSEK	Kategori	Värdering	Not	171231 Redovisat värde	Verkligt värde	161231 Redovisat värde	Verkligt värde
Omsättningstillgångar							
Kundfordringar och andra fordringar	Lånefordringar och kundfordringar	Upplupet anskaffningsvärde	15, 16	500	500	467	467
Kortfristiga placeringar							
Obligationer	Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet	Verkligt värde		1 614	1 614	1 479	1 479
Summa omsättningstillgångar				2 114	2 114	1 946	1 946
Likvida medel							
Kassa och bank	Lånefordringar och kundfordringar	Upplupet anskaffningsvärde		70	70	70	70
Summa likvida medel				70	70	70	70
Derivat							
Ränteswapar	Derivat identifierat som säkringsinstrument	Verkligt värde		-8	-8	-16	-16
Valutaterminer	Ekonomisk säkring som innehas för handel	Verkligt värde				0	0
Summa derivat				-8	-8	-16	-16
Finansiella skulder							
Banklån	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	24	1 040	1 040	1 379	1 379
Leverantörsskulder och andra skulder	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde		525	525	475	475
Summa finansiella skulder				1 565	1 565	1 855	1 855

Finansiella rapporter

Not 18, forts.

Hierarkinivå 2 för finansiella instrument värderade till verkligt värde

MSEK	Koncernen		Moderbolag	
	171231	161231	171231	161231
Hierarki 2	1 606	1 463	1 606	1 463
Summa finansiella instrument värderade till verkligt värde	1 606	1 463	1 606	1 463

Nivå 2 - Finansiella instrument där verkligt värde fastställs utifrån värderingsmodeller som baseras på andra observerbara data för tillgången eller skulden än noterade priser inkluderade i nivå 1, antingen direkt (d.v.s. som prisnoteringar) eller indirekt (d.v.s. härledda från prisnoteringar). I SJs fall avser detta noteringar i informationssystem eller värderingsunderlag från bank som i sin tur baseras på informationssystem.

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. Obligationssinnehaven kategoriseras som att de innehas för handel och värdering sker löpande till verkligt värde via resultatet.

Kortfristiga placeringar

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

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

Likvida medel

I koncernen består likvida medel av kassa och banktillgodohavanden samt kortfristiga, likvida placeringar såsom företagscertifikat med en löptid från anskaffningstidpunkten på högst 90 dagar, vilka enkelt kan omvandlas till ett känt belopp och är utsatta för endast en obetydlig risk av värdefluktuationer.

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

Företagscertifikat klassificeras som likvida medel om löptiden understiger tre månader.

Derivat

Derivat avser utestående derivat på balansdagen, vilka hade ett värde om -16 MSEK (-13). Inget kvittningsbart belopp förelåg på bokslutsdagen.

Finansiella skulder

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

Sjs kreditvillkor avseende banklån antas enligt en approximativ uppskattning vara att betrakta som marknadsmässiga, och då skulderna löper med rörlig STIBOR-baserad ränta antas skuldernas storlek enligt Sjs samlade bedömning vara en korrekt uppskattning av det verkliga värdet.

Leverantörsskulder och övriga skulder är upptagna med de belopp som förväntas att bli reglerade.

Räntebindning och upplåning

Per den 31 december 2017 var de totala långfristiga, utestående räntebärande skuldernas genomsnittsränta 0,5 procent (0,6) exklusive respektive 1,0 procent (1,0) inklusive räntederivat.

Dessutom har Sj en outnyttjad kredit på 100 MSEK (100) hos Handelsbanken AB (föregående år låg krediten hos Nordea Bank AB).

Koncernens totalt beviljade lånelöften hade på balansdagen en genomsnittlig löptid om 4,2 år (5,3).

19. Eget kapital

Koncernen

Reserver

För vissa derivat, ränteswapar och valutaterminer tillämpas säkringsredovisning vilket innebär att värdeförändringen samt resultatet av valutavrullning har förts mot eget kapital i balansräkningen via övrigt totalresultat. Derivaten uppgick på balansdagen till 6 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.

Uppskjuten skatt på kassaflödessäkringar

Uppskjuten skatt redovisas mot övrigt totalresultat.

Specifikation reserver övrigt totalresultat

MSEK	Koncernen	
	Kassaflödessäkringar	
	2017	2016
Ingående balans 1 januari	-8	-8
Värdeförändring valutatrullning	11	2
Värdeförändring kassaflödessäkringar	0	-10
Till resultaträkningen	8	8
Skatteeffekt	-4	0
Utgående balans 31 december	6	-8

Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat

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

Moderbolaget

Förändring enligt årsredovisningslagen innebär att för aktiveringar av utgifter för utveckling som är gjorda efter den 1 januari 2016 ska ett lika stort belopp sättas av till en fond för utvecklingsutgifter i eget kapital för att begränsa möjligheten till utdelning. För 2017 innebär det att 45 MSEK (68) sätts av till fond för utvecklingsutgifter.

Aktiekapital

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

Bundna och fria reserver

Eget kapital fördelas mellan bundna respektive fria medel.

Det utdelningsbara beloppet är beroende både av en beloppsspärr och av en försiktighetsregel. Beloppsspärren medför att ingen utdelning sker om det inte finns full täckning för det bundna egna kapitalet omedelbart efter utdelningen. Försiktighetsregeln innebär 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 om 400 MSEK (400) och reservfond 200 MSEK (200) samt fond för utvecklingsutgifter om 113 MSEK (68).

Specifikation reserver övrigt totalresultat

MSEK	Moderbolaget	
	Kassaflödessäkringar	
	2017	2016
Ingående balans 1 januari	-8	-8
Värdeförändring valutatrullning	11	2
Värdeförändring kassaflödessäkringar	0	-10
Till resultaträkningen	15	8
Skatteeffekt	-4	0
Utgående balans 31 december	6	-8

20. Vinstdisposition

Föreslagen vinstutdelning grundar sig på 2017 års årsredovisning. Den föreslagna vinstdispositionen, resultat- och balansräkning för moderbolaget samt rapport över resultat och totalresultat och rapport över finansiell ställning för koncernen ska framläggas för fastställelse vid årsstämman den 24 april 2018.

SJ AB ska för räkenskapsåret 2017 lämna utdelning med 67,20 kronor per aktie. Totalt föreslår styrelsen en utdelning om 269 MSEK, motsvarande cirka 50 procent av årets resultat för SJ-koncernen. Därutöver föreslår styrelsen att aktieägaren på årsstämman fastställer betalningsdag till den 8 maj 2018.

Till årsstämmans förfogande stående vinstmedel:

Balanserade vinstmedel	3 030 484 314 SEK
Årets resultat	736 940 201 SEK
Totalt	3 767 424 515 SEK

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras på följande sätt:

Till aktieägare utdelas (67,20 SEK per aktie)	268 800 000 SEK
I ny räkning överföres	3 498 624 515 SEK
Totalt	3 767 424 515 SEK

21. Kassaflöde

Koncernen/moderbolaget	Kassaflöden		Icke-kassaflödespåverkande		
MSEK	Ingående balans 1 januari 2017	Amortering	Omklassificering	Förändring verkligt värde	Utgående balans 31 december 2017
Långa lån	1 039		-95		944
Korta lån	343	-343	98		98
Leaseskulder	20		-3		17
Tillgångar som säkerhet för långa lån	1 655			-353	1 302
Totala skulder från finansieringsaktiviteter	3 057	343	0	-353	2 361

Koncernen/moderbolaget	Kassaflöden		Icke-kassaflödespåverkande		
MSEK	Ingående balans 1 januari 2016	Amortering	Omklassificering ¹	Förändring verkligt värde	Utgående balans 31 december 2016
Långa lån	1 345	-63	-243		1 039
Korta lån	111	-10	243		343
Leaseskulder	22	-3			20
Tillgångar som säkerhet för långa lån	1 772			-117	1 655
Totala skulder från finansieringsaktiviteter	3 250	-76	0	-117	3 057

¹⁾ Omklassificering i slutet av 2016 mellan korta och långa lån efter beslut att förtidsåterbetala enligt avtal under 2017.

22. Leasing

Redovisningsprinciper

Leasetagare

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

Finansiell leasing

Väsentliga tillgångar som förvärvats genom finansiella leasingavtal upptas i koncernredovisningen och moderbolagets redovisning som anläggningstillgångar från och med att avtalet ingåtts och utrustningen levererats. Vid leasingperiodens början värderas den leasade tillgången och leaseaskulden till det lägsta av leasingobjektets verkliga värde eller till nuvärdet av minimileasingavgifterna. Dessa är betalningar som ska erläggas till leasinggivaren under leasingperioden samt det eventuella belopp som garanteras av leasingtagaren eller av till denne närliggande bolag.

Leasingperioden är den period SJ AB avtalat att för att hyra tillgången. Tillgångar enligt finansiella leasingavtal skrivs av över beräknad nyttjandeperiod. Den framtida förpliktelsen till leasinggivaren upptas som en skuld i balansräkningen. Betalning av leasingavgifterna delas upp i finansiella kostnader och amortering av skulden.

Beräkning nuvärde av framtida minimileasingavgifter	Koncernen		Moderbolaget	
	MSEK		MSEK	
Framtida minimileasingavgifter	25	29	25	29
Ränta	-4	-5	-4	-5
Nuvärde framtida minimileasingavgifter	21	24	21	24

Leasingkontrakts förfallostruktur

MSEK	Koncernen/Moderbolag			
	171231		161231	
	Framtida minimileasingavgifter	Nuvärde av framtida minimileasingavgifter	Framtida minimileasingavgifter	Nuvärde av framtida minimileasingavgifter
Inom 1 år	4	4	4	4
Summa kortfristiga leasingkulder	4	4	4	4
Inom mer än 1 men mindre än 5 år	15	12	16	13
Senare än 5 år	6	4	10	7
Summa långfristiga leasingkulder	21	17	25	20
Totalt leasingkulder	25	21	29	24

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

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

Operationella leasar

MSEK	Koncernen						Moderbolaget					
	171231			161231			171231			161231		
	Fordon	Lokaler	Totalt	Fordon	Lokaler	Totalt	Fordon	Lokaler	Totalt	Fordon	Lokaler	Totalt
Framtida betalnings-åtaganden i nominella värden												
Inom 1 år	99	230	329	115	214	329	99	184	283	115	170	285
1-2 år	99	213	312	114	196	310	99	168	267	114	154	268
2-3 år	99	190	289	-	191	191	99	145	244	-	149	149
3-4 år	-	174	174	-	169	169	-	130	130	-	128	128
4-5 år	-	172	172	-	159	159	-	127	127	-	118	118
5 år eller senare	-	266	266	-	375	375	-	39	39	-	129	129
Summa	296	1 245	1 541	229	1 304	1 533	296	793	1 089	229	848	1 077

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

Hyresavtalen är tecknade till sedvanliga marknadsmässiga villkor. Moderbolagets erlagda hyror under 2017 uppgick till 266 MSEK (200) och koncernens erlagda hyror under 2017 uppgick till 822 MSEK (818).

23. Avsättningar

Redovisningsprinciper

Avsättningar

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

Skadelivräntor

Skadelivräntor avser skadeersättning som utgår till tredje man efter olycka. Ett drygt 50-tal personer som skadats till följd av SJs järnvägsverksamhet erhåller skadeersättning. Skadelivräntorna är oftast livs-

långa med en nedskrivning vid 65 år. Skadelivräntorna värdesäkras årligen genom ett index som bygger på förändringar i prisbasbeloppet. Finansinspektionen fastställer varje år de procenttal som skadelivräntorna ska justeras med. Avsättningen omvärderas även årligen utifrån antaganden kring förväntad livslängd, diskonteringsränta samt det index varmed de värdesäkrade livräntorna räknats upp. I samband med detta görs även en översyn av samtliga tillämpade antaganden.

Intäkter SJ Prio-poäng

Intäkter kopplade till SJs kundlojalitetsprogram SJ Prio redovisas enligt IFRS15 från och med 2017.

Not 23, forts

Koncernen												
MSEK	Skadelivräntor		Omstrukturer		Skador		Lojalitetsprogram		Övrigt		Totalt	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Avsättningar 1 januari	161	168	4	1	41	36	119	106	20	5	345	316
Avsättningar	2	-	22	4	17	36	110	108	90	42	242	190
Beräknad ränta	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Upplösning/omvärdering	1	-2	-	-1	-3	-19	-32	-25	-	-	-34	-46
Utnyttjat	-7	-7	-14	-	-15	-12	-74	-70	-48	-27	-158	-116
Avsättning 31 december	159	161	13	4	39	41	123	119	62	20	396	345
Fördelning i balansräkning 31 december												
Långfristiga avsättningar BR	152	154	2	1	9	13	17	16	21	0	201	184
Kortfristiga avsättningar BR	7	7	11	3	30	28	106	103	41	20	195	161
Summa	159	161	13	4	39	41	123	119	62	20	396	345

Moderbolaget												
MSEK	Skadelivräntor		Omstrukturer		Skador		Lojalitetsprogram		Övrigt		Totalt	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Avsättningar 1 januari	161	168	4	1	40	20	119	106	20	5	344	300
Avsättningar	2	-	22	4	17	35	110	108	90	42	242	189
Beräknad ränta	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Upplösning/omvärdering	1	-2	-	-1	-3	-3	-32	-25	-	-	-34	-30
Utnyttjat	-7	-7	-14	-	-15	-12	-74	-70	-48	-27	-158	-116
Avsättning 31 december	159	161	13	4	39	40	123	119	61	20	395	344
Fördelning i balansräkning 31 december												
Långfristiga avsättningar BR	152	154	2	1	9	13	17	16	21	0	201	184
Kortfristiga avsättningar BR	7	7	11	3	30	27	106	103	40	20	194	160
Summa	159	161	13	4	39	40	123	119	61	20	395	344

Skador

Avsättning avseende skador avser reservering för inträffade skador på Sjs fordonsflotta samt självrisker i försäkringsärenden.

Lojalitetsprogram

SJ Prio är Sjs kundprogram för resenärer och lanserades 2007. Idag har SJ Prio 1,2 miljoner medlemmar varav ungefär 200 000 tillkom under 2017. Utgångspunkten i Sjs värdering av prio-poäng är värdet för kunden. För SJ innebär det att en resa som betalas med poäng värderas utifrån värdet för medlemmen, d.v.s snittpriset för en resa. Värdet har därefter reducerats. Reduceringen baseras på att till-

gången till poängvaror och tjänster begränsas, att poängens giltighet är begränsad och att poängresor inte är lika tillgängliga att boka. Den initiala försäljningen delas upp enligt komponentmetoden, vilket innebär att en del av inkomsten avsätts som en betalningsförpliktelse för det framtida bonusåtagandet. Avsättningen avseende lojalitetsprogram förfaller inom två år.

Övrigt

Övriga avsättningar för 2017 består i huvudsak av avsättning för bedömd förlust under avtalstid inom upphandlad trafik, ersättning vid försening och avsättning till underhåll av fordon.

24. Räntebärande skulder

Redovisningsprinciper

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.

Förfallostruktur, amortering

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	171231	161231	171231	161231
Inom 1 år	98	343	98	343
Summa kortfristiga räntebärande skulder BR	98	343	98	343
Mer än 1 år < 5 år	642	391	642	391
Senare än 5 år	320	668	320	668
Summa långfristiga räntebärande skulder BR	962	1 059	962	1 059

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

På grund av ett starkt kassaflöde 2016 har SJ den 28 februari 2017 utnyttjat sin möjlighet att genomföra avtalad frivillig återbetalning av lån om cirka 243 MSEK. I slutet av 2016 omklassificerades de 243 MSEK till kortfristiga skulder. Återbetalningen ledde till att tre SJ 3000-tågsätt som var pantsatta för lånet frigjordes. SJ har fortsatt 17 SJ 3000-tågsätt ställda som säkerhet för lånen.

Lånen har en genomsnittlig löptid på 5 till 8 år.

25. Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	171231	161231	171231	161231
Personalrelaterade kostnader	217	245	185	184
El- och infrastrukturavgifter	100	131	87	96
Fordonsrelaterade kostnader	137	145	118	119
Licenser och övriga IT-kostnader	32	26	32	26
Övriga upplupna kostnader	82	98	73	47
Förutbetalda årskort och färdbiljetter	250	261	250	261
Övriga förutbetalda intäkter	24	32	24	32
Summa BR	842	938	769	765

26. Ställda säkerheter

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	171231	161231	171231	161231
Säkerhet för upptagna lån	1 302	1 655	1 302	1 655
Summa	1 302	1 655	1 302	1 655

Den 28 februari 2017 återbetalade SJ, med egna medel, ett lån från Nordea Finans om cirka 243 MSEK. Detta ledde till att tre SJ 3000-tågsätt som var pantsatta för lånet frigjordes. SJ har fortsatt 17 SJ 3000-tågsätt ställda som säkerhet för två lån från Nordiska Investeringsbanken. Redovisat värde för samtliga 17 tågsätt (20) uppgick till 1 302 MSEK (1 655) per den 31 december.

27. Eventualförpliktelser

Redovisningsprinciper

Eventualförpliktelser 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 förpliktelserna eller att förpliktelsernas storlek inte kan beräknas med tillräcklig säkerhet.

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	171231	161231	171231	161231
Borgensåtagande som komplementär	–	–	2	150
Kapitaltäckningsgaranti koncernbolag	–	–	102	50
Garantier	330	330	330	330
Övrigt	2	5	2	5
Summa	332	335	437	535

Inom koncernen utgörs garantier främst av ställda garantier i enlighet med avtal tillhörande avtalad trafik. Garantierna uppgår totalt till 330 MSEK (330), varav 300 MSEK (300) avser avtalen som SJ Götalands-tåg kör på uppdrag av Västtrafik.

SJ AB har ställt ut kapitaltäckningsgaranti till förmån för samtliga dotterbolagen till och med 31 december 2018.

SJ AB har från Jernhusen AB mottagit fakturor avseende kapitalkostnadsersättningar från AB Storstockholms Lokaltrafik. En överenskommelse mellan SJ AB och Jernhusen AB träffades under 2012 om upphörande av fakturering samt även kreditering av utställda fakturor som avser tiden från och med den 1 januari 2011. Överenskommelsen innebär även att ett avtal tecknats med innebörd att om Jernhusen AB vid en eventuell framtida rättslig prövning skulle anses ha rätt till kapitalersättning, ska Jernhusen ABs eventuella rätt till dröjsmålsränta enligt räntelagen beräknas som om fakturering skett löpande från och med den 1 januari 2011.

SJ har under året åtagit sig att investera upp till 70 MSEK i en fastighetsfond. Placeringen avser förvaltning av medel som ska täcka framtida utbetalningar av livräntor.

28. Händelser efter balansdagen

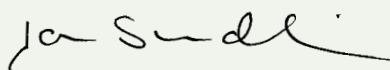
Inga väsentliga händelser efter balansdagens slut.

Försäkran

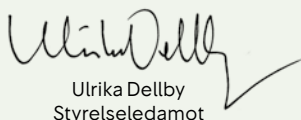
Undertecknade försäkrar att koncernredovisning och årsredovisningen har upprättats i enlighet med internationella redovisningsstandarder IFRS, sådana de antagits av EU, respektive god redovisningssed och ger en rättvisande bild av koncernens och företagets ställning och resultat, samt att förvaltningsberättelsen

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 19 mars 2018



Jan Sundling
Styrelsens ordförande



Ulrika Dellby
Styrelseledamot



Mikael Staffas
Styrelseledamot



Siv Svensson
Styrelseledamot



Michael Thorén
Styrelseledamot



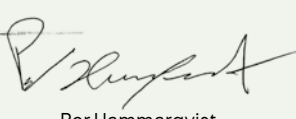
Mikael Stöhr
Styrelseledamot



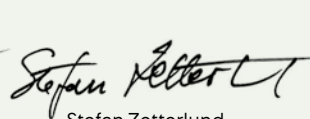
Kersti Strandqvist
Styrelseledamot



Hans Pilgaard
Arbetstagarrepresentant



Per Hammarqvist
Arbetstagarrepresentant



Stefan Zetterlund
Arbetstagarrepresentant



Crister Fritzon
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats den 20 mars 2018.

Deloitte AB



Hans Warén
Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i SJ AB organisationsnummer 556196-1599

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för SJ AB för räkenskapsåret 2017-01-01–2017-12-31. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 23-80 med undantag för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 42-50 i detta dokument.

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 2017 och av dess finansiella resultat och kassaflöde 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 2017 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt International Financial Reporting Standards (IFRS), så som de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer Rapport över resultat och övrigt totalresultat och Rapport över finansiell ställning för moderbolaget och koncernen.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisionssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Särskilt betydelsefulla områden

Särskilt betydelsefulla områden för revisionen är de områden som enligt vår professionella bedömning var de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen för den aktuella perioden. Dessa områden behandlades inom ramen för revisionen av, och i vårt ställningstagande till, årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet, men vi gör inga separata uttalanden om dessa områden.

Redovisning av intäkter från egetrafik

SJ redovisar för 2017 trafikintäkter om 7 368 MSEK, varav en betydande del är hänförlig till egetrafik. Intäkterna redovisas i samband med att resan genomförs. Intäktsredovisning av egetrafik bedöms vara ett särskilt betydelsefullt område då den stora transaktionsvolymen medför att fullständighet och periodisering är kritiska för att ett väsentligt fel i den finansiella rapporteringen inte skall uppstå. Att en fullständig överföring mellan biljettboknings- och redovisningssystemet sker är av särskild betydelse.

För ytterligare information hänvisas till kommentarer till rapport över totalresultatet på sidan 51 och not 1 om nettoomsättning. Vår revision omfattade följande granskningsåtgärder men var inte begränsad till dessa:

- granskning av process för intäktsredovisning och testning av identifierade nyckelkontroller
- granskning av periodisering av trafikintäkter
- granskning av fullständighet genom testning av överläsning mellan kritiska IT-system för intäktsredovisningen med involvering av IT-revisorer
- granskning av generella säkerhetskontroller i biljettboknings- och redovisningssystemet med hjälp av IT-revisorer
- granskning av att ändamålsenliga redovisningsprinciper tillämpas och att erforderliga notupplysningar lämnas.

Redovisning av transportmedel

SJ redovisar i balansräkningen per den 31 december 2017 transportmedel och pågående nyanläggningar om totalt 5 238 MSEK. Redovisning sker till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella ackumulerade nedskrivningar. Värdet omprövas årligen. Redovisning av transportmedel bedöms vara ett särskilt betydelsefullt område till följd av att felaktiga bedömningar och antaganden inom följande tre områden kan ge en betydande påverkan på koncernens resultat och finansiella ställning:

- analys av nedskrivningsbehov och där tillhörande bedömningar och antaganden såsom uppskattade framtida kassaflöden, diskonteringsränta samt tillväxt
- bedömning av nyttjandeperiod för investeringar
- gränsdragning om utgifter för underhåll skall aktiveras eller kostnadsföras

För ytterligare information hänvisas till not 11 om materiella anläggningstillgångar.

Vår revision omfattade följande granskningsåtgärder men var inte begränsad till dessa:

- granskning av process för redovisning av anläggningstillgångar och bedömning av rimligheten i gjorda antaganden inom ovan nämnda områden och i modellen för nedskrivningsprövning av transportmedel
- granskning av integriteten och den aritmetiska korrektheten i den använda modellen för nedskrivningsprövning av transportmedel med hjälp av vår värderingsexpert
- granskning av bolagets bedömning av nyttjandeperiod för ett urval av transportmedel
- granskning av att ändamålsenliga redovisningsprinciper tillämpas och att erforderliga notupplysningar lämnas.

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 1-22. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen och koncernredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att de ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och, vad gäller koncernredovisningen, enligt IFRS så som de antagits av EU. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. De

upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka för-
mågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om
fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om sty-
relsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upp-
höra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till
att göra något av detta.

Styrelsens revisionsutskott ska, utan att det påverkar styrelsens
ansvar och uppgifter i övrigt, bland annat övervaka bolagets finan-
siella rapportering.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsre-
dovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller
några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentlighe-
ter eller på fel, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller
våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är
ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revi-
sionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felak-
tighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av
oegentligheter eller fel och anses vara väsentliga om de enskilt eller
tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut
som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncern-
redovisningen.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av årsre-
dovisningen och koncernredovisningen finns på Revisorsinspek-
tionens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar.
Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

Av de områden som kommuniceras med styrelsen fastställer vi
vilka av dessa områden som varit de mest betydelsefulla för revi-
sionen av årsredovisningen och koncernredovisningen, inklusive
de viktigaste bedömda riskerna för väsentliga felaktigheter, och
som därför utgör de för revisionen särskilt betydelsefulla områdena.
Vi beskriver dessa områden i revisionsberättelsen såvida inte lagar
eller andra författningar förhindrar upplysning om frågan eller när, i
ytterst sällsynta fall, vi bedömer att en fråga inte ska kommuniceras i
revisionsberättelsen på grund av att de negativa konsekvenserna av
att göra det rimligen skulle väntas vara större än allmänintresset av
denna kommunikation.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen
har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direk-
törens förvaltning för SJ AB för räkenskapsåret 2017-01-01 - 2017-12-
31 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller
förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget
i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verk-
ställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar
enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är obe-
roende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god
revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar
enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och
ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner
beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning
innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är
försvärlig med hänsyn till de krav som bolagets och koncernens
verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av moder-
bolagets och koncernens egna kapital, konsolideringsbehov, likvi-
ditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen
av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fort-
löpande bedöma bolagets ekonomiska situation och att tillse att
bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsför-
valtningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kont-
rolleras på ett betryggande sätt. Den verkställande direktören ska
sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och
anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga

för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag
och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt
uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med
en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseleda-
mot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försum-
melse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredo-
visningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av
bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är
att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt
med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för
att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kom-
mer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda
ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositio-
ner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagsla-
gen.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av förvalt-
ningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar. Denna beskrivning är en del av
revisionsberättelsen.

Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten på
sidorna 42-50 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovis-
ningslagen.

Vår granskning har skett enligt FARs uttalande RevU 16 Revisorns
granskning av bolagsstyrningsrapporten. Detta innebär att vår
granskning av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning
och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och
omfattning som en revision enligt International Standards on Audi-
ting och god revisionssed i Sverige har. Vi anser att denna gransk-
ning ger oss tillräcklig grund för våra uttalanden.

En bolagsstyrningsrapport har upprättats. Upplysningar i enlig-
het med 6 kap. 6 § andra stycket punkterna 2-6 årsredovisningsla-
gen samt 7 kap. 31 § andra stycket samma lag är förenliga med
årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar samt är
i överensstämmelse med årsredovisningslagen.

Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten på sid-
orna 24-39 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovis-
ningslagen.

Vår granskning har skett enligt FARs rekommendation RevR 12
Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten.
Detta innebär att vår granskning av hållbarhetsrapporten 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. Vi anser
att denna granskning ger oss tillräcklig grund för vårt uttalande.

En hållbarhetsrapport har upprättats.

Stockholm 20 mars 2018
Deloitte AB



Hans Warén
Auktoriserad revisor

Redovisningsprinciper – hållbarhet

Hållbarhetsredovisningen för SJ-koncernen har upprättats utifrån SJs redovisningsprinciper för hållbarhetsredovisning. Principerna bygger på Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer "G4 Sustainability Reporting Guidelines". Hänsyn har också tagits till väsentliga delar i FNs Global Compact samt OECDs riktlinjer för multinationella företag.

SJs redovisningsprinciper är utformade med utgångspunkt i de tio redovisningsprinciper som presenteras i GRI:s riktlinjer G4. Principerna är uppdelade i två grupper: fyra principer för att bestämma innehållet och sex principer som berör kvaliteten.

Innehåll:	Kvalitet:
• Väsentlighet	• Balans
• Intressenter	• Jämförbarhet
• Sammanhang	• Korrekthet
• Fullständighet	• Läglighet
	• Tydlighet
	• Tillförlitlighet

Innehåll

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

Väsentlighet

Till grund för att identifiera och prioritera de områden som speglar SJs mer betydande påverkan inom hållbarhet ligger väsentlighetsanalysen. Den bidrar också till att urskilja de områden som i väsentlig grad kan påverka intressenternas bedömningar och beslut. Läs mer på sidorna 20-21.

Intressenter

I hållbarhetsredovisningen ska SJ redovisa vilka bolagets intressenter är och hur SJ har motsvarat intressenternas förväntningar och intressen.

SJ har en mångfacetterad intressentbild. Att upprätthålla goda relationer och dialog med samtliga intressenter är av betydelse för bolagets utveckling och hjälper oss att identifiera prioriterade hållbarhetsfrågor. För att tillmötesgå intressenternas informationsbehov samt bedöma vad som anses betydelsefullt för dem, strävar SJ efter att upprätthålla en öppen och konstruktiv dialog. Det leder även till att innehållet i hållbarhetsredovisningen är relevant för intressenterna. SJs agerande gentemot omgivningen och intressenterna ska bygga på god affärsetik såväl som omtanke och respekt för individ och miljö. SJs värdeord – Pålitligt, Enkelt, Mänskligt och Hållbart – utgör grunden för vad bolagets intressenter ska kunna förvänta sig av SJ.

Sammanhang

SJs hållbarhetsredovisning ska beskriva hur hållbarhetsfaktorerna är relaterade till bolagets långsiktiga strategier, risker och möjligheter. Information ska redovisas om SJs prestation i ett bredare hållbarhetssammanhang. SJ ska vidare visa på god förståelse för hållbar utveckling och redovisa objektiv information och objektiva mätningar av företagets utveckling.

Fullständighet

Hållbarhetsredovisningen ska ge intressenterna en helhetsbild över verksamhetens påverkan på olika hållbarhetsaspekter. Med

fullständig menas att redovisningen omfattar alla väsentliga enheter och aspekter i enlighet med GRI:s ramverk. Med detta avses att verksamhet inom SJ AB, SJ Götalandståg AB och SJ Norrlandståg AB ingår i tillämpliga delar. Verksamhet inom helägda dotterbolaget Stockholmståg KB ingår fram till den 11 december 2016 då avtalet om att köra pendeltågen i Stockholms län upphörde.

Kvalitet

En kvalitativ och transparent hållbarhetsredovisning möjliggör för SJs intressenter att göra korrekta bedömningar av SJs verksamhet.

Balans

Balans uppnås genom att redovisningen reflekterar både positiva och negativa aspekter av verksamheten. Genom att även lyfta fram negativa frågor ökar trovärdigheten och områden med förbättringspotential synliggörs, vilket möjliggör ett förbättrat hållbarhetsarbete. Det innebär i slutändan att SJs intressenter tillgodoses. SJ ska vidare göra en tydlig distinktion mellan vad som är fakta och vad som är SJs tolkningar. Tonvikten i redovisningen ska ligga på de aspekter som SJ bedömt vara mest väsentliga.

Jämförbarhet

SJ ska presentera information på ett sätt som möjliggör för intressenter att analysera förändringar över tiden och jämföra dessa med andra bolag. SJ ska använda en konsekvent metod vid beräkningar och sammanställning av data samt vid redogörelse för metoder och antaganden som gjorts vid framställandet av informationen i hållbarhetsredovisningen. Väsentliga förändringar mellan rapportperioderna vad gäller avgränsningar, omfattning, rapporteringsperiod eller annan signifikant information ska kunna identifieras och vara lättbegripliga för SJs intressenter. Genom att SJ tillämpar GRI:s allmänt accepterade riktlinjer, G4, skapas jämförbarhet med andra bolag.

Korrekthet

SJs ambition är att informationen i hållbarhetsredovisningen ska vara korrekt och tillräckligt detaljerad för att intressenterna ska kunna göra en riktig bedömning av bolagets prestation.

Läglighet

Med läglighet menas att SJ ska ha en konsekvent och aktuell rapportering. Hållbarhetsinformation, inklusive GRI-index som visar var information finns, redovisas årligen i samband med publicering av SJs årsredovisning. För informationen i hållbarhetsredovisningen samt på hemsidan finns tydliga hänvisningar till vilken tidsperiod som avses samt när informationen senast uppdaterades och när den kommer att uppdateras igen.

Tydlighet

SJ har ambitionen att den information som återfinns i hållbarhetsredovisningen ska vara lättförståelig, lättåtkomlig och användbar för SJs intressenter. För att uppnå detta används tabeller och diagram som förtydligar och åskådliggör den redovisade informationen.

Tillförlitlighet

Den som läser SJs hållbarhetsredovisning ska känna tillit till den information som redovisas. SJ har rutiner för att innehåll och processer vid upprättandet av rapporten samlas, dokumenteras, analyseras och redovisas. SJs ambition är att innehållet ska vara pålitligt och att rapporten ska uppfylla samtliga krav 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 kombinerad granskning av SJs hållbarhetsredovisning

Till SJ AB

Inledning

Vi har fått i uppdrag av styrelsen i SJ AB att granska SJ ABs hållbarhetsredovisning för år 2017. Företaget har definierat hållbarhetsredovisningens omfattning i anslutning till innehållsförteckningen i SJs Års- och hållbarhetsredovisning 2017.

Styrelsens och företagsledningens ansvar för hållbarhetsredovisningen

Det är styrelsen och företagsledningen som har ansvaret för att upprätta hållbarhetsredovisningen i enlighet med tillämpliga kriterier, vilka framgår i anslutning till innehållsförteckningen i SJs Års- och hållbarhetsredovisning 2017, och utgörs av de delar av Sustainability Reporting Guidelines (utgivna av The Global Reporting Initiative (GRI)) som är tillämpliga för hållbarhetsredovisningen, samt av företagets egna framtagna redovisnings- och beräkningsprinciper. Detta ansvar innefattar även den interna kontroll som bedöms nödvändig för att upprätta en hållbarhetsredovisning som inte innehåller väsentliga fel, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala en slutsats om hållbarhetsredovisningen grundad på vår granskning.

Vi har utfört uppdraget i enlighet ISAE 3000 *Andra bestyrkande-uppdrag än revisioner och översiktliga granskningar av historisk finansiell information*. Uppdraget består av översiktlig granskning av hållbarhetsredovisningen som helhet och en revision av viss information som specificeras nedan. En revision syftar till att uppnå en rimlig säkerhet, för att försäkra oss om att informationen inte innehåller väsentliga felaktigheter. En revision innefattar att granska ett urval av underlagen för kvantitativ och kvalitativ information i hållbarhetsredovisningen. 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 god revisionssed i övrigt har. Den uttalade slutsatsen grundad på vår översiktliga granskning har därför inte den säkerhet som vår uttalade slutsats grundad på vår revision har. Eftersom detta är ett kombinerat uppdrag lämnar vi våra slutsatser avseende revision och översiktlig granskning i separata avsnitt.

Revisionsföretaget tillämpar ISQC 1 (International Standard on Quality Control) och har därmed ett allsidigt system för kvalitetskontroll vilket innefattar dokumenterade riktlinjer och rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar. Vi är oberoende i förhållande till SJ AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vår revision har omfattat hållbarhetsrelaterad information presenterad i SJ ABs Års- och hållbarhetsredovisning 2017, avsnitt "Ansvarfull styrning" på sidorna 24-37.

Vår granskning utgår från de av styrelsen och företagsledningen valda kriterier, som definieras ovan. Vi anser att dessa kriterier är lämpliga för upprättande av hållbarhetsredovisningen.

Vi anser att de bevis som vi skaffat under vår granskning är tillräckliga och ändamålsenliga i syfte att ge oss grund för våra uttalanden nedan.

Uttalanden

Grundat på vår översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att informationen i hållbarhetsredovisningen inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med de ovan av styrelsen och företagsledningen angivna kriterierna.

Grundat på vår revision anser vi att den information i hållbarhetsredovisningen som omfattas av vårt uppdrag, i allt väsentligt, har upprättats i enlighet med de ovan av styrelsen och företagsledningen angivna kriterierna.

Stockholm den 20 mars 2018

Deloitte AB



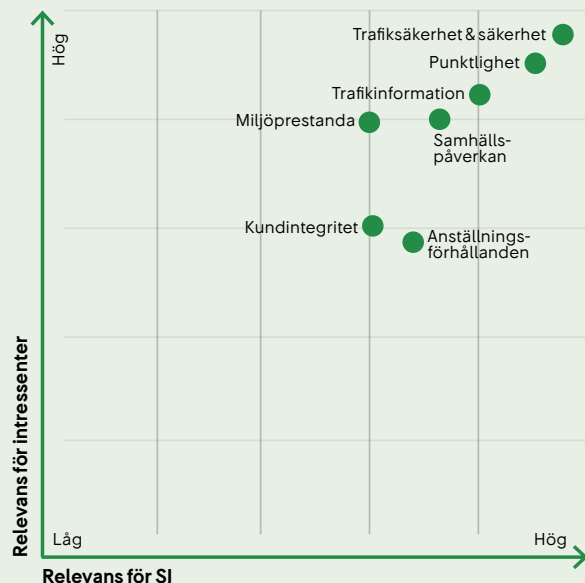
Hans Warén
Auktoriserad revisor



Andreas Drugge
Specialistmedlem i FAR

GRI-index

SJs väsentlighetsanalys



Väsentlighetsanalys

Under 2015 genomförde vi en väsentlighetsanalys för att identifiera och rangordna vilka områden som är mest väsentliga för SJs långsiktiga värdeskapande. Resultatet av väsentlighetsanalysen diskuterades och verifierades under 2015 av styrelsepanel, kundpanel, medarbetarpanel samt leverantörspanel. Såväl styrelse- som kundpanel betonade särskilt vikten av säkerhet, punktlighet samt trafikinformation. Medarbetarpanelen påpekade vikten av SJs samhällsansvar.

Verifiering av väsentlighetsanalysen 2017

SJ har en mycket aktiv och omfattande dialog med viktiga intressenter, vilket gör att vi har god insikt i vilka frågor som är av vikt för dem som berörs av SJs verksamhet. Sedan 2015 har säkerhet, punktlighet och trafikinformation förblivit de viktigaste frågorna för såväl SJ som för våra intressenter.

Inköp och leverantörer skattas sedan 2016 inte som en väsentlig aspekt för SJ i GRI-redovisningen efter att djuplodande uppföljning av efterlevnanden av SJs uppförandekod för leverantörer och därefter hållbarhetsrevisioner medfört att vi bedömer oss ha relativt god uppfattning om vilka leverantörer som anlitas och deras potentiella risk.

De sju aspekter som anses vara väsentliga visas i matrisen till vänster och matchas mot indikatorer i vårt GRI-index nedan.

Generella standardupplysningar

Upplýsing	Beskrivning	Redovisning/kommentar	Sidhänvisning
Strategi och analys			
G4-1	Uttalande från organisationens högsta beslutsfattare		4-5
Organisationens profil			
G4-3	Organisationens namn		Omslag
G4-4	Viktigaste varumärkena, produkterna och tjänsterna		16-17
G4-5	Lokalisering av organisationens huvudkontor		23
G4-6	Viktiga länder där organisationen är verksam		23
G4-7	Ägarstruktur och organisationsform		23, 42
G4-8	Marknader som organisationen är verksam på		23
G4-9	Organisationens storlek		3
G4-10	Antal anställda per anställningsform, kön och region	SJ redovisar inte per region då uppdelningen saknas inom koncernen.	89
G4-11	Andel av personalstyrkan som omfattas av kollektivavtal	Samtliga anställda inom SJ-koncernen omfattas av kollektivavtal.	
G4-12	Organisationens leverantörskedja		89
G4-13	Väsentliga förändringar av organisationens struktur, storlek, ägande	Den 11 december 2016 slutade helägda dotterbolaget Stockholmståg att köra pendeltågen i Stockholms län då avtalet löpte ut. I samband med detta övergick merparten av medarbetarna inom Stockholmståg till nye operatören. Antalet medarbetare inom SJ-koncernen minskade därmed med cirka 800.	
G4-14	Tillämpning av försiktighetsprincipen	Försiktighetsprincipen finns beskriven i Miljöbalken och SJ följer denna lagstiftning i verksamheten vid exempelvis val av material på nya tåg och val av kemikalier i underhållsverkstad.	
G4-15	Externa principer eller andra initiativ som organisationen stödjer		10, 18, 24, 26, 29, 35, 42
G4-16	Medlemskap i organisationer		89

Upplysning	Beskrivning	Redovisning/kommentar	Sidhänvisning
Identifierade väsentliga aspekter och avgränsningar			
G4-17	Koncernbolag som omfattas av redovisningen		74
G4-18	Process för att identifiera innehållet i redovisningen		92
G4-19	Väsentliga aspekter som identifierats		86-88
G4-20	Avgränsning inom organisationen för väsentliga aspekter	Såvida inte annat anges, omfattar samtliga väsentliga aspekter SJ-koncernen, det vill säga SJ AB och dotterbolagen SJ Norrlandståg och SJ Götalands-tåg. Utfall för 2015 och 2016 inkluderar dotterbolaget Stockholmståg, vars verksamhet upphörde den 11 december 2016.	
G4-21	Avgränsning utom organisationen för väsentliga aspekter	Med undantag av G4-EN18 som även omfattar inköpt ersättningstrafik för SJ AB, är valda aspekter inte väsentliga utanför organisationen.	
G4-22	Förändringar av tidigare redovisad information	Nej	
G4-23	Väsentliga förändringar av redovisningens avgränsning och omfattning.	LA6 redovisar utfall för 2016 exklusive Stockholmståg, med undantag av sjukfrånvaro i procent vilken avser SJ-koncernen.	
Kommunikation med intressenter			
G4-24	Intressentgrupper som organisationen har kontakt med		20-21
G4-25	Princip för identifiering och urval av intressenter		20-21
G4-26	Tillvägagångssätt vid kommunikation med intressenter		20-21
G4-27	Viktiga frågor som har lyfts via kommunikation med intressenter		20-21
Redovisningsprofil			
G4-28	Redovisningsperiod	Redovisningsperioden avser 1 januari–31 december 2017. I vissa fall kan redovisningen påverkas av att information om händelser som inträffat under redovisningsperioden rapporteras först efter att denna redovisning publicerats.	
G4-29	Datum för publiceringen av den senaste redovisningen	Den 22 mars 2017 publicerades hållbarhetsredovisningen för räkenskapsåret 2016.	
G4-30	Redovisningscykel	Års- och hållbarhetsredovisningen uppdateras årligen.	
G4-31	Kontaktperson	Kontaktperson för frågor angående redovisningen och dess innehåll är Ann-Marie Boberg, Stab Ekonomi, telefonnummer 010-751 50 34.	
G4-32	Redovisning i enlighet med GRIs riktlinjer samt GRI-index		Omslagets insida
G4-33	Policy och tillämpning beträffande externt bestyrkande		Omslagets insida
Bolagsstyrning			
G4-34	Redogörelse för organisationens bolagsstyrning		42-50
Etik och integritet			
G4-56	Organisationens värderingar, principer, uppförandekoder		1, 26, 29, 42

Specifika standardupplysningar

Trafiksäkerhet och säkerhet			
Väsentlig aspekt: Trafiksäkerhet och säkerhet (SJ aspekt)			
	DMA		30, 46-47
SJ1	Trafiksäkerhetsindex (SJ indikator)	Stockholmståg ingår inte i trafiksäkerhetsindex för 2015 och 2016 då de hade ett eget trafiktillstånd.	25, 30-31
Väsentlig aspekt: Arbetsrelaterad hälsa och säkerhet			
	DMA		46-47, 89
G4-LA6	Anställdas trygghet och säkerhet	SJ redovisar inte per region då uppdelningen saknas inom koncernen.	89

Upplysning	Beskrivning	Redovisning/kommentar	Sidhänvisning
Punktlighet			
Väsentlig aspekt: Punktlighet (SJ aspekt)			
	DMA		35, 46-47
SJ2	Punktlighetsutfall (SJ indikator)	Definitionen förändrades i början av 2017 till att avse lång-, medel- och kortdistanståg. Historiska utfall är omräknade för att följa samma definition.	25, 35-36
Trafikinformation			
Väsentlig aspekt: Trafikinformation (SJ aspekt)			
	DMA		14, 33, 46-47
SJ3	Information vid större störning	Ny mätmetod under 2017 har medfört att årets utfall inte är jämförbart med tidigare år.	90
Samhällspåverkan			
Väsentlig aspekt: Ekonomisk påverkan			
	DMA		46-47, 50
G4-EC1	Behållet ekonomiskt värde skapat och fördelat. Intäkter och hur dessa fördelas som löner och förmåner, utdelning, räntor, skatter med mera		32
Väsentlig aspekt: Indirekt ekonomisk påverkan			
	DMA		46-47, 90
G4-EC8	Väsentlig indirekt ekonomisk påverkan, inklusive omfattning. Ekonomisk påverkan genom användning av produkter och tjänster		1, 9, 11-12, 16-17, 29-30, 32-33, 37
Miljöprestanda			
Väsentlig aspekt: Energi			
	DMA		46-47, 96
G4-EN3	Energiförbrukning inom organisationen		90
Väsentlig aspekt: Utsläpp			
	DMA		46-47, 90
G4-EN18	Utsläpp av växthusgaser		90
Anställningsförhållanden			
Väsentlig aspekt: Anställningsförhållanden			
	DMA		26, 28, 46-47, 91
G4-LA1	Totalt antal och andel nyanställningar samt omsättning av anställda fördelat på ålder, kön och region	SJ redovisar inte per region då uppdelningen saknas inom koncernen.	91
Väsentlig aspekt: Mångfald och lika möjligheter			
	DMA		26, 46-47
G4-LA12	Sammansättning av styrorgan och fördelning av medarbetare utifrån kön, ålder, minoritetsgrupp samt andra mångfaldsindikatorer	I enlighet med svensk lagstiftning redovisar SJ endast fördelning utifrån kön och ålder.	91
Väsentlig aspekt: Icke-diskriminering			
	DMA		26, 46-47
G4-HR3	Antal diskrimineringsfall och vidtagna åtgärder	Inga diskrimineringsfall har förekommit inom SJ-koncernen åren 2015-2017.	
Kundintegritet			
Väsentlig aspekt: Kunders integritet			
	DMA		34, 46-47, 91
G4-PR8	Totalt antal substantiella klagomål på intrång mot kunders integritet och förluster av kunddata		34

G4-10 Antal anställda per anställningsform, kön och region

Antal	2017		2016		2015	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Tillsvidareanställda	1 521	2 118	1 532	2 121	1 777	2 747
Visstidsanställda	48	49	41	42	36	46
Timanställda	318	481	292	399	290	420
Totalt	1 887	2 648	1 865	2 562	2 103	3 213

Uppgifterna ovan är hämtade från bolagens lönesystem och avser fysiska personer per den 31 december. Inom SJ-koncernen finns endast tjänstemän och alla har kollektivavtal. Ingen substantiell del av arbetet utförs av inhyrd arbetskraft eller konsulter. Företaget tillämpar inte säsongsanställningar (men semestervikarier).

Den 11 december 2016 slutade helägda dotterbolaget Stockholmståg att köra pendeltågen i Stockholms län då avtalet löpte ut. I samband med detta övergick merparten av medarbetarna inom Stockholmståg till nye operatören.

G4-12 Organisationens leverantörskedja

Utgångspunkten är att SJ fokuserar på sin kärnkompetens, persontransporter på tåg, och därtill årligen köper in varor och tjänster för cirka 5 miljarder kronor från omkring 2 500 leverantörer. SJ har ett ansvar för att de inköp som koncernen gör sker på ett så hållbart sätt som möjligt.

SJs inköp delas in i löpande inköp och investeringar. Till löpande inköp räknas framför allt underhåll av tåg, mat ombord på tågen, hotellrum för åkande personal, ersättningsbussar, marknadsföring, IT-tjänster, fordonsvård (städning, terminaltjänster etcetera), lokalhyror samt konsulter och andra tjänster. Det delägda dotterbolaget Linkon hanterar bokning och distribution av biljetter. HCL ansvarar för drift och utveckling av SJs IT-system.

G4-16 Medlemskap i organisationer

Branschföreningen ALMEGA Spårtrafik, www.almega.se

Branschföreningen Tågoperatörerna, www.tagoperatorerna.se

CSR Sweden, www.csrsweden.se

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

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

KRAV, www.krav.se

Naturskyddsföreningen, www.naturskyddsforeningen.se

SJ har Bra Miljöval-märkta resor sedan 1994

Nätverket för Transporter och Miljön (NTM), www.transportmeasures.org/sv/

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

Nätverket för hållbart företagande, för statligt ägda bolag
Svensk Kollektivtrafik (SLTF), www.slutf.se, associerad medlem

TransportForsk AB (TFK), www.tfk.se

DMA: Arbetsrelaterad hälsa och säkerhet

Arbetsskador och tillbud avser det som inträffat under angivet år (det vill säga inte nödvändigtvis rapporterats under det år de inträffat). Rapportering sker i bolagens verktyg och vid rapportering anges inte kön. Tillsammans med skyddsombud verkar cheferna i organisationen för att öka rapporteringen av tillbud i syfte att identifiera förbättringsområden. Inhyrd personal förekommer i mycket liten utsträckning. Ett exempel är kundvård vid trafikstörningar. Inga tillbud eller skador har rapporterats för inhyrd personal under 2015-2017.

Inom SJ-koncernen bedrivs det systematiska arbetsmiljöarbetet inom ramen för Arbetsmiljölagen, med skyddsorganisation, skyddsombud och skyddskommittéer.

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

G4-LA6 Anställdas trygghet och säkerhet

	2017	2016 ¹	2015
Antal anmälda olyckor (exkl. sjukdom, färdolycksfall)	339 ²	287	276
Anmälda olyckor per totalt arbetade timmar, %	0,006 ²	0,005	0,004
Antal anmälda tillbud	539 ²	984	1 307 ³
Anmälda tillbud per totalt arbetade timmar, %	0,009 ²	0,018	0,017 ³
Antal dödsolyckor	0	0	0
Antal sjukfrånvarodagar	31 913	32 837	60 143
Anmälda arbetsrelaterade sjukdomar	— ²	20	65
Sjukfrånvaro SJ-koncernen, %	5,4	6,6	6,5

¹ Utfall för 2016 är exklusive Stockholmståg, med undantag av utfall för sjukfrånvaro i procent vilken avser SJ-koncernen.

² Utfallet har påverkats av otydlighet kring definitioner, se nedan.

³ Inkluderar trafiksäkerhetstillbud i Stockholmstågs rapportering.

Under 2017 har introduktionen av en mobilapp för rapportering av avvikelser medfört en ökning av antalet rapporterade händelser. Delvis ändrad kategorisering har skapat otydlighet och medfört att avvikelser felkategoriserats. Främst har rapporterade arbetsrelaterade sjukdomar påverkats, där antalet ökat mycket kraftigt jämfört med 2016. En genomgång har visat att verkligt antal arbetsrelaterade sjukdomar 2017 ligger i linje med utfall för 2016. Av den anledningen har SJ valt att inte redovisa något utfall för 2017. Åtgärder kommer att vidtas under 2018 för att såväl tydliggöra definitioner som för att korrigera felaktigt kategoriserade händelser.

SJ3 Information vid större störning

I den ombordundersökning som genomförs varje kvartal ingår även frågor kring hur resenärerna upplever informationen i samband med större störningar. Utfallet presenteras i ett index för SJ ABs fjärrtåg (SJ Snabbtåg samt InterCity) respektive regionaltåg.

Mätmetoden förändrades under 2017, vilket medfört att utfallet inte är jämförbart med året innan. En nyckel till att förbättra resultatet för regionaltåg är att i högre utsträckning ha kännedom om vilka som reser med tågen för att kunna kontakta dem med sms eller via SJs mobilapp vid störningar.

Index	2017	2016	2015
Information vid större störning (+21 min), SJ ABs fjärrtåg	69 ¹	73	73
Information vid större störning (+6 min), SJ ABs regionaltåg	68 ¹	59	57

¹ Mätmetoden förändrades under andra kvartalet 2017. Utfallet för 2017 består av svar som inkommit april-december och är inte jämförbart med tidigare år.

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

I redovisningen och på hemsidan (www.sj.se) presenteras flera exempel på hur SJs verksamhet bland annat bidrar till regionförstoring och möjliggör för många människor att jobba på ett ställe och bo på ett annat. SJ har dagligen 1200 avgångar från 284 stationer. På sidan 16 beskrivs reseutvecklingen i Sverige.

SJs rörliga prismodell säkerställer att det finns biljetter till ett förmånligt pris, särskilt för resenärer som antingen är ute i god tid med sin bokning eller är flexibla med restider. En genomgång av SJs affär finns på sidorna 16-17. SJ följer regelbundet reseutvecklingen per linje så att utbudet motsvarar efterfrågan. Information om punktlighet per linje uppdateras varje vecka på www.sj.se.

SJ är med omkring 4 500 medarbetare en stor arbetsgivare. SJs verksamhet skapar även många arbetstillfällen utanför den egna organisationen, främst inom depåverksamhet men även inom exempelvis catering. Moderniseringen av X 2000 sker i Tillberga utanför Västerås, där omkring 100 arbetstillfällen skapats. Ytterligare nära 200 personer i Sverige och Schweiz arbetar med moderniseringen.

SJ är en relativt stor inköpare av tjänster och varor där absoluta flertalet av de omkring 2 500 leverantörerna är verksamma i Sverige.

DMA: Energi

SJ använder betydande mängder el till framför allt tågdrift men även till uppställning av parkerade tåg. Elanvändningen är väsentlig avseende resursförbrukningen men inte avseende utsläpp av koldioxid. En intern expert följer elförbrukningen varje månad.

För att minska användningen av el arbetar SJ sedan flera år med bland annat ecodriving. Tågens energiförbrukning styrs även av parametrar som väderlek, antal stopp samt hastighet varför effekten av energieffektiviseringsåtgärderna får långsiktig effekt i total förbrukning, men inte kan utläsas detaljerat från år till år.

SJ berörs av lagen om energikartläggning i stora företag (2014:266) och redovisade till Energimyndigheten under första kvartalet 2017.

G4-EN3 Energiförbrukning inom organisationen

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

SJ Götalandsståg kör sedan den 19 juni 2016 Väststågen på Kinnekullebanan på uppdrag av Västtrafik. Sträckan trafikeras med fordon som drivs med diesel, eftersom merparten av banan inte är elektrifierad. 27 procent av använd diesel är biodrivmedel. Under 2017 minskade dieselförbrukningen per körd kilometer med 6 procent, jämfört med 2016. Minskningen beror sannolikt främst på att SJ och Västtrafik låtit bygga om fordon samt anpassat eluttagen på bangårdarna så att parkerade fordon värms av el istället för diesel.

SJ köper inte någon värme, kyla eller ånga.

Energiförbrukning, tågdrift

GWh	2017	2016	2015
Elförbrukning			
SJ AB och SJ Norrlandståg	562 ¹	517	510
SJ Götalandsståg	91	81	102
Stockholmståg	—	182 ²	211
Total elförbrukning	653	780	823
Dieselförbrukning			
SJ Götalandsståg, diesel MK1 (ej förnybar)	8,1	5,1 ³	—
SJ Götalandsståg, biodrivmedel (förnybar)	2,9	0,8 ³	—
Total dieselförbrukning	11,0	5,9	—

¹ Från den 1 januari 2017 bedrivs SJ Norrlandstågs tidigare trafik inom SJ AB.

² Trafiken upphörde den 10 december 2016.

³ Trafikstart den 19 juni 2016.

DMA: Utsläpp

De låga utsläppen av växthusgaser från eldriven tågtrafik utgör ett viktigt konkurrensmedel gentemot andra transportslag.

SJ följer utsläppen av koldioxid och koldioxidekvivalenter för att både kunna arbeta förebyggande och avhjälpande, exempelvis med användningen av köldmedier. Årligen genomförs en uppföljning av utsläpp av växthusgaser. SJ klimatkompenserar inte för klimatpåverkande utsläpp.

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

G4-EN18 Utsläpp av växthusgaser

I beräkningarna ingår utsläpp av växthusgaser från tågdrift, ersättningstrafik och köldmedieläckage (scope 1, scope 2 och scope 3).

Utsläppen från ersättningstrafiken har under 2017 minskat ytterligare till följd av ökad användning av biodrivmedel. Utsläppen av köldmedier har minskat till följd av åtgärdat konstruktionsfel i SJ 3000-fordon (X55).

Gram koldioxidekvivalenter/person-kilometer	2017	2016	2015
SJ AB och SJ Norrlandståg	0,17 ¹	0,26	0,23

¹ Från den 1 januari 2017 bedrivs SJ Norrlandstågs tidigare trafik inom SJ AB.

DMA: Anställningsförhållanden

SJs uppförandekod för leverantörer baseras på internationellt vedertagna initiativ och standarder och anger koncernens grundläggande principer inom exempelvis mänskliga rättigheter, lagförfarande och miljö. Uppförandekoden för leverantörer kräver bland annat att alla SJs leverantörer ska

ge sina anställda frihet att utöva sin lagliga rätt att fritt organisera sig och förhandla kollektivt.

Inhyrd personal förekommer i mycket liten utsträckning inom SJ-koncernen. Ett exempel är kundvårdar vid trafikstörningar. Vid inhyring av personal eller användande av konsulter är processen öppen och sker i samråd med arbetstagarorganisationerna i enlighet med svensk lagstiftning (MBL).

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

	2017		2016		2015	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Antal nyrekryteringar	135	213	106	200	53	92
< 30 år	66	69	45	59	30	35
30–50 år	52	104	50	112	18	47
> 50 år	17	40	11	29	5	10
Antal avgångar	152	210	199	198	74	115
< 30 år	47	26	28	24	34	24
30–50 år	68	65	79	77	24	45
> 50 år	37	119	92	97	16	46

	2017		2016		2015	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Andel nyrekryteringar	3,0	4,7	2,4	4,5	1,0	1,8
< 30 år	1,5	1,5	1,0	1,3	0,6	0,7
30–50 år	1,1	2,3	1,1	2,5	0,3	0,9
> 50 år	0,4	0,9	0,2	0,7	0,1	0,2
Andel avgångar	3,4	4,6	4,5	4,5	1,4	2,2
< 30 år	1,0	0,6	0,6	0,5	0,6	0,5
30–50 år	1,5	1,4	1,8	1,7	0,5	0,9
> 50 år	0,8	2,6	2,1	2,2	0,3	0,9

Övergångar av medarbetare i samband med att avtal för upphandlad trafik inleds eller avslutas har exkluderats.

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

Fördelning på kön och ålder utifrån för SJ relevanta personalkategorier per den 31 december.

	2017						2016						2015					
	Kvinnor			Män			Kvinnor			Män			Kvinnor			Män		
%	<30	30–50	>50	<30	30–50	>50	<30	30–50	>50	<30	30–50	>50	<30	30–50	>50	<30	30–50	>50
Individuellt avlönade	5	24	13	5	28	26	5	25	12	5	28	26	5	26	11	4	27	27
Befattningsavlönade	11	19	11	11	24	24	12	20	11	10	23	25	10	18	11	9	25	27
– Lokförare	2	10	3	9	38	39	2	10	2	8	36	42	3	9	3	8	35	42
– Tågvärd	15	27	18	9	13	18	15	28	17	8	13	19	12	28	16	7	17	20
Chefer ¹	3	28	14	1	29	26	1	29	16	1	26	27	4	25	13	1	22	35
Ledningsgrupp för bolag	–	21	32	–	11	37	–	23	20	–	7	50	3	31	9	–	6	51
Styrelse ²	–	14	29	–	29	29	–	14	29	–	29	29	–	14	29	–	29	29

¹ Med underställd personal men ej med i ledningsgrupp.

² Avser stämmevalda styrelseledamöter.

Den 11 december 2016 slutade helägda dotterbolaget Stockholmståg att köra pendeltågen i Stockholms län då avtalet löpte ut. I samband med detta övergick merparten av medarbetarna inom Stockholmståg till nya operatören.

DMA: Kundens integritet

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

Den 25 maj 2018 kommer en ny dataskyddsförordning General Data Protection Regulation (GDPR) att ersätta den

svenska personuppgiftslagen, PUL. SJ har under lång tid förberett sig för att kunna leva upp till de nya kraven.

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

Definitioner och ordlista

Definitioner av SJs alternativa finansiella nyckeltal

SJ presenterar vissa alternativa finansiella nyckeltal som inte definieras enligt IFRS enligt utgivna riktlinjer från ESMA. Med alternativa nyckeltal avses finansiella mått för resultatutveckling och finansiell ställning. Dessa anser SJ ger en värdefull kompletterande information till ägaren, styrelsen och koncernledningen då de möjliggör utvärdering av resultat och utveckling. Eftersom inte alla företag beräknar finansiella mått på samma sätt, är dessa inte alltid jämförbara med mått som används av andra företag. Dessa finansiella mått ska därför inte ses som en ersättning för mått som definieras enligt IFRS. Nyckeltal definierade enligt IFRS är: periodens resultat och resultat per aktie.

Alternativa finansiella nyckeltal

Avkastning på eget kapital

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

Avkastning på operativt kapital

Rörelseresultat i procent av genomsnittligt operativt kapital rullande 12-månadersperioden.

Likvida medel

Begreppet likvida medel är summan av kassa och banktillgodohavanden samt räntebärande placeringar med en löptid på högst 90 dagar vid anskaffningstidpunkten.

Nettoskuld/ Nettokassa

Nettot av räntebärande avsättningar (avsättningar för skadelivräntor) och räntebärande skulder minus räntebärande tillgångar (kortfristiga placeringar och likvida medel).

Nettoskuldssättningsgrad

Nettot av räntebärande avsättningar och räntebärande skulder minus räntebärande tillgångar (nettoskuld/nettokassa) i förhållande till eget kapital.

Operativt kapital

Genomsnittligt eget kapital och nettoskuld.

Rörelsemarginal

Rörelseresultat i procent av årets intäkter.

Rörelseresultat

Skillnaden mellan rörelsens intäkter och rörelsens kostnader.

Soliditet

Eget kapital i relation till balansomslutningen.

Trafikintäkter

Intäkter av egetrafik och upphandlad trafik.

Vinstmarginal

Resultat efter finansiella poster i procent av rörelsens intäkter.

Yield

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

Definitioner av icke-finansiella nyckeltal

Antal resenärer

Antal sålda totalresor per linje.

Antal resor

Antal sålda delresor per linje.

Antal resor/resenärer per år

Antal sålda totalresor per år.

Hållbarhetsrevisioner

Fördjupade leverantörsgranskningar ur ett hållbarhetsperspektiv.

Ledarskapsindex

Nyckeltal som anger hur SJs medarbetare upplever att chefen bidrar till att skapa förutsättningar för prestation. Mäts i den årliga medarbetarundersökningen.

Leverantörs- och partnerskapsbedömningar

Hållbarhetsmål med syfte att säkerställa att koncernens identifierade hög- och mellanriskleverantörer efterlever kraven i SJ-koncernens uppförandekod för leverantörer.

Medarbetare

Se årsanställda.

Medelantal anställda

Antalet årsanställda som ett genomsnitt av årets arbetade tid.

Miljöindex

Nyckeltal som anger hur miljömedvetet kunderna anser att SJ är. Mäts löpande i ombordundersökningen.

Nöjd kundindex/-resenärsindex

Nyckeltal som anger hur nöjd en resenär är som kund hos SJ med hänsyn till sina samlade reseupplevelser med SJ de senaste 12 månaderna. SL respektive Västtrafik genomför månatliga ombordundersökningar där kundernas nöjdhet med sin resa med Stockholmståg respektive SJ Götalandsståg mäts. SJ Götalandsstågs index utgörs av nöjdhet med senaste resan.

Utsläpp av växthusgaser

Tågdrift, el (Sverige, Norge, Danmark): Elförbrukningen i respektive land (kWh) x utsläpp från vattenkraft, EPD 2015 Vattenfall (0,047 g CO₂e/kWh inkl förluster). Ersättningstrafik: Körda km (uppmätt) x faktor för CO₂e (uppskattad). Uppgifter om antal körda km fås från leverantör av ersättnings trafik. För bussar uppskattas förbrukningen av diesel vara 2,5 l/mil, och andelen bi drivmedel (förnybart) till 67 %. Källa CO₂e/liter drivmedel Energimyndigheten. För taxi uppskattas andelen miljöbilar till 65 % och utsläppen i genomsnitt till 100 gram CO₂e/km. Köldmedier: Uppmätt läckage kg köldmedier x GWP per typ av köldmedium. GWP = Global Warming Potential. GWP-värdena har uppdaterats i enlighet med EU-förordning 517/2014. Uppmätt läckage inhämtas från SJs underhållsleverantörer.

Personkilometer

Antal resande gånger antal kilometer som de reser. I detta ingår alla SJ biljetter, även års- och månadskort.

Platskilometer

Offererade platskilometer utbudna till försäljning, det vill säga antalet tillgängliga platser multiplicerat med tågets sträcka.

Prestationsindex

Nyckeltal som anger vilka förutsättningar SJs medarbetare har i den dagliga arbets situationen att lösa sina uppdrag. Mäts i den årliga medarbetarundersökningen.

Punktlighet

Nyckeltalet anger andelen tåg som ankommer station enligt gällande tidtabell. Branschstandard från och med 2013 är definierad som rätt tid +5 minuter för lång- och medeldistanståg samt som rätt tid +3 minuter för kortdistanståg.

Regularitet

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

Resande

Mäts i personkilometer.

Serviceindex

Nyckeltal som följs internt och anger resenärens uppfattning om SJs service, information, tillgänglighet och bemötande ombord på tåget.

Sjukfrånvaro

Nyckeltal som anger antal sjukskrivna mätt i tid för sjukskrivning delat med antal årsanställda. Sjuksättning tills vidare ingår inte i statistiken för sjukfrånvaro.

SJ Volontär

Hållbarhetsmål som innebär en möjlighet för medarbetarna att ägna sig åt ideellt arbete på arbetstid.

Trafiksäkerhetsindex

Nyckeltal som definieras som en värdering av inträffade trafiksäkerhetsrelaterade olyckor satt i relation till produktionsvolymen.

Varumärkesindex (VMI)

Nyckeltal som anger hur SJ uppfattas hos allmänheten utifrån Sjs värdeord Pålitligt, Enkelt, Mänskligt och Härligt.

Årsanställda

Antal anställda mätt i så kallad kontrakterad tid och heltidstjänster. Exkluderade är tjänstlediga utan lön. Årsanställda är ett tidsmätt över den "kontrakterade" tiden.

En person som är anställd på heltid är en årsanställd, en person som är anställd 80 procent är 0,8-årsanställd. Tidanställdas tid beräknas så att de går att mäta i måttet årsanställd.

Ordlista**Biodrivmedel**

Flytande drivmedel som framställs av förnybar råvara.

Bra Miljöval

Resor med SJ AB är märkta med Naturskyddsföreningens miljömärkning Bra Miljöval. En miljömärkt resa ger liten klimatpåverkan, är energieffektiv och ger låga utsläpp. Ett av kraven är att köpa in 50 procent miljömärkt el. En årlig tredjepartsgranskning säkerställer att SJ uppfyller kraven.

Chef

Person med underställd personal men ej med i ledningsgrupp.

CO₂e

Koldioxidequivalerter.

DMA

Disclosure on Management Approach, upplysning om hållbarhetsstyrning.

EFQM

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

Egen trafik

Trafik som SJ bedriver på kommersiella grunder eller upphandlad trafik som helt eller delvis finansieras av biljettintäkter. Exempel på kommersiell trafik är X 2000 mellan Stockholm och Göteborg och exempel på upphandlad trafik är nattågs- trafiken till och från övre Norrland.

Ersättningstrafik (buss och taxi)

Buss och taxi används som ersättningstrafik vid planerade underhållsarbeten och oplanerade störningar i tågtrafiken. Ersättnings- trafik beställs av tågtrafikledningen.

Ersättning vid försening (EVF)

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

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).

ISO 9001

Internationell standard för kvalitetsledningssystem.

ISO 14001

Internationell standard för miljöledningssystem.

Kombinerad mobilitet

Flera transportslag kombineras för att ta sig från en plats till en annan.

Kortdistanståg

Resandetåg som avser att transportera resenärer lokalt, annonseras normalt som pendel- eller flygtåg.

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.

Köldmedier

Köldmedier används i luftkonditioneringsanläggningar och kylskåp ombord på tåg. Dagens köldmedier är starka växthusgaser och bidrar vid läckage till klimatförändringarna.

Ledande befattningshavare

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

Långdistanståg

Resandetåg som avser att transportera resenärer interregionalt, annonseras normalt som fjärr- (InterCity), natt- eller snabbtåg.

Medeldistanståg

Resandetåg som avser att transportera resenärer regionalt, annonseras normalt som regionaltåg.

Ombordundersökning

Regelbundna kundmätningar ombord på tågen.

Tillgänglighet

Hur väl anpassad miljön i och i direkt anslutning till Sjs tåg är för personer med funktionsnedsättning.

Trafikhuvudman

Ansvarig för den lokala och regionala linje- trafiken för persontrafik inom ett län.

Tågkilometer

Summan av alla tågs körsträckor.

Tågläge

Tidsfönster/kanal där tågoperatören önskar trafikera en sträcka under en viss tid och med en viss avgångstid/ankomsttid.

Tågplan

Tidtabell för alla tåg under ett år. Trafikverket ansvarar för att en tågplan tas fram varje år.

Upphandlad trafik

Trafik som bedrivs på uppdrag av regionala och nationella trafikmyndigheter.

Utländsk bakgrund

Personen är antingen själv född utomlands eller är född i Sverige med två utrikes födda föräldrar, enligt SCBs definition.

Åkstation

En fysisk lokal i anslutning till en tågstation, där tågvärdar och lokförare är stationerade.



Produktion: SJ i samarbete med Intellecta Corporate AB

Foto: Femern A/S, Anna Rut Fridholm, Per Hanstorp, Henry Lundholm, Per Myrehed, Stefan Nilsson, Kentaroo Tryman, Shutterstock och SJ bildbank.

Tryck: Strokirk Landströms AB 2018



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