



Framtidens
sätt att resa



Års- och hållbarhetsredovisning 2019

I ständig
rörelse





Det nordiska landskapet utanför fönstret. Åkrar, skogar, förorter, stationshus och emellanåt tunnlarnas överraskande mörker. Rålsens ljud blir ett med hjärtats slag, lugnt och taktfast. På väg bort, eller hem. Musik i hörlurar, en bok, ett jobb att lägga sista handen vid, en god lunch eller kanske en stunds vila gör resan till en del av målet för de miljontals människor som reser med oss varje år. Vårt mål är deras resa.

Vår omvärld förändras. Vi reser på andra sätt, till nya platser. Allt fler inser hur enkelt, bekvämt och tidseffektivt det är att ta tåget, att bara gå ombord och sedan kunna arbeta, umgås eller vila. Fler avgångar att välja bland, mer kundanpassade erbjudanden, enklare bokning och ökad klimatmedvetenhet bidrar ytterligare till intresset för tåg och SJ.

De senaste 20 åren har tågresandet ökat och allt tyder på att ökningen fortsätter. Vi på SJ har en hög ambitionsnivå för att nå upp till de förväntningar som ställs på oss. Vi fortsätter att utveckla vårt erbjudande och de kommande åren investerar vi cirka 12 miljarder kronor i fler och modernare tåg. Under 2020 ser vi fram emot att välkomna våra resenärer ombord på nya X 2000 och om några år tar vi nya regional- och snabbtåg i trafik.

Våra samarbeten med kommuner, landsting, regioner och myndigheter fördjupas liksom vår dialog med medarbetare, kunder och resenärer.

SJ – framtidens sätt att resa



Varje dag väljer 150 000 personer att resa med någon av SJs 1 220 avgångar från 291 stationer.

SJ finns från Narvik i norr till Köpenhamn i söder, från Stockholm i öster till Oslo i väster. Det är en av förklaringarna till att så många väljer att resa med oss.

SJ-koncernen hade 2019 omkring 4 600 medarbetare och omsättningen var cirka 8,6 miljarder kronor.

Innehåll

Om SJ	1
Året i korthet	3
Vd har ordet	4
Trender	6
Intressenter	8
Marknader	10
Strategisk inriktning	14

Årsredovisning

Förvaltningsberättelse	16
Hållbarhetsrapport: Ansvarfull styrning	17
Medarbetare	18
Partnerskap & Resurser	24
Samhälle	26
Kund	30
Process	34
Finans	38
Risker och riskhantering	41
Ordförande har ordet	43
Bolagsstyrningsrapport	44
Styrelse	52
Koncernledning	53
Intern kontroll av finansiell rapportering	54
Vinstdisposition	55
Innehållsförteckning noter	56
Finansiella rapporter – koncernen	57
Noter – koncern	61
Finansiella rapporter – moderbolaget	78
Noter – moderbolaget	82
Styrelsens försäkran	92
Revisionsberättelse	93
Redovisningsprinciper – hållbarhet	95
Granskningsrapport	97
Intressentdialog och väsentlighetsanalys	98
GRI-index	100
Index över hållbarhetsrapport	103
Flerårsöversikt	104
Definitioner och ordlista	105

Om års- och hållbarhetsredovisningen

Styrelsen och vd för SJ AB, organisationsnummer 556196-1599, avger härmed års- och hållbarhetsredovisning för räkenskapsåret 2019. Den legala årsredovisningen inklusive förvaltningsberättelsen och räkenskaperna för koncernen och moderbolaget omfattas av sidorna 16-92. Hållbarhetsrapporten omfattas av sidorna 17-40.

Hållbarhetsredovisningen omfattar avsnittet Ansvarfull styrning i förvaltningsberättelsen på sidorna 17-40 samt redovisning enligt Global Reporting Initiatives (GRI) Standards: Core enligt GRI-index på sidorna 100-102. Disposition av hållbarhetsrapport enligt Årsredovisningslagen framgår på sidan 103.



Framtidens sätt att resa

Våra resenärer var nöjdare än någonsin och 34,3 miljoner klimat-smarta resor gjordes med SJ under 2019.

32



Punktlighet

Punktligheten för SJs tåg var den högsta sedan det bransch-gemensamma målet fastställdes och samarbetet Tillsammans för Tåg i Tid (TTT) inleddes 2013.

34

Vi investerar i framtidens resande

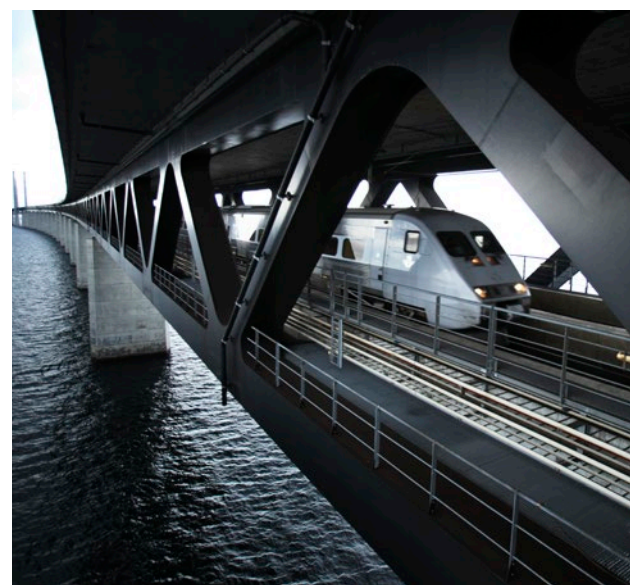
Vi investerar cirka 12 miljarder kronor i fler och modernare tåg för att fler ska kunna resa med oss. Nya X 2000 tas i trafik under 2020 och vi har beslutat att investera i en ny snabbtågsflotta och en ny regionaltågsflotta.

38

Full fart mot nya destinationer

Vi arbetar intensivt för att få allt på plats inför trafikstart i juni respektive december 2020 för SJs två nya affärer, tågtrafiken i Trafikpaket Nord i Norge och Öresundstågen.

39



Målinriktat arbete bakom framgångsrikt år

4,9% (5,2)

Sjukfrånvaro

96,7 (96,7)

Trafiksäkerhetsindex

73 (69)

Nöjd kundindex, SJ AB

79 (77)

Miljöindex

76 (76)

Ledarskapsindex

83% (77)

Punktlighet
långdistanståg

96 (95)

Nöjd resenärsindex,
SJ Götalandståg,
pendeltåg

80 (79)

Prestationsindex

92% (88)

Punktlighet
medeldistanståg

96 (94)

Nöjd resenärsindex,
SJ Götalandståg,
regionaltåg

X 40000

En flygresor mellan Göteborg och Stockholm motsvarar 40 000 tåg-
resor på samma sträcka i koldioxid-
utsläpp. Därför lät vi under en tid
döpa om två av våra snabbtåg
X 2000 till X 40000.



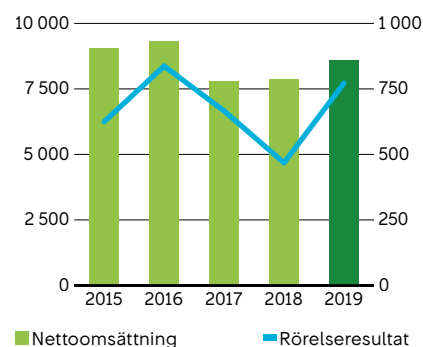
Finansiell översikt

SJ-koncernen	2019	2018	2017	2016	2015
Nettoomsättning, MSEK	8 602	7 874	7 780	9 336	9 052
Rörelseresultat ¹ , MSEK	772	468	666	837	625
Rörelsemarginal ¹ , %	9,0	5,9	8,5	8,9	6,9
Årets resultat, MSEK	619	389	523	650	471
Avkastning på operativt kapital ¹ , %	16,2	11,4	16,4	20,0	13,2
Nettoskuldsättningsgrad ¹ , ggr	-0,14	-0,14	-0,10	0,0	0,20
Investeringar, MSEK	649	566	596	390	526

¹) SJs alternativa nyckeltal, för definition se sidan 105.

Läs mer om finansiella händelser under året i förvaltningsberättelsen på sidan 16.

Nettoomsättning och rörelseresultat, MSEK



Vi är redan framtidens sätt att resa

Pålitligt, enkelt, mänskligt och härligt. Med dessa ord som ledstjärna har vi de senaste åren gjort många förbättringar av vårt erbjudande inför, under och efter tågresan. När medvetenheten om klimatutmaningen tog ordentlig fart var vi därför väl rustade att ta emot fler resenärer och att uppfylla eller överträffa deras förväntningar. Under 2019 gjordes 34,3 miljoner resor med SJ.



En av de viktigaste anledningarna till att så många valde tåget och SJ var tågets miljöfördelar eftersom tåget är det mest energieffektiva transportslaget. Våra resenärer anger också att de kan använda tiden ombord på våra tåg till arbete, vila eller att umgås och att det är skönt att slippa köra själv och leta efter parkeringsplats. Många uppskattar också våra underbara tågvärdar och tycker det är praktiskt att kliva på och av mitt i stadskärnan.

Ändå blir många förvånade över hur överlägset tåget är: En flygresa mellan Stockholm och Göteborg släpper ut lika mycket koldioxid som 40 000 tågresor på samma sträcka. Tågresan är också cirka 20 000 gånger mer klimatsmart än en genomsnittlig bilresa med två personer i bilen. Det innebär att du kan åka tåg en gång per dag i 54 år för att nå utsläppet från en enda bilresa. Med den vetskapen kan jag med stolthet konstatera att SJ har en viktig roll om Sverige ska nå sitt ambitiösa klimatomål. Redan idag erbjuder vi framtidens sätt att resa eftersom tåget är det bästa sättet att resa om vi vill ta oss in i framtiden utan att skada den.

De 34,3 miljoner resor som gjordes med SJ under 2019 innebar en ökning med 2,5 miljoner sedan 2018. För att ännu fler ska kunna resa med oss kopplar vi på fler vagnar på populära avgångar eller sätter in extraturer när det är möjligt. Vi är också i början av vår mest omfattande tåginvestering i modern tid

och investerar cirka 12 miljarder kronor i fler och modernare tåg de närmaste åren.

Våra X 2000-tåg genomgår en omfattande modernisering där vi endast behåller stålstommen och den unika korglutningen som gör våra snabbtåg så bekväma. Allt annat byts ut – teknik, ventilation och inredning. Det första tåget tas i trafik under 2020 och de övriga 35 tågen allt eftersom de är färdiga.

Vi har också beslutat att investera i en ny snabbtågsflotta och en ny regionalstågsflotta för att möta den stora efterfrågan. När de nya tågen tas i trafik om några år kommer vi att ha ökat vår kapacitet inom kommersiell trafik med närmare 50 procent.

Vid sidan av inköp av nya tåg investerar vi löpande i förbättringar av våra befintliga tåg, i system och IT-plattformar och i digitalisering. Bland annat pågår upphandling av upprustning av SJs nattågsvagnar och anbudsförfrågan har publicerats.

Våra omfattande investeringar är möjliga tack vare vår starka finansiella ställning som stärktes det gångna året tack vare kraftigt ökat resande och hög beläggning. Förbättrad punktlighet bidrog till att resandet (mätt i personkilometer) med SJ ökade hela 11 procent under 2019 jämfört med året innan. Rörelseresultatet för 2019 stärktes till 772 MSEK (468).

För att den önskvärda resandetillväxten ska kunna fortsätta räcker det inte med våra investeringar och anpassningar. På populära sträckor i rusningstid går det helt enkelt inte att köra fler tåg idag och fler tågoperatörer innebär inte längre fler avgångar för resenärerna att välja bland. De prognoser som legat till grund för beslut om infrastrukturinvesteringar har konsekvent underskattat tågresandets tillväxt medan flygets och bilens tillväxt överskattats.

Vi delar regeringens och Trafikverkets syn att Sverige behöver både nya stambanor och bättre skick på de befintliga. Trafikverket intensifierade sina underhållsarbeten förra året. Det är både efterlängtat och nödvändigt, men tyvärr långt ifrån tillräckligt. Fler och punktligare tåg behöver en ännu kraftfullare satsning på järnvägen. Och den behövs nu.

SJs mål är att bli ett av Sveriges mest digitala företag och 2019 blev vi utsedda till Europas mest digitala reseföretag.

Vi driver SJs digitaliseringsresa utifrån att vi vill erbjuda konkurrenskraftiga tjänster till våra kunder samt effektivisera vår verksamhet. Vi har även ambitionen att framöver utveckla vår verksamhet med nya affärer. Vi har sedan 2014 gjort stora investeringar i våra kundnära lösningar sj.se och SJs app med syfte att göra det enkelt för våra kunder och resenärer att köpa en resa, få relevant information samt anpassade erbjudanden. Under de senaste åren har vi tack vare våra satsningar fått flera utmärkelser eftersom vi lyckats göra våra tjänster användar-

vänliga och för att vi kontinuerligt även uppdaterar dem med nya och förbättrade funktioner.

Våra medarbetare är också viktiga när vi digitaliserar vår verksamhet och vi är måna om att de har användbara digitala verktyg som gör att deras tid används till rätt saker. Idag har vi olika interna appar som används för att visa resenärernas biljetter, köra mjukt, energisnålt och punktigt samt exempelvis anmäla avvikelser och incidenter som behöver åtgärdas. Vi har digitala medarbetare, robotar (RPA), som utför monotona och regelstyrda arbetsuppgifter och vi använder virtual reality (VR) för att göra utbildningen för våra nya tåg bättre, flexibla och roligare.

Genom att digitalisera tågen får vi också nya sätt att öka punktligheten. Vi har inlett resan mot ett effektivare underhåll genom att förse utvalda komponenter på tågen med sensorer. Det gör att vi kan byta delar innan de går sönder, men inte onödigt och oekonomiskt tidigt. Effektivare underhåll minskar risken för oplanerade stopp och förbättrar komforten för våra resenärer.

Aldrig tidigare har så många tåg körts som under 2019 och aldrig har heller så många tåg anlänt i tid. Under årets första sex månader anlände fler tåg i tid än vad som överhuvudtaget kördes under samma period 2015. Det är fantastiska nyheter som stärker oss i övertygelsen att alla de åtgärder vi genomför har positiv effekt på punktligheten.

Punktligheten för SJs tåg blev under 2019 den högsta sedan det branschgemensamma målet på 95 procents punktlighet fastställdes 2013 och samarbetet Tillsammans för Tåg i Tid (TTT) inleddes. Våra tåg var dessutom punktligare än flyget på alla de sträckor där våra avgångar har konkurrens av inrikesflyg. Tågets punktlighet är alltså avsevärt bättre än sitt oförtjänta rykte, och vi arbetar både på egen hand och tillsammans med branschen för att förbättra den ytterligare.

Ända sedan 1989 har Sverige haft länsvisa trafikupphandlingar och upphandlad trafik står idag för en stor och växande del av den svenska tågmarknaden. I huvudsak utländska och statligt ägda bolag har kunnat etablera sig i Sverige långt innan den kommersiella järnvägsmarknaden avreglerades 2010. För oss har det inneburit att vi behövt effektivisera vår verksamhet och fokusera på vad våra resenärer uppskattar. Samtidigt har våra konkurrenter skyddats på sina hemmamarknader.

Den pågående avregleringen av övriga Europas järnvägsmarknader förändrar detta och innebär att den upphandlade europeiska tågmarknaden i det närmaste kommer att explodera. SJ har därför målmedvetet utvecklat affären inom upphandlad trafik med god hjälp av all erfarenhet vi fått tack vare den tidiga svenska avregleringen.

De senaste åren har vi arbetat med att kartlägga, utvärdera och utveckla våra processer. Det har förutom ökad produktivitet och kundnöjdhet medfört minskad sårbarhet, då vi inte är lika beroende av specifika personers kunskap. Vi använder den europeiska modellen för hållbar utveckling, EFQM, för att mäta var vi befinner oss i förhållande till vår vision och uppsatta mål samt för att jämföra oss med framgångsrika organisationer. Det hjälper oss att hela tiden utveckla vår verksamhet.

Den externa utvärderingen av SJ under 2019 visade att vi når 6 Star-nivån, vilket är den nivå där finalisterna i kvalitetsutmärkelser på europeisk nivå befinner sig. Det är ett kvitto på att vårt envisa arbete med att etablera stabila, men ändå flexibla, processer och en intressentdriven styrning har varit framgångsrikt.

Hög kvalitet till rimlig kostnad gjorde att vi under 2019 vann två av de största avtalen i Norden inom upphandlad tågtrafik, nämligen Öresundstågen från december 2020 och tågtrafiken i Trafikpaket Nord i Norge från juni 2020. Vi har även fått förnyat förtroende att ansvara för trafiken mellan Göteborg och Karlstad (Vänertåg) och den upphandlade nattågstrafiken Stockholm–Östersund–

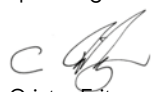
Duved. SJ kommer däremot inte att köra upphandlad nattågstrafik Stockholm–Luleå–Narvik från december 2020.

Avtalen är stora och ansvarsfulla och vi är väl medvetna om de krav som finns hos upphandlarna, liksom resenärernas förhoppningar. Sedan försommaren har vi arbetat intensivt med förberedelser för en robust övergång från befintliga tågoperatörer. Vi är vana vid att ta över upphandlade uppdrag och det ska framgå genom att förändringen avspeglas i förbättringar för resenärer och för våra nya medarbetare.

Att vi nu utvecklar vår befintliga verksamhet i våra grannländer är viktigt för att ytterligare stärka Sjs långsiktiga konkurrenskraft i Sverige. En större marknad innebär att fler kan ta del av Sjs upparbetade struktur- och kunskapskapital – fler resenärer reser för samma upparbetade kostnad för SJ. Lägre enhetskostnad för oss kommer resenärerna till del genom att vi kan utveckla vår trafik och möjliggöra lägre biljettpreiser.

Många medarbetare inom SJ-koncernen bidrog med kunskap till våra vinnande anbud och ännu fler är nu engagerade i förberedelserna för att få allt på plats i god tid och med hög kvalitet. Allt detta samtidigt som vi levererade den punktligaste tågtrafiken sedan det branschgemensamma målet 95 procents punktlighet fastställdes 2013 och med den högsta kundnöjdheten sedan mätningarna inleddes.

När ni läser det här har jag lämnat rollen som vd för SJ. Jag vill återigen tacka alla er fantastiska medarbetare för ert engagemang, er kompetens och starka drivkraft att ständigt förbättra. Det är våra ansträngningar som har gjort SJ till reseindustrins vackraste svan enligt motiveringen när vi nyligen belönades för bästa transport inrikes vid Grand Travel Awards. Jag gläds åt att allt fler upptäcker fördelarna med att resa med oss och ser med spänning fram emot att följa Sjs fortsatta utvecklingsresa.

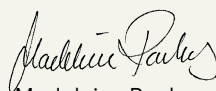


Crister Fritzson

Verkställande direktör, till den 29 februari 2020

Jag är glad och hedrad över att ha fått styrelsens förtroende

att leda företaget med Sveriges grönaste varumärke, SJ, och koncernens fenomenala medarbetare. Vi har nyligen, som första tågbolag, tilldelats priset för bästa transport inrikes på prestigefyllda Grand Travel Awards och arbetar stenhårt varje dag för att möta den stora efterfrågan på klimatsmarta resor. Bättre punktlighet är en av förklaringarna till att våra resenärer är nöjdare än någonsin och vi fortsätter att utveckla det som är bra och att göra mer inom de områden där vi inte fullt ut lever upp till förväntningarna. Vi måste hela tiden tänka på våra kunder och agera utifrån kundperspektivet. Välkommen ombord!

Madeleine Raukas

Verkställande direktör, den 1 mars–16 augusti 2020

Vi möter efterfrågan på klimatsmart resande

Under många år har vi arbetat strukturerat för att möta, och gärna överträffa, förväntningarna från våra kunder och resenärer. Därför var vi väl rustade när tilltagande klimatmedvetenhet ökade intresset för tågresor och SJ. Vi har hela tiden örat mot rälsen för att förstå vilka drivkrafter som påverkar vår affär.

Fler som vill och behöver resa

Allt fler väljer att ta tåget till arbetet, mötet, vänner eller semestern. De senaste 20 åren har efterfrågan på tågresor stadigt ökat. Fler avgångar att välja bland, mer kundanpassade erbjudanden, ännu enklare bokning och ökad klimatmedvetenhet bidrar till intresset för tåg.

Kortare restider med tåg ökar valfriheten när människor kan välja att bo allt längre bort från den ort där de arbetar eller studerar. Samtidigt blir arbetsmarknaden mer flexibel när företag kan rekrytera från ett större område, vilket skapar förutsättningar för ekonomisk tillväxt.

I Sverige ökar både andelen som väljer tåget framför andra transportmedel och antalet som potentiellt vill eller behöver resa. Sedan år 2000 har Sveriges befolkning ökat med cirka 1,4 miljoner och enligt SCB:s prognos kommer folkmängden att fortsätta öka snabbt.

Hur SJ agerar: Vi förbättrar och anpassar våra erbjudanden så att de passar affärsresenärer, pendlare, studenter och alla andra som vill och behöver resa. Vårt kundlöfte är en säker och punktlig resa med god service.

På attraktiva sträckor och avgångar får inte fler tåg plats på befintliga spår. Det är fullt på spåren. För att fler ska kunna välja SJ och tåget kör vi därför längre tåg när vi kan. Nya X 2000 som vi tar i trafik från 2020 kommer att ha plats för fler resenärer. Vår prismodell syftar också till att fylla tågen genom lägre biljettpris på mindre populära avgångar.

De närmaste åren investerar vi cirka 12 miljarder kronor i fler och modernare tåg. I vår roll som Sveriges största person-tågsoperatör argumenterar vi för att investeringar även behöver göras i underhåll av Sveriges järnvägar och att nya banor behöver byggas i snabb takt för att fler tåg ska kunna köras och för att förbättra punktligheten.

En mer marknadsdriven järnväg

Den svenska järnvägen är avreglerad och därmed helt öppen för konkurrens. Det ställer krav på operatörerna att vara innovativa och konkurrenskraftiga, vilket i sin tur stärker tåget gentemot andra transportmedel. Det är bra för järnvägsbranschen, samhället, miljön och inte minst för resenärerna som över tid fått fler avgångar att välja på till lägre biljettpris.

För gränsöverskridande tågtrafik i Europa finns flera hinder. EU:s Fjärde järnvägspaket syftar till att minska de tekniska hindren och skapa en gemensam avreglerad järnvägsmarknad. Sverige har i viss utsträckning setts som modell för hur det ska gå till. Från 2020 ska det vara möjligt att ansöka om tåglägen och kapacitet för kommersiell persontrafik inom hela EU.

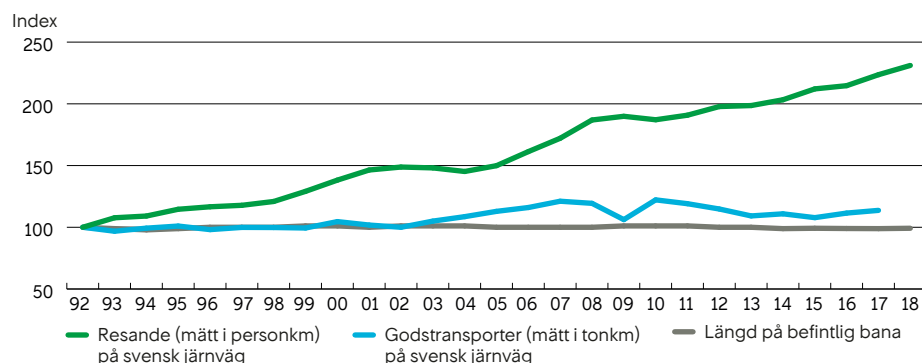
Under en övergångsperiod finns dock möjligheter till nationella undantag från Fjärde järnvägspaketet som gör att marknadsöppningen kan dröja i flera länder. Upphandlad trafik som riskerar att påverkas negativt av nya kommersiella linjer kan till exempel skyddas av ett särskilt regelverk. Genom direktupphandling av stora delar av trafiken kan nationella operatörer också skyddas från konkurrensutsättning.

Hur SJ agerar: Konkurrensen får oss att fokusera på det resenärerna värdesätter mest, till exempel restider, anslutningar, enkel bokning och betalning samt information om trafikläget.

För att vara konkurrenskraftiga arbetar vi smartare. Förbättrade processer och digitalisering gör att vi kan sänka våra kostnader, vilket möjliggör lägre biljettpriser. Att vi utvecklar vår verksamhet i våra grannländer innebär att fler resenärer kan ta del av SJs uppbyggda struktur- och kunskapskapital. Det gör att vi kan behålla och stärka SJs långsiktiga konkurrenskraft i Sverige. Genom att visa på goda erfarenheter från den svenska avregleringen kan vi påverka fler länder att öppna upp sina marknader.

SJ deltar aktivt i arbetet inom bransch- och arbetsgivarförbundet Tågföretagen och Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) för att skapa lösningar och regelverk som gynnar både tågoperatörer och resenärer. CER är den viktigaste samarbetsorganisationen för järnvägsföretag i Europa.

Allt fler resenärer och mer gods trängs på svenska järnvägsbanor



Tågresandet i Sverige har mer än fördubblats sedan början av 1990-talet. Den totala banlängden har samtidigt minskat.

Index: 100 = 1992
Källa: Myndigheten Trafikanalys

Tåg behövs för att nå klimatmålen

Tåget är det mest energieffektiva transportslaget och har låg miljöbelastning eftersom 78 procent av de allmänna svenska järnvägarna är elektrifierade och de flesta tåg drivs av el. Tåget och SJ har därför en central roll för att Sverige ska nå sitt klimatmål.

Tåget kan transportera många människor direkt mellan olika stadskärnor. Dessutom tar järnväg liten plats. Ett dubbel-spår för tåg har samma kapacitet som en 15-filig motorväg.

Hur SJ agerar: Alla SJ ABs resor är märkta med Naturskydds-föreningens Bra Miljöval eftersom vi köper förnybar el och dessutom uppfyller de övriga krav som krävs för märkningen. Vårt största bidrag till ett hållbart samhälle är därför att verka för ökat tågresande, bland annat genom större utbud och förbättrad punktlighet.

Vi förbättrar dessutom vår energieffektivitet, och punktlighet, ytterligare genom vårt egenutvecklade verktyg för miljöanpassad körning.

1 flygresor ger lika mycket koldioxidutsläpp som **40 000** tågresor. *

* Jämförelsen avser sträckan Stockholm–Göteborg. Läs mer om hur vi räknar på sj.se/klimatsmart

Digitalisering gör tågresan enklare och mer pålitlig

Kunder förväntar sig att det digitala mötet med ett företag ska vara minst lika bra som det fysiska, fast tillgängligt dygnet runt och överallt. Digitaliseringen skapar även förutsättningar för nya arbetssätt.

Uppkoppling av olika komponenter i tåg och på spåren underlättar och effektiviserar underhållet genom att skickad data kan ge information i god tid om att något behöver repareras eller bytas. Den pågående digitaliseringen av den svenska järnvägen förbättrar säkerheten ytterligare och bidrar till att trafiken blir punktligare.

Hur SJ agerar: Vi vill vara Sveriges mest digitala företag. Sjäs digitalisering drivs tvärfunktionellt för att vi ska kunna lära av varandra och samordna aktiviteter. På sikt ser vi en stor potential i att skapa nya affärer.

Digitaliseringen av Sjäs kundkanaler har efterfrågats av våra kunder och resenärer som förväntar sig att vi ska vara ständigt tillgängliga. Våra medarbetare använder digitala verktyg för att effektivisera det dagliga arbetet och virtual reality (VR) gör våra tågutbildningar mer flexibla och verklighetsstrogna.

Vi använder 3D-printning för att tillverka och ibland förbättra reservdelar som inte längre går att få tag på, till lägre styckekostnad och snabbare än om en leverantör skulle sätta upp tillverkningsprocessen bara för oss.

Sjäs nya tåg kommer att bli bland de mest intelligenta fordonen i Sverige. Redan idag är vissa komponenter uppkopplade vilket innebär att vi kan utföra underhåll på ett mer effektivt sätt. Det förbättrar förutsättningarna för punktlighet och god komfort under resan med oss.



Våra allra viktigaste intressenter är våra kunder, resenärer och medarbetare.

Vi utvecklas genom dialog med våra intressenter

Vi förbättrar, förändrar och förtydligar vårt erbjudande. Och det är den konstruktiva dialogen med våra intressenter som utgör grunden för det. Individer, organisationer och företag ställer med rätta höga krav på oss och förväntar sig mer än bara en smidig resa.

Många påverkas av SJs tågtrafik. Därför har vi valt att hålla vår intressentdialog så omfattande som möjligt för att få ta del av många perspektiv. Våra allra viktigaste intressenter är våra kunder, resenärer och medarbetare.

Vi förväntas ta ansvar för vår sammantagna påverkan på människor och miljö samt skapa värde för samhället. För att kunna leva upp till de krav och förväntningar som ställs behöver vi förstå vilka frågor som är väsentliga för våra intressenter. Vår täta dialog med intressenter bygger på ömsesidigt förtroende, respekt och öppenhet och tillför värdefulla insikter för att vidareutveckla vårt erbjudande.

Viktiga frågor under 2019

Säkerhet, punktlighet och trafikinformation var de tre frågor som under 2019 var viktigast för SJs intressenter.

De förbättringar vi gjort av vårt erbjudande tillsammans med en tilltagande samhällsdebatt kring klimatförändringar bidrog till att resandet med SJ fortsatte att öka. De investeringar på cirka 12 miljarder kronor i fler och modernare tåg som vi kommer att göra de närmaste åren fick därför stor uppmärksamhet. Nyfikenheten var stor och önskemålen många kring hur tågen ska vara utformade och vilka linjer de ska trafikera.

Läs mer om SJs väsentlighetsanalys på sidan 99.



Intressent

Kunder/resenärer: Våra kunder och resenärer är våra viktigaste intressenter och relationen med dem är avgörande för Sjs fortsatta framgång och tillväxt.

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.

Trafikverket: Trafikverket är Sjs viktigaste leverantör och samverkanspartner i Sverige för att leverera tågresor till resenärerna. Samverkan inkluderar såväl strategiskt arbete med tidtabeller och underhållsåtgärder på järnvägen som operativt arbete kring trafikläget.

Ägare: SJ ägs till 100 procent av svenska staten. Det övergripande målet för ägaren är att Sjs verksamhet ska bedrivas effektivt, långsiktigt och hållbart så att värdeutvecklingen blir den bästa möjliga.

Kollektivtrafikmyndigheter: SJ kör kommersiell trafik och trafik på uppdrag av kollektivtrafikmyndigheter, främst regionala. Sjs trafik bidrar därigenom till regionala trafikförsörjningsprogram med såväl kommersiell som samhällsfinansierad tågtrafik.

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

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

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

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

Frågor i fokus 2019

Fortsatt förbättrad trafikcommunication, utveckling och förbättring av våra digitala kanaler samt ökad personalisering av erbjudanden och i kommunikation och möten med resenärer. Minskad och förklarad administrativ hantering för våra avtalskunder. Tåget som det klimatsmarta sättet att resa.

Fortsatt fokus på hälsosam arbetsplats med friska medarbetare. Stärkt fokus på att minska hot och våld från resenärer i arbetsmiljön.

Förbättrad punktlighet och regularitet i järnvägssystemet. Mer korrekta prognoser vid störningar. Åtgärder mot otillåtet spårinträngande. Effektivare planering och genomförande av underhållsarbeten. Ta hänsyn till hastighetsnedsättningar på grund av brister i infrastrukturen i nästkommande tågplan, eller ännu hellre åtgärda identifierade brister och därefter ta bort de tillfälliga hastighetsnedsättningarna.

Uppföljning av hållbart företagande och finansiella mål.

Kvalitet, robusthet och punktlighet. Resenärernas nöjdhet och för resenärerna optimerade trafikutbud som också är kostnadseffektiva. Sjs fordonsplaner, dels reinvesteringar i X 2000, dels styrelsens inriktningsbeslut om investering i nya regionalåtgärder.

Punktlighet, hållbarhet, effektivitet. Mätning av vår upplevda samarbetsförmåga och etablering samt utveckling av fördjupade partnerskapssamarbeten. IT-säkerhet. Upphandlingslagstiftning (LUF). Skyddande av personuppgifter.

Social, ekonomisk samt miljömässig hållbarhet. Nationell infrastrukturplan för 2018–2029. En ny generation stambanor. Regionala utvecklingsplaner. EU:s nya dataskyddsförordning (GDPR). Digitalisering. Gemensamma biljettlösningar. EU:s Fjärde järnvägspaket.

”Det svenska alternativet”, reseinspiration för tågsemester i Sverige. Kraftigt ökat tågresande, anpassning i tidtabell för matchning till tåg mot kontinenten. Inriktningsbeslut om investering i nya regionalåtgärder.

Trafikutbud – antal avgångar, avgångstider och tillgänglighet. Sjs investeringar i tåg.

Vi utvecklar vår trafik

SJ finns från Narvik i norr till Köpenhamn i söder, från Stockholm i öster till Oslo i väster. Vi kör både kommersiell och upphandlad persontågstrafik, vilket gör oss mer konkurrenskraftiga på båda marknaderna. Under 2020 utökar vi vår verksamhet när vi börjar köra Öresundstågen och tågen i Trafikpaket Nord i Norge.

Drygt hälften av den svenska tågmarknaden är upphandlad. SJ har därför i många år konkurrerat med stora, internationella tågoperatörer på vår hemmamarknad. Det har gjort oss kundfokuserade, mer effektiva och väl rustade att möta konkurrens på såväl våra kommersiella linjer som i upphandlingar i Sverige och i övriga Norden.

Kommersiell trafik

Kommersiell trafik körs på en sträcka som är tillräckligt lönsam för att en eller flera tågoperatörer ska välja att trafikera den.

Vår kommersiella trafik bedrivs under SJs varumärke där vi ansvarar för utveckling, försäljning, produktion och leverans. Alla SJ ABs resor är märkta med Bra Miljöval och vi kör i stora delar av Sverige samt till Köpenhamn och Oslo.

Vi arbetar ständigt med att förbättra vår konkurrenskraft ytterligare så att fler resenärer väljer tåget och SJ. Enkel bokning i SJs prisbelönte app eller på sj.se, täta avgångar, korta restider, ankomst direkt till stadskärnan och vår service ombord uppskattas av allt fler resenärer och gör SJ till Sveriges ledande tågoperatör.

Upphandlad trafik

Upphandlad tågtrafik är en viktig del av SJs strategi och vi är den största aktören inom upphandlad tågtrafik i Sverige. Från juni 2020 ansvarar vi för tågtrafiken i Trafikpaket Nord i Norge, vår första upphandlade affär som i sin helhet är utanför Sverige. Från december 2020 får vi även ett helhetsansvar för att driva och utveckla Öresundstågstrafiken och vi fortsätter att ansvara för den upphandlade nattågstrafiken Stockholm–Östersund–Duvud. SJ kommer däremot inte att köra upphandlad nattågstrafik Stockholm–Luleå–Narvik från december 2020.

Ibland kör vi upphandlad trafik under SJs varumärke (exempelvis nattågstrafiken till och från Jämtland), ibland under beställarens varumärke (exempelvis Västtågen). I vissa upphandlade affärer i Sverige använder vi våra egna tåg, men i de flesta bemannar och underhåller vi tåg som upphandlaren äger.

Stark tillväxt för upphandlad tågtrafik

Den svenska lagen om kollektivtrafik möjliggör regional och lokal trafik i områden där antalet resenärer inte är tillräckligt för att en operatör ska kunna köra lönsam trafik. Istället kan trafiken upphandlas på uppdrag av regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) eller Trafikverket och delfinansieras med skattemedel. Upphandlad trafik är idag den del av den svenska tågmarknaden som växer mest i Sverige.

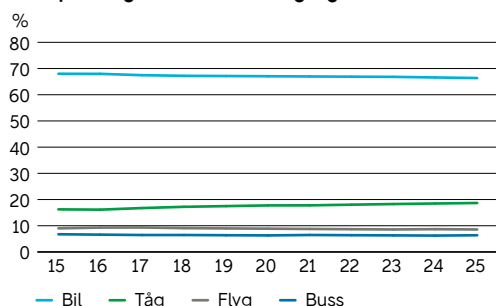
Den upphandlade tågmarknaden i Europa kommer att öka kraftigt framöver. Med Sverige som föregångsland avregleras nu järnvägarna inom EU och i Norge som en del av införandet av Fjärde järnvägspaketet. Läs mer på sidan 6.

Konkurrens ger bättre utbud till lägre pris

Våra främsta konkurrenter är bilen, inrikesflyget och andra tågoperatörer. På den svenska järnvägsmarknaden råder sedan länge konkurrens inom upphandlad trafik. Flera operatörer, både svenska och utländska, kör kommersiell tågtrafik. Vår kommersiella trafik får även konkurrens av upphandlad trafik som ofta kör samma delsträckor.

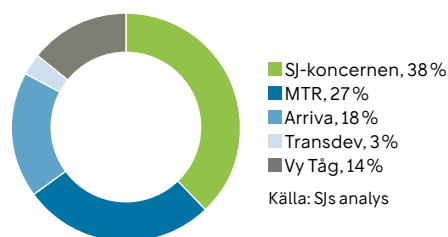
Ökad konkurrens har gett resenärerna fler avgångar till lägre biljettpriser.

Transportslagets andelar av långväga resor



Källa: Trafikverket, KTH, SJs analys

Uppskattade marknadsandelar inom upphandlad tågtrafik i Sverige per december 2020



På den svenska avreglerade järnvägsmarknaden kan resenärerna välja mellan flera tågoperatörer på populära sträckor. Avregleringen har således medfört att resenärerna fått fler avgångar och lägre biljettpreiser. Större utbud har bidragit till ett ökat tågresande i Sverige, och tåg tar marknadsandelar från andra trafikslag för inrikes resor.

Konkurrens från främst utländska och statligt ägda bolag

De tågoperatörer som etablerat sig i Sverige har främst varit internationella, finansiellt starka och med statligt ägda moderbolag bakom sig.

Tyska statens bolag Deutsche Bahn äger Arriva som bland annat kör Pågatågen och Östgötapendeln. Franska staten är majoritetsägare av Transdev som kör Öresunds-tågen till december 2020 då SJ tar över. Transdev har även kommersiell trafik i Sverige under varumärket Snälltåget. MTR Express och MTR Pendeltågen är en del av MTR Corporation som är noterat på börsen i Hongkong med Hongkong-regionens regering som huvudägare. Dessa bolag kör kommersiell trafik på linjen Stockholm–Göteborg samt ansvarar för den upphandlade pendeltågstrafiken i Stockholms län. Norska statens Vygruppen äger Vy tåg (före detta Tågkompaniet) som kör upphandlad tågtrafik, bland annat Krösatågen och X-tåget.

Inför 2020 har privatägda FlixTrain meddelat att de på kommersiell basis kommer att börja trafikera vissa sträckor i Sverige.

Svenska tågoperatörer har däremot inte haft samma möjlighet att köra tåg utomlands på grund av ländernas lagstiftning. Att nu samtliga järnvägsmarknader inom EU avregleras inom ramen för Fjärde järnvägspaketet är ett viktigt steg för att skapa konkurrens på lika villkor.

Många aktörer samverkar på svenska järnvägen

Ett 30-tal kollektivtrafikmyndigheter och tågoperatörer erbjuder tågresor i Sverige. Därtill finns ett stort antal andra aktörer som exempelvis kör godståg, arbetar med underhåll eller äger infrastruktur och fastigheter. Om en störning uppstår är det många som berörs och gemensamt behöver arbeta för att åtgärda problemet så snart som möjligt och utan att störningen sprider sig. Samverkan är därför viktig både i den dagliga verksamheten och på mer strategisk nivå.

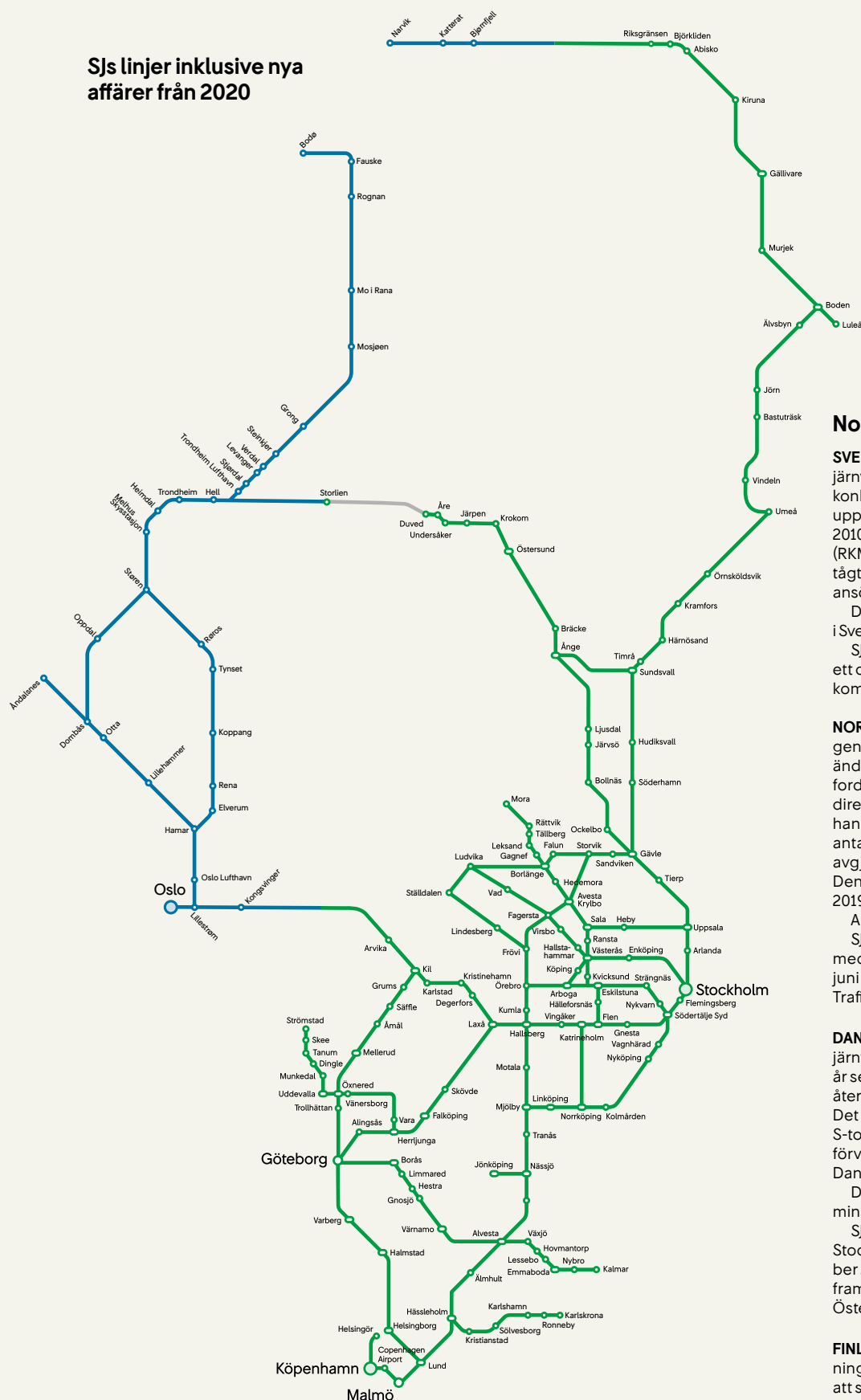
Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet för svensk järnväg. De har fokus på säkerhet och ansvar för godkännande och regelbunden uppföljning av infrastrukturförvaltare, tågoperatörer, tågfordon och lokförare. Den 16 juni 2020 tar European Union Agency for Railways (ERA) över ansvaret för bland annat godkännande av tågfordon inom EU.

Den statliga myndigheten Trafikverket är infrastrukturförvaltare för merparten av den svenska järnvägen. Trafikverket tar även fram den svenska tågtidtabellen (tågplanen). Infrastrukturförvaltare ansvarar för att järnvägsinfrastrukturen, exempelvis spår, kontaktledningar och växlar, är i gott skick.



Tåg i Bergslagen är en av SJs upphandlade affärer.

SJs linjer inklusive nya affärer från 2020



Nordens järnvägsmarknader

SVERIGE Avregleringen av den svenska järnvägsmarknaden inleddes med konkurrensutsatta upphandlingar inom upphandlad trafik och var fullt genomförd 2010. Regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) och Trafikverket upphandlar tågtrafik och den som uppfyller kraven kan ansöka om att få köra kommersiell trafik.

De senaste 20 åren har tågresandet ökat i Sverige.

SJ trafikerar stora delar av landet med ett omfattande trafikutbud inom såväl kommersiell som upphandlad tågtrafik.

NORGE Norges järnvägsmarknad genomgår sedan ett par år en stor förändring. Alla tåg ägs av det statliga fordonsbolaget Norske Tog. Jernbane-direktoratet har uppdraget att upphandla driften av landets tågtrafik i ett antal geografiska trafikpaket. Under 2018 avgjordes den första upphandlingen. Den andra och tredje slutfördes under 2019 med SJ respektive Vy som vinnare.

Allt fler väljer att resa med tåg i Norge.

SJ kör idag till Oslo och Narvik, till och med 2019 körde vi även till Halden. Från juni 2020 ansvarar SJ för tågtrafiken i Trafikpaket Nord i Norge.

DANMARK Avregleringen av den danska järnvägsmarknaden påbörjades för 15 år sedan men pausades. Under 2018 återupptogs delvis upphandlingarna. Det största tågtrafikavtalet i Norden, S-togen (pendeltågen i Köpenhamn), förväntas upphandlas under 2020-talet. Danska staten upphandlar all tågtrafik.

De senaste fem åren har tågresandet minskat i Danmark.

SJ kör snabbtåg till Köpenhamn från Stockholm och Göteborg. Från december 2020 kör SJ även Öresundstågen fram till danska gränsen och från 2022 till Österport i Köpenhamn.

FINLAND Finland har påbörjat omställningen till en avreglerad marknad med att separera fordon, underhållsverkstäder och stationer från statliga VR. Den första upphandlingen avser pendeltågen i Helsingforsområdet, som upphandlas av Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HSL/HRT) under 2020. Efter valet och regeringsskiftet 2019 har övriga upphandlingar stoppats och avregleringen flyttats till nästa mandatperiod.

Även i Finland ökar tågresandet kraftigt.

Under 2020 kör vi upphandlad trafik under dessa varumärken



västtågen



NORD

ÖRESUNDSTÅG



Vi erbjuder framtidens sätt att resa

SJ erbjuder marknadens mest kundnära och hållbara resande i egen regi och tillsammans med andra. Vår långa närvaro på både den kommersiella och den upphandlade marknaden innebär att vi har gedigen erfarenhet och kan erbjuda helhetslösningar till upphandlare och resenärer.

Produktionsmodellen för att köra punktliga tåg med god service är i grunden densamma: Tågen måste vara på plats och underhållna enligt plan och efter behov, ha lokförare och tågvårdar med rätt kompetens ombord och bistron ska vara försedd med mat och dryck. Allt detta kräver att vi planerar noggrant och att vi har duktiga trafikledare som vid behov kan göra snabba ändringar så att allt fungerar trots trafikstörningar.

Samma produktionsmodell utgör grund för både vår kommersiella och upphandlade tågtrafik. Vi gör sedan nödvändiga anpassningar utifrån linjens eller affärens specifika förutsättningar.

Erfarenheten sitter i väggarna

164 år efter vår första avgång erbjuder vi fortfarande framtidens sätt att resa. SJ har varit närvarande i hela den svenska järnvägshistorien och vi fortsätter att utvecklas i nära samarbete med kunder, resenärer och andra viktiga intressenter. Vi är idag Sveriges och Europas mest digitala reseföretag enligt BearingPoint.

Vår tågflotta är stor och växande. Vi äger alla tåg i vår kommersiella trafik och under årens lopp har vi fått stor erfarenhet av hur vi mest effektivt hanterar tågens livscykel och underhåll.

Många tåg och erfarna medarbetare över stora delar i Sverige och snart i Norge gör att vi vid behov kan starta trafik med kort varsel. Vi kan tågtrafik och vet både vad som behövs och hur man gör.

Läget för nya stambanor i Sverige

Enligt Januariavtalet som ligger till grund för regeringens arbete ska nya stambanor för höghastighetståg färdigställas så att Stockholm, Malmö, Göteborg och mellanliggande städer och regioner knyts samman. I den nationella planen för 2018-2029 finns pengar avsatta för att påbörja de tre första delsträckorna. SJ anser att höghastighetståg framförs i minst 320 km/h.

Vi skapar hållbart resande för fler

SJ vill vara Sveriges ledande järnvägsoperatör och en av Europas erkänt bästa och mest efterfrågade operatörer. Det ska vi uppnå i nära samverkan med våra partners och leverantörer. Vår strategiska inriktning syftar till att utveckla våra befintliga erbjudanden samtidigt som vi skapar nya affärer genom att tillvarata de möjligheter som finns.

Tåget är det mest energieffektiva transportslaget och har låg miljöbelastning. SJ har därför en viktig roll för att nå Sveriges klimatmål. Ökade satsningar på järnvägsunderhåll, stor efterfrågan på tågresor och fortsatt avreglering i Europa gör att vi ser ljus på framtiden.

Vision

Ett SJ att lita på och längta till

Värdeord

Pålitligt, Enkelt, Mänskligt och Härligt

Syfte

Vi för människor närmare varandra, varje dag

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.

Hållbar styrning

Vi styr och följer SJs verksamhet utifrån sex styrområden med tydliga mål. Vi kontrollerar regelbundet att vi rör oss åt rätt håll och sätter vid behov in åtgärder för att vi ska nå våra mål. SJ ska vara hållbart både nu och på lång sikt.



Medarbetare



Partnerskap & resurser



Samhälle



Kund



Process



Finans

Läs mer om respektive styrområde på sidorna 18-40.

Tåget är det mest energieffektiva transportslaget och har låg miljöbelastning.

SJ bidrar till de globala hållbarhetsmålen

Världens ledare har förbundit sig att fram till 2030 utrota extrem fattigdom, minska ojämlikheter och orättvisor i världen samt att lösa klimatkrisen. För att nå detta har 17 globala hållbarhetsmål beslutats. UNEP, FN:s utvecklingsprogram, har ett samordnande ansvar för att hjälpa länder med att integrera målen i sina nationella policyer och budgetar. Även företag förväntas analysera målen och identifiera hur deras verksamhet kan bidra till måluppfyllelsen. SJ har för affärsplaneperioden 2019–2023 identifierat tre av målen där vi kan bidra och vara en del av lösningen:

Mål 7: Hållbar energi för alla

Delmål 7.3 innebär att den globala förbättringstakten vad gäller energieffektivitet ska fördubblas till 2030.

SJs bidrag: Tåget är det mest energieffektiva transportslaget – både idag och i framtiden oaktat om övriga, mer miljöbelastande trafikslag, lyckas minska sin klimatpåverkan. Det är trångt på svenska järnvägar och SJ argumenterar därför för att vi både behöver nya järnvägar och bättre standard på de som finns. Ökad kapacitet ger plats för fler och punktligare tåg.

Mål 10: Minskad ojämlikhet

Delmål 10.2 innebär att alla människor, oavsett ålder, kön, funktionsvariation, ras, etnicitet, ursprung, religion eller ekonomisk ställning, ska inkluderas i det sociala, ekonomiska och politiska livet.

SJs bidrag: Vi ska vara ett SJ för alla – både när det gäller våra resenärer och i vår roll som arbetsgivare med medarbetare i stora delar av Sverige.

Mål 11: Hållbara städer och samhällen

Delmål 11.2 innebär att alla senast 2030 ska ha tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem. Det förutsätter förbättrad trafiksäkerhet, inte minst genom utbyggd kollektivtrafik. Delmål 11.a innebär att positiva ekonomiska, sociala och miljömässiga kopplingar mellan olika områden ska främjas genom att stärka den nationella och regionala utvecklingsplaneringen.

SJs bidrag: SJ erbjuder det mest energieffektiva och säkra transportmedlet. Vi deltar i samtal och samarbeten på såväl nationell som regional och lokal nivå för att skapa ett hållbart transportsystem. Våra tidtabeller möjliggör för människor att bo på ett ställe och arbeta eller studera på ett annat.



Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för SJ AB (organisationsnummer 556196-1599) avger härmed årsredovisning och koncernredovisning för räkenskapsåret som slutade den 31 december 2019.

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 2019

- SJs tåg hade den högsta punktligheten för lång-, medel- och kortdistanståg sedan 2013 tack vare SJs strukturerade arbete. Pålitligare tågtrafik medförde att resandeutvecklingen¹⁾ ökade med 11 procent jämfört med föregående år.
- SJ ABs kunder har aldrig varit nöjdare och helårsutfallet för Nöjd kundindex (NKI) blev det högsta sedan mätningarna inleddes. Ökningen förklaras främst av högre punktlighet och övriga förbättringsåtgärder som genomförts.
- SJ vann två nya avtal inom upphandlad trafik. Från juni 2020 och åtta år framåt ansvarar SJ Norge AS för tågtrafiken på norska Dovrebanen och Nordlandsbanen samt de fem underliggande sträckningarna. SJ Öresund AB ansvarar för Öresundstågen från december 2020 och åtta år framåt.
- SJ Öresund och Mantena tecknade den 25 september partnerskapsavtal om fordonsunderhåll i Hässleholms nya depå.
- SJ ABs styrelse fattade ett inriktningsbeslut om anskaffning av cirka 30 nya regionaltåg, en investering på cirka tre miljarder kronor. Tillsammans med tidigare beslut innebär det att SJ investerar cirka 12 miljarder kronor i fler och modernare tåg de närmaste åren.
- Enligt dom meddelad av EU-domstolen den 28 februari ska SJ följa upphandlingsreglerna i lagen om offentlig upphandling inom försörjningssektorerna (LUF). SJ har gjort en anpassning av inköpsprocessen och lämnade den 13 december in en ansökan om undantag från försörjningsdirektivet (LUF) för den svenska järnvägsmarknaden till EU-kommissionen.
- SJ AB avyttrade sin andel i SilverRail Technologies AB till SilverRail Technologies Inc. vilket medförde en realisationsvinst på 58 MSEK i koncernen.
- En omstruktureringsreserv på 76 MSEK sattes av med anledning av det effektiviseringsprogram som SJ genomför i syfte att säkra SJs konkurrenskraft och finansiella position.
- Konkursverket beslutade att avskryva ärendet om klagomål från MTR Express och Saga Rail gällande onlineförsäljning av biljetter via SJs kanaler. Konkursverket rekommenderade samtidigt regeringen att initiera en utredning om biljettförsäljning inom den kommersiella tågtrafiken. Regeringen tillsatte i augusti en utredning för att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige.
- SJs vd och koncernchef Crister Fritzson meddelade att han kommer att lämna SJ under våren 2020.
- SJ fick förnyat förtroendet att ansvara för tågtrafiken mellan Göteborg och Karlstad (Vänertåg) under åtta år från december 2020.

SJs verksamhet och marknad

SJ är ett reseföretag där kärnverksamheten är persontrafik på järnväg. SJ är huvudsakligen verksamt på marknaderna för

regional- och fjärresor inom Sverige samt till Oslo, Narvik och Köpenhamn. SJ kör kommersiell samt upphandlad tågtrafik. Tågresandet i Sverige visar en positiv utveckling där befolkningstillväxt och urbanisering, avreglering och internationalisering samt ökad klimatmedvetenhet driver efterfrågan.

Tåget är det mest energieffektiva och minst miljöbelastande trafikslaget och därmed viktigt för att Sverige ska nå sitt ambitiösa klimatmål. Stora investeringar behövs för att svensk järnvägsinfrastruktur ska bli mer robust och få den kapacitet som är nödvändig för att möta efterfrågan. Enligt Januariavtalet som ligger till grund för regeringens arbete ska nya stambanor för höghastighetståg färdigställas så att Stockholm, Malmö, Göteborg och mellanliggande städer och regioner knyts samman. I den nationella planen för 2018-2029 finns pengar avsatta för att påbörja de tre första delsträckorna.

Den svenska järnvägen är öppen för konkurrens. Det bidrar till ökat utbud och ställer krav på alla operatörer att vara konkurrenskraftiga, vilket stärker tåget gentemot andra transportmedel.

För gränsöverskridande tågtrafik i Europa finns flera hinder. EU:s Fjärde järnvägspaket syftar till att minska de tekniska hindren och skapa en gemensam avreglerad järnvägsmarknad. Sverige har i viss utsträckning setts som modell för hur det ska gå till. Från 2020 ska det vara möjligt att ansöka om tåglägen och kapacitet för kommersiell persontrafik inom hela EU. I Norge, Danmark och Finland har avregleringen påbörjats med redan avslutade, pågående och planerade upphandlingar.

Osäkerhetsfaktorer

SJs upphandling av nytt tågskyddssystem för bland annat X 2000 har blivit föremål för överprövning hos förvaltningsrätten i Stockholm. Det nya tågskyddssystemet krävs för att kunna trafikera infrastruktur med det av EU standardiserade signalsystemet ERTMS. Enligt Trafikverkets plan ska ERTMS vara införd på Södra stambanan till januari 2023.

Vid tidpunkten då EU-domstolen meddelade dom innebärande att SJs verksamhet omfattas av upphandlingsskyldighet enligt LUF hade SJs upphandling av nytt tågskyddssystem pågått i drygt två års tid. Om SJ skulle börjat om upphandlingen med ett annonserat förfarande enligt LUF skulle X 2000-flottan inte hinna utrustas med nytt tågskyddssystem till januari 2023. Mot denna bakgrund bedömde SJ att det förelåg synnerlig brådskande och genomförde därför upphandlingen såsom ett förhandlat förfarande utan föregående annonsering.

Efter att upphandlingen slutförts och avtal tecknats med den leverantör som lämnat det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet lämnade en annan leverantör in en begäran om överprövning med yrkande om att avtalet ska ogiltigförklaras. Förvaltningsrätten har i dom meddelad den 10 mars 2020 avslagit leverantörens begäran om överprövning. Rätten anser att SJ haft rätt att genomföra upphandlingen utan föregående annonsering då anskaffningen varit absolut nödvändig och det förelegat synnerlig brådskande.

Förväntad framtida utveckling

SJ vill vara Sveriges ledande järnvägsoperatör och en av Europas erkänt bästa och mest efterfrågade operatörer. Att verka för ökat tågresande är en central del i SJs strategi för att expandera affären och skapa strategisk tillväxt, både inom kommersiell och upphandlad trafik. Under 2019 ökade resandet med SJ med 11 procent jämfört med året innan. De närmaste åren kommer SJ att investera cirka tolv miljarder kronor i fler och modernare tåg för att kunna möta efterfrågan.

¹⁾ Resandeutveckling inkluderar resande med SJ-biljett avseende kommersiell egen- trafik och upphandlad trafik exklusive resande med periodkort inom upphandlad trafik. Dock ingår samtligt resande med periodkort inom ramen för Movingo-avtalet.

SJ utvärderar kontinuerligt hur verksamheten kan växa genom att analysera befintliga och nya linjer såväl nationellt som internationellt. Under 2019 vann SJ två av Nordens största avtal inom upphandlad tågtrafik och kommer därför från 2020 att få ett helhetsansvar för tågtrafiken i Trafikpaket Nord i Norge och för Öresundstågen. Avtalen kommer över tid att väsentligt öka SJs omsättning.

Flera viktiga upphandlingar kommer att genomföras i Sverige, Norge, Danmark och Finland. SJ utvärderar dessa affärer noggrant.

Händelser efter balansdagen

SJs beredskapsgrupp följer spridningen av Coronaviruset noggrant och hör samman rekommendationer från myndigheter, däribland Folkhälsomyndigheten. SJs styrelse och ledning följer

utvecklingen mycket noga och planerar för olika scenarios. Genomförande av dessa planer beslutas och genomförs successivt beroende på utvecklingen och med ett långsiktigt fokus. Minskningen av resandet kommer att innebära en negativ påverkan på såväl första kvartalets resultat som helåret 2020. Påverkan på finansiell ställning samt betalningsberedskap bevakas och bedöms löpande. I dagsläget går det inte att göra en bedömning av i vilken omfattning SJs verksamhet påverkas.

Givet den stora osäkerhet som finns kring vilka effekter Coronaviruset och åtgärder för att bromsa smittspridningen kan få på SJs verksamhet, har styrelsen beslutat att dra tillbaka sitt tidigare förslag om en utdelning på motsvarande cirka 30 procent av årets resultat för SJ-koncernen. Styrelsen föreslår nu istället att ingen utdelning lämnas för räkenskapsåret 2019.

Hållbarhetsrapport: Ansvarsfull styrning

Hållbart företagande är integrerat i SJs affärsmodell. Med utgångspunkt i vision, affärsidé, värdeord och vårt balanserade styrkort kan vår verksamhet bedrivas så att våra kunder och resenärer erbjuds en resa som är socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar. Vi använder ett balanserat styrkort med sex styrområden för att regelbundet mäta och följa upp var vi står i förhållande till uppsatta mål.

Övergripande analys av utfall 2019

Under året hade samtliga SJs nyckeltal en positiv trend även om inte alla mål nåddes. Punktigheten för SJs tåg blev den högsta sedan det branschgemensamma målet på 95 procents punktighet fastställdes 2013 och samarbetet Tillsammans för Tåg i Tid (TTT) inleddes. Högre punktighet var en viktig förklaring till att

SJ ABs Nöjd kundindex (NKI) nådde en ny toppnotering. Även SJ Götalandstågs Nöjd resenärsindex (NRI) förbättrades i hög utsträckning tack vare högre punktighet.

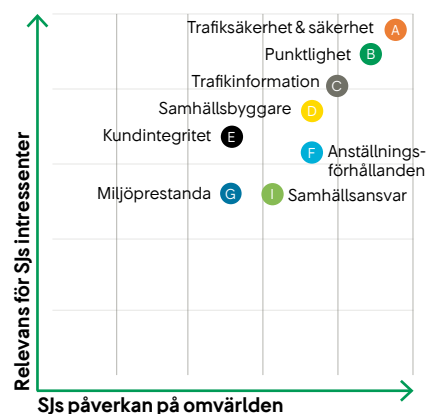
Sjukfrånvaron i SJ-koncernen fortsatte att minska. Prestationsindex stärktes medan Ledarskapsindex låg kvar på samma nivå som 2018.

Nettoskuldssättningsgraden visar att SJs kapitalstruktur är starkare än vad ägarens långsiktiga mål anger. SJ står inför stora investeringar som kommer att öka skuldssättningen. Styrelsen föreslår att ingen utdelning lämnas för räkenskapsåret 2019, givet den stora osäkerhet som finns kring vilka effekter Coronaviruset och åtgärder för att bromsa smittspridningen kan få på SJs verksamhet. Avkastningen på operativt kapital överträffade målet.

SJs styrkort

	Utfall 2019	Mål 2019	Utfall 2018	Mål 2020	
Medarbetare					
Sjukfrånvaro, %	4,9	4,8	5,2	4,6	F
Ledarskapsindex	76	77	76	78	F
Prestationsindex	80	81	79	82	F
Mångfald, %, utländsk bakgrund enligt SCB	17	17	17	18	F
Partnerskap & Resurser					
Antal genomförda hållbarhetsrevisioner ¹	7	8	5	6	I
Leverantörs- och partnerskapsindex	8,1	7,6	—	7,8	I
Samhälle					
Trafiksäkerhetsindex	96,7	96,5	96,7	96,5	A
Varumärkesindex SJ AB, VMI	53	55	51	58	D
Miljöindex SJ AB	79	79	77	80	D
SJ Volontär SJ AB, antal timmar	1 235	1 000	752	1 500	I G
Kund					
Nöjd kundindex, NKI, SJ AB	73	75	69	76	C
Nöjd resenärsindex ² , NRI, SJ Götalandstågs pendeltåg	96	93	95	94	C
Nöjd resenärsindex ² , NRI, SJ Götalandstågs regionalståg	96	94	94	95	C
Process					
Punktighet långdistanståg (fjärr- och nattåg), 5 min, %	83	93	77	95	B
Punktighet medeldistanståg (regionaltåg), 5 min, %	92	94	88	95	B
Punktighet kortdistanståg (pendeltåg), 3 min, %	94	93	92	95	B
Regularitet ³ långdistanståg (fjärr- och nattåg), %	97	98	96	98	B
Regularitet ³ medeldistanståg (regionaltåg), %	97	98	96	98	B
Regularitet ³ kortdistanståg (pendeltåg), %	98	98	98	98	B
Finans					
Avkastning på operativt kapital, %	16,2	>7,0 ⁴	11,4	>7,0 ⁴	I
Nettoskuldssättningsgrad, gånger	-0,14	0,5-1,0 ⁵	-0,14	0,5-1,0 ⁵	I
Utdelning, av styrelsen föreslagen utdelning avseende årets resultat, %	— ⁶	30-50	50	30-50	I

SJs väsentlighetsanalys med koppling till styrkortet



¹ Fördjupade leverantörsgrensningar ur ett hållbarhetsperspektiv: Skrivbordsrevision, utökad skrivbordsrevision, på-plats-granskning eller extern inspektion.

² Egen mätmetod, ej jämförbart med utfall för SJ AB.

³ Mäter andelen tåg som avgår från utgångsstation och kommer fram till slutstation enligt den plan som gäller två dygn innan trafikdygn.

⁴ Målet ska nås i genomsnitt.

⁵ Målet ska nås på sikt.

⁶ Givet den stora osäkerhet som finns kring vilka effekter Coronaviruset och åtgärder för att bromsa smittspridningen kan få på SJs verksamhet, har styrelsen beslutat att dra tillbaka sitt tidigare förslag om en utdelning på motsvarande cirka 30 procent av årets resultat för SJ-koncernen. Styrelsen föreslår nu istället att ingen utdelning lämnas för räkenskapsåret 2019.

Ansvarsfull styrning: Medarbetare

SJ är sina medarbetare



Om medarbetarna mår bra, mår SJ bra. Vårt engagemang är SJs starkaste konkurrensfördel. För att kunna möta kundernas och resenärernas förväntningar samt utföra våra uppgifter och hantera de situationer som kan uppstå behöver vi ha rätt förutsättningar, kompetens, verktyg och befogenheter.



För att kunna rekrytera och behålla de bästa talangerna ska SJ vara en attraktiv arbetsgivare. Vi vill förknippas med en uttalad hållbarhetsprofil, erkänt gott ledarskap och stort engagemang i arbetsmiljö- och hälsofrågor.

Utveckling genom dialog

Dialog och involvering av alla medarbetare är avgörande för ömsidig utveckling. Inför att vi tar över avtal inom upphandlad trafik har möten med blivande medarbetare och deras organisationer hög prioritet för att vi tidigt ska kunna möta upp och göra övergången så smidig och trygg som möjligt.

Årliga medarbetarsamtal är en del i medarbetardialogen, liksom medåkning där tågvärdar och lokförare coachas. Samtalen syftar bland annat till att alla SJs medarbetare har individuella mål som är tydligt kopplade till SJs övergripande mål samt en personlig utvecklingsplan.

Flera gånger per år anordnas tvärfunktionella dialogmöten där medarbetare och koncernledning diskuterar aktuella frå-

Viktiga händelser 2019

- Sjukfrånvaron minskade till 4,9 % (5,2)
- Virtual Reality (VR) introducerades i utbildningar
- Ett affärsdrivet utvecklingsprogram för utvalda medarbetare startades

geställningar. Information förmedlas vid möten, arbetsplats-träffar, på intranätet, i veckobrev och av närmaste chef. Vid dessa tillfällen lyfts aktuella frågor, vår riktning framåt liksom regler och rutiner för hur verksamheten ska bedrivas på ett säkert och enhetligt sätt.

Samtliga medarbetare omfattas av kollektivavtal.

Ständig utveckling

SJs pågående digitalisering påverkar både arbetssätt och verktyg. Det ställer nya krav men ger oss även möjligheter när mer repetitiva uppgifter automatiseras och arbetstiden istället kan ägnas åt andra värdeskapande aktiviteter.

Våra ledares kompetens inom förändringsledning och deras förmåga att skapa rätt förutsättningar för delaktighet, engagemang och goda prestationer är avgörande för SJs omställningsförmåga. Ledarutbildningar, skräddarsydda ledarutvecklingsinsatser, mentorskap och coaching är grunderna i SJs ledarutvecklingsplattform, där ryggraden utgörs av involvering och dialog.

Inom den växande SJ-koncernen finns goda möjligheter att växa inom det egna området eller genom att testa något nytt. Varje år genomförs en omfattande successionsplan inom koncernen där efterträdarplanering, kritiska nyckelbefattningar, talanger och framtida chefer identifieras. Hösten 2019 startade Grow, ett affärsdrivet utvecklingsprogram för utvalda medarbetare inom koncernen. Programmet syftar till personlig utveckling och ökad förståelse för SJ och vår omvärld genom konkret arbete med utvalda utmaningar i SJs affärsplan.

Utbildningar anordnas regelbundet i bland annat handhavande av våra tåg, säkerhet, kundbemötande, lagar och regler. Våra lokförare tränas av instruktörer ombord på tågen och i simulatorer, där olika moment och situationer kan repeteras.

Under 2019 introducerade vi Virtual Reality (VR) i utbildningar för lokförare, tågvärdar och fordonsoperatörer. Vi har VR-stationer på 14 platser över hela landet vilket gör det möjligt att träna på svåra moment när det passar och så många gånger som behövs för att känna sig säkra. VR innebär också att det är ofarligt att träna på sådant som i verkligheten kan vara farligt. Dessutom kan vi ändra förutsättningarna i övningen genom att exempelvis lägga till dimma eller oroliga resenärer.

SJs interna uppförandekod

SJs interna uppförandekod utgår från SJs värdeord och ger vägledning för hur alla medarbetare inom koncernen, även styrelseledamöter och självständiga uppdragstagare, ska agera och bemöta varandra och våra intressenter. Koden anger bland annat hur vi ska garantera mänskliga rättigheter, arbetsvillkor samt yttre miljö.

Uppförandekoden innefattar alla koncernens relevanta policyer och riktlinjer. Koden bygger på internationellt överenskomna regler, främst de tio principerna i FN:s Global Compact, och ska vara känd, respekteras och tillämpas lika för alla medarbetare oavsett anställningsform. Alla medarbetare ska veta vart de ska vända sig vid kränkande särbehandling. SJ har tydliga processer för att utreda, åtgärda och ge stöd till den som utsatts.

Uppförandekoden anger nolltolerans mot alla former av mutor och omfattar kraven i Institutet mot mutors (IMM) Kod om gåvor, belöningar och andra förmåner i näringslivet. Överträdelser mot uppförandekoden kan anmälas till SJs visselblåsningsfunktion. Läs mer på sidan 51.

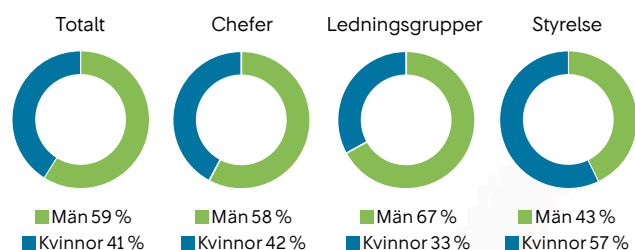
På 14 platser över hela landet kan vi träna på att hantera tågen i virtual reality (VR).

Medarbetarundersökning

Varje år genomför vi en medarbetarundersökning för att kartlägga arbetssituation, trivsel samt hur förutsättningarna för goda prestationer ser ut och hur ledarskapet bidrar. Medarbetarundersökningen översätts till fyra språk och kan besvaras från dator, platta eller mobiltelefon. Utfallet per enhet diskuteras inom respektive grupp för att ta fram lämpliga aktiviteter.

Övergripande utfall i medarbetarundersökningen ligger till grund för bland annat Prestationsindex och Ledarskapsindex. Prestationsindex 2019 stärktes med en indexenhet till 80 (79) men nådde inte årets mål. Ledarskapsindex låg kvar på samma nivå som året innan och uppgick till 76 (76), vilket innebär att årets mål inte nåddes. Variationen i utfall mellan olika avdelningar är stor, och för avdelningar med utmaningar fortsätter SJ att utveckla metoder och digitala verktyg för att underlätta dialog.

SJs medarbetare 2019



Uppgifterna avser fysiska personer per den 31 december 2019.



”Ett SJ för alla” innebär att vi eftersträvar en kultur där alla medarbetare, kunder och resenärer känner sig välkomna.

Mångfald

SJ arbetar med mångfald utifrån diskrimineringslagens sju diskrimineringsgrunder. Vi ska erbjuda ett inkluderande arbets- klimat präglad av respekt, trygghet och tillgänglighet. Vi kallar det ”Ett SJ för alla” och eftersträvar en kultur där alla medarbetare, kunder och resenärer känner sig välkomna. Ett SJ för alla berikar, skapar stolthet och engagemang. Med ökad mångfald får vi fler perspektiv och förbättrar förståelsen för våra kunders och resenärers skiftande behov, vilket stärker vår konkurrenskraft.

Av SJs medarbetare 2019 hade 17 procent (17) utländsk bakgrund enligt SCBs definition. Det är samma nivå som året innan och innebär att årets mål uppnåddes. För Sverige som helhet var motsvarande siffra 20 procent (19) den 31 december 2019.

Arbetsmiljö och hälsoarbete

Balans mellan arbete och fritid är utgångspunkten för vårt hälsofrämjande arbete. Hälsoinspiratörer ute i organisationen är lokala motorer i det praktiska hälsoarbetet för att förbättra hälsa, trivsel och gemenskap. Vi erbjuder individuell friskvårdspeng och en hälsopeng som arbetsplatsen disponerar.

En trygg och säker arbetsmiljö

En trygg och säker arbetsmiljö är en förutsättning för friska medarbetare. Därför är det senaste årets ökning av antalet rapporterade fall av hot och fall av fysiskt våld mot våra medarbetare mycket oroväckande. Vi har länge arbetat inom vår branschorganisation, där alla stora tågoperatörer inom gods- och persontrafik deltar, med att minska risken för olyckor. Sedan 2014 arbetar en grupp även med säkerhet och beredskap. Vi deltar också aktivt i andra samverkansforum där polismyndigheten, Trafikverket, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och andra viktiga aktörer ingår.

Medarbetare ombord på tågen är en grupp där arbetet med att motverka hot och våld är extra angeläget. Nyanställda

Mångfald bland beslutsfattare och medarbetare

Fördelning på kön och ålder utifrån för SJ relevanta personalkategorier per den 31 december.

	2019						2018						2017					
	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	14	5	29	23	5	23	13	5	29	25	5	24	13	5	28	26
Befattningsavlönade	11	18	12	10	27	22	11	18	11	11	25	23	11	19	11	11	24	24
– Lokförare	3	10	3	9	42	33	3	10	3	9	40	36	2	10	3	9	38	39
– Tågvärd	14	26	20	9	14	17	15	26	18	9	14	18	15	27	18	9	13	18
Chefer ¹	2	27	14	1	33	23	2	28	14	1	33	22	3	28	14	1	29	26
Ledningsgrupp för bolag	–	5	28	–	17	50	–	6	44	–	6	44	–	21	32	–	11	37
Styrelse ²	–	14	43	–	–	43	–	14	43	–	14	29	–	14	29	–	29	29

¹ Med underställd personal men ej med i ledningsgrupp för bolag eller i koncernledningen.

² Avser stämмоvalda styrelseledamöter.

tågvärddar genomgår utbildning i konflikthantering. En viktig del i utbildningen är att lära sig att ”backa ut” från en situation som kan eskalera till hot eller våld. Andra förebyggande insatser är plattformsviseringar och en intern kontrollgrupp som arbetar ombord på vissa linjer. Medarbetare kan även larma så att väktare eller polis kan påkallas. För den medarbetare som upplevt en hotfull situation eller våld finns det interna kamratstödare att tillgå som möter upp och stöttar. Dygnet runt finns externt samtalsstöd på telefon.

En trygg arbetsmiljö är fri från diskriminering, mobbning och trakasserier. Sedan flera år genomför vi aktiviteter för att sprida kunskap och öka medvetenheten om vad som kan vara diskriminering, mobbning eller trakasserier samt för att öka dialogen mellan och inom olika grupper. Åren 2017–2019 har inget fall av diskriminering inom SJ blivit rättsligt prövat.

En viktig del av det förebyggande hälsoarbetet är att tidigt fånga upp medarbetare som riskerar ohälsa, för att vid behov snabbt kunna sätta in stöd och åtgärder. Alla SJs medarbetare erbjuds tjänsten Personalstöd med gratis och anonym specialistrådgivning i frågor av såväl arbetsrelaterad som privat karaktär.

Förebyggande aktiviteter för lägre sjukfrånvaro

Koncernens sjukfrånvaro fortsatte tack vare strukturerat arbete att minska under 2019 och uppgick till 4,9 procent (5,2). Årets mål nåddes inte. De långa sjukfrånvarofallen minskade successivt under året tack vare ett intensivt arbete med rehabiliteringsinsatser för snabb återgång till arbete, och även den korta sjukfrånvaron minskade.

En styr- och en referensgrupp för minskad sjukfrånvaro ser över rutiner och processer samt föreslår nya former för förebyggande arbete. Medarbetare med upprepade korttidssjukfrånvaro följs noggrant upp för att om möjligt undvika längre sjukskrivningar. Vi arbetar fokuserat och långsiktigt med rehabiliteringsplaner i nära samarbete med företagshälsan för att långtidssjukskrivna medarbetare så snabbt som möjligt ska kunna återgå till sina arbeten. Av avslutade rehabiliteringsårenden mars 2017– december 2019 är 85 procent åter i arbete.

Information om medarbetare

Antal	2019		2018		2017	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Tillsvidareanställda	1 536	2 195	1 481	2 155	1 521	2 118
Visstidsanställda	41	60	48	73	48	49
Timanställda	338	448	338	494	318	481
Totalt	1 915	2 703	1 867	2 722	1 887	2 648

Uppgifterna är hämtade från bolagens lönesystem och avser antalet fysiska personer per den 31 december.



En trygg och säker arbetsplats

SJs systematiska arbetsmiljöarbete bedrivs inom ramen för Arbetsmiljölagen, med skyddsorganisation, skyddsombud och skyddskommittéer. SJs Arbetsmiljöpolicy är utgångspunkten för hur vi ska agera.

Skyddskommittéer finns såväl centralt för SJ som på divisionsnivå och lokalt i verksamheten. För att få grundläggande kunskaper och för att hålla sig uppdaterade utbildas skyddsombud och ledare om lagar och regler kring arbetsmiljö och säkerhet. Chefer och ledare i SJ genomför en årlig lagefterlevnadskontroll där de bekräftar kännedom om lagar inom arbetsmiljöområdet.

Rapportering av arbetsmiljöobservationer, tillbud och arbets-skador är väsentligt för att strukturerat arbeta med förbättringar av arbetsmiljö och säkerhet. Medarbetare i produktionen rapporterar in arbetsmiljöhändelser via en app medan administrativ personal kan rapportera via dator. Lämnade observationer och händelser går till ansvarig chef för åtgärd. Vid skyddskommitté på olika nivåer redovisas vad som inträffat under en period liksom vidtagna åtgärder. Allvarliga avvikelser kan även anmälas till SJs visseblåsningsfunktion, med garanterad anonymitet.

Skyddsronder genomförs minst en gång per år eller vid behov för att säkerställa att våra medarbetare har en trygg och säker arbetsplats. Efter genomförd skyddsrond skrivs ett skyddsrondsprotokoll där observationer noteras. Riskanalyser genomförs tillsammans med skyddsombud inför ändringar i verksamheten eller vid införande av ny teknik. Resultat från skyddsronder och riskanalyser följs upp vid skyddskommitté. Inom SJ genomförs varje år allomfattande riskbedömningar inom respektive verksamhetsdel. Syftet är att identifiera de mest allvarliga riskerna som finns ur ett organisatoriskt/socialt eller fysiskt perspektiv.

Vid större akuta risker i arbetsmiljön som kan leda till allvarlig fara för liv eller hälsa kan skyddsombud med stöd av lagen avbryta arbetet i avvaktan på uttalande av Arbetsmiljöverket. Även den enskilde medarbetaren kan med stöd av lagen avbryta sitt pågående arbete om det finns påtaglig risk för liv eller hälsa, i avvaktan på besked från ansvarig chef.

Nya medarbetare och omsättning av medarbetare

	2019		2018		2017	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Antal nyrekryteringar	199	238	163	278	135	213
< 30 år	85	83	80	99	66	69
30–50 år	75	120	62	144	52	104
> 50 år	39	35	21	35	17	40
Antal avgångar	123	140	157	170	152	210
< 30 år	21	21	33	30	47	26
30–50 år	64	59	79	75	68	65
> 50 år	38	60	45	65	37	119

	2019		2018		2017	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Andel nyrekryteringar, %	4,3	5,2	3,6	6,1	3,0	4,7
< 30 år	1,9	1,8	1,7	2,2	1,5	1,5
30–50 år	1,6	2,6	1,4	3,1	1,1	2,3
> 50 år	0,8	0,8	0,5	0,8	0,4	0,9
Andel avgångar, %	2,7	3,1	3,4	3,7	3,4	4,6
< 30 år	0,5	0,5	0,7	0,7	1,0	0,6
30–50 år	1,4	1,3	1,7	1,6	1,5	1,4
> 50 år	0,8	1,3	1,0	1,4	0,8	2,6

Nyrekryteringar och avgångar räknas endast på tillsvidareanställda medarbetare. Koncerninterna förflyttningar liksom övergångar av medarbetare i samband med att avtal för upphandlad trafik inleds eller avslutas har exkluderats.

Medarbetares trygghet och säkerhet

	2019	2018	2017
Antal anmälda olyckor (exkl. sjukdom, färdolycksfall)	632	383	339 ¹
Anmälda olyckor per totalt arbetade timmar, %	0,011	0,006	0,006 ¹
Antal anmälda tillbud	1 026	769	539 ¹
Anmälda tillbud per totalt arbetade timmar, %	0,017	0,013	0,009 ¹
Antal dödsolyckor	0	0	0
Antal sjukfrånvarodagar	33 581	33 740	31 913
Anmälda arbetssjukdomar	48	44	— ¹
Sjukfrånvaro, %	4,9	5,2	5,4

¹) Utfallet har påverkats av otydlighet kring definitioner.

Ökningen av antalet anmälda olyckor och tillbud beror sannolikt på att vi poängterar vikten av att medarbetare rapporterar för att SJ ska kunna vidta åtgärder.

Arbets-skador och tillbud avser det som inträffat under angivet år (det vill säga inte nödvändigtvis rapporterats under det år de inträffat).



Vi behöver bli fler

Pensionsavgångar och naturlig personalomsättning bland lokförare och tågvärddar tillsammans med ökat resande och nya affärer inom upphandlad trafik skapar ett stort behov av nyrekrytering. Förändrade arbetssätt medför att vi behöver ny kompetens, inte minst inom digitalisering.

I slutet av 2019 förbereddes rekrytering av ett hundratal tågtekniker tillsammans med underhållsentreprenören samt cirka 100 nya tågvärddar inför att SJ tar över Öresundstågen i december 2020. SJ Norge kommer att behöva tilläggsrekrytera tågvärddar och lokförare där behov kvarstår efter verksamhetsövergång från tidigare operatör.

För att stärka bilden av SJ som arbetsgivare bedriver vi bland annat ett traineeprogram för nyexaminerade akademiker. Vi besöker mässor och högskolor samt tar emot praktikanter, exempelvis genom initiativet Tekniksprånget.

Inhyrd personal förekommer i mycket liten utsträckning, ett exempel är kundvårdare vid trafikstörningar. Säsongsanställningar tillämpas inte heller även om semestervikarier anlitas under sommaren. Vid inhyrning av personal eller användande av konsulter är processen öppen och sker i samråd med arbetstagarorganisationerna i enlighet med svensk lagstiftning (MBL).

Varför detta nyckeltal?	Vad vi gjort 2019	Mål och utfall	Vad vi planerar inför 2020												
Sjukfrånvaro 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 ur både ett medarbetarperspektiv och ett ekonomiskt perspektiv.	- Fortsatt samarbete med företagshälsan med ökat fokus på korttids-sjukfrånvaro genom bland annat riktade hälso- och arbetsmiljöprofiler - Utvärderat genomförda insatser, exempelvis hälso- och arbetsmiljöprofil - Sett över behovet av hälsofrämjande insatser och aktiviteter som ett led i att förebygga sjukfrånvaro - Fortsätta att utbilda chefer i rehabprocessen och verktyg kopplade till arbetet för minskad sjukfrånvaro	<table><caption>Sjukfrånvaro (%)</caption><thead><tr><th>År</th><th>Procent</th></tr></thead><tbody><tr><td>2015</td><td>~6.5</td></tr><tr><td>2016</td><td>~6.5</td></tr><tr><td>2017</td><td>~5.5</td></tr><tr><td>2018</td><td>~5.2</td></tr><tr><td>2019</td><td>~4.8</td></tr></tbody></table> Mål 2019: 4,8	År	Procent	2015	~6.5	2016	~6.5	2017	~5.5	2018	~5.2	2019	~4.8	- Fokusera på korttids-sjukfrånvaron i samarbete med företagshälsan för att kartlägga orsaker till sjukfrånvaro - Analysera sjukfrånvaro kopplat till situationer med hot och våld - Genomföra och följa upp aktiviteter som framkommit i arbetet med Hälso- och arbetsmiljöprofiler (HAMP) - Fortsätta att utbilda chefer i rehabprocessen och verktyg kopplade till sjukfrånvaron för att säkerställa att arbetet med att förebygga och rehabilitera sker på ett enhetligt sätt inom koncernen
År	Procent														
2015	~6.5														
2016	~6.5														
2017	~5.5														
2018	~5.2														
2019	~4.8														
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.	- Genomfört utbildning för att förbättra ledarnas kommunikativa förmåga - Fortsatt utveckla ledarstöd för att stärka den interna dialogen - Fortsatt med aktiviteter som grund- och vidareutbildning för chefer, handledning, mentorskap - Startat upp ett affärsdrivet utvecklingsprogram för identifierade medarbetare och blivande chefer	<table><caption>Ledarskapsindex</caption><thead><tr><th>År</th><th>Index</th></tr></thead><tbody><tr><td>2015</td><td>~68</td></tr><tr><td>2016</td><td>~68</td></tr><tr><td>2017</td><td>~75</td></tr><tr><td>2018</td><td>~76</td></tr><tr><td>2019</td><td>~77</td></tr></tbody></table> Mål 2019: 77	År	Index	2015	~68	2016	~68	2017	~75	2018	~76	2019	~77	- Riktade och skräddarsydda insatser för att stötta ledare inom organisationen - Fortsätta att utveckla appar inom ramen för medarbetarundersökningen för att möjliggöra systematisk uppföljning och dialog kopplat till aktiviteter på gruppnivå
År	Index														
2015	~68														
2016	~68														
2017	~75														
2018	~76														
2019	~77														



Varför detta nyckeltal?	Vad vi gjort 2019	Mål och utfall	Vad vi planerar inför 2020
Prestationsindex			
Sj:s 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 genom att de medarbetare som får möjlighet att göra ett bra jobb blir friskare.	- Introducerat nya schematyper för medarbetare ombord, där medarbetaren själv väljer vilken typ som passar bäst - Infört den digitala arbetsplatsen med ökade möjligheter till samarbete samt utbildning på nya verktyg - Påbörjat framtagande av en ny uniform utifrån önskemål från medarbetare med kundkontakt - Implementerat robotar (RPA) som utför monotona arbetsuppgifter - Infört Virtual Reality (VR) i tågutbildningar	Mål 2019: 81	- Fortsätta introducera nya schematyper för medarbetare ombord, där medarbetaren själv väljer vilken typ som passar bäst - Ta fram en ny uniform - Ge chefer och skyddsombud tillgång till klickbar statistik på arbetsmiljöhändelser för att underlätta uppföljning och åtgärder - Införa personlarm för kundvård - Fortsätta att utveckla appar inom ramen för medarbetarundersökningen för att möjliggöra systematisk uppföljning och dialog kopplat till aktiviteter på gruppnivå - Förankra Sj:s värdeord och ledarskapsmodell i våra nya dotterbolag
Mångfald			
Mångfald ger nya erfarenheter och perspektiv och ökar vår konkurrenskraft. Nyckeltalet visar hur väl Sj speglar samhällets sammansättning.	Arbetat systematiskt för att nå målgruppen arbetssökande med utländsk bakgrund	Mål 2019: 17	- Fortsätta arbeta systematiskt för att nå målgruppen arbetssökande med utländsk bakgrund - Arbeta aktivt för att motverka kränkande särbehandling och diskriminering

Ansvarsfull styrning: Partnerskap & Resurser

Tillsammans levererar vi klimatsmarta resor

På den svenska järnvägsmarknaden finns många aktörer, alla med sin unika roll och sitt ansvar. SJ samverkar nära med leverantörer och partners för att kunna utveckla, leverera, och ständigt förbättra våra resor utifrån kundernas och resenärernas önskemål. Vår viktigaste leverantör och samverkanspartner är Trafikverket.



Trafikverket äger och förvaltar merparten av den svenska järnvägsinfrastrukturen och ansvarar bland annat för tilldelning av tåglägen (spårtid) samt för avgångs- och ankomstinformation i väntsalar och på plattformar. SJ samverkar strategiskt med Trafikverket kring tidtabeller och underhållsåtgärder på järnvägen, liksom operativt kring det aktuella trafikläget.

Inför att SJ i december 2020 får ansvaret för att köra och underhålla Öresundstågen har SJ Öresund och en underhållsentreprenör ingått ett partnerskapsavtal. Underhållet av fordonen kommer ske i den nya depån som håller på att uppföras i Hässleholm av Region Skåne.

Nationell och internationell branschsamverkan

SJ arbetar aktivt för att öka samarbetet mellan aktörer på både den svenska och europeiska järnvägen. Inom Järnvägsbranschens Samverkansforum (JBS) drivs sedan flera år tillbaka ett gemensamt förbättringsarbete för att öka den svenska järnvägens robusthet, konkurrenskraft och lönsamhet. En del av arbetet bedrivs inom Tillsammans för Tåg i Tid (TTT) där fokus är att långsiktigt förbättra punktligheten och att minimera följderna när störningar uppstår.

I samarbete med regionala länstrafikbolag erbjuder SJ så kallade Resplus-resor. Där kombineras olika färdmedel och/eller operatörer för att resenären ska få en sammanhållen kollektivresa med kom-fram-garanti.

Viktiga händelser 2019

- SJ anpassade inköpsprocessen utifrån LUF efter dom i EU-domstolen och har lämnat in en ansökan om undantag för svensk järnvägsmarknad
- SJ avyttrade sin minoritetsandel i SilverRail Technologies
- SJ Öresund tecknade partnerskapsavtal avseende underhåll av Öresundstågen

SJ deltar aktivt i arbetet inom bransch- och arbetsgivarförbundet Tågföretagen och Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) för att skapa lösningar och regelverk som både gynnar tågoperatörer och resenärer. CER är den viktigaste samarbetsorganisationen för järnvägsföretag i Europa. SJs vd Crister Frittsen har från 2017 till februari 2020 varit ordförande i Tågföretagen, tidigare Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO), och ordförande för CER.

Viktiga leverantörer

Inköpen delas in i löpande inköp och investeringar. Till löpande inköp räknas framför allt underhåll av tåg, mat till våra resenärer ombord, hotellrum för tågvärdar och lokförare, ersättningsbussar, marknadsföring, IT-tjänster, fordonsvård (exempelvis städning), lokalhyror samt konsulter och andra tjänster. Vi gör stora investeringar i tåg, IT-plattformar och system. Läs mer på sidorna 38-39.

SilverRail Technologies hanterar bokning och distribution av SJs biljetter. SJ sålde under 2019 sin 25-procentiga andel i SilverRail eftersom ett försäljningssystem som används av

SJ är medlem i följande organisationer:

- Branschföreningen ALMEGA Spårtrafik, www.almega.se
- Branschföreningen Tågoperatörerna, www.tagoperatorerna.se
- Bransch- och arbetsgivarförbundet Tågföretagen, www.almega.se
- Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER), www.cer.be
- CSR Sweden, www.csrsweden.se
- International Union of Railways (UIC), www.uic.org
- Jernbanevirksomhetenes Sikkerhetsforening (JVSF)
- Järnvägsbranschens Samverkansforum (JBS), www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/jarnvagsbranschens-samverkansforum/
- Nätverket för Transporter och Miljön (NTM), www.transport-measures.org/sv/
- Nätverket för Hållbart Näringsliv (NMC), www.nmc.a.se
- Nätverket för hållbart företagande, för statligt ägda bolag
- Svensk Kollektivtrafik (SLTF), www.sltf.se, associerad medlem
- TransportForsk AB (TFK), www.tfk.se

stora delar av branschen inte över tid bör ägas av någon enskild järnvägsoperatör.

Drift och utveckling av SJs IT-system hanteras av en extern part. Andra viktiga leverantörer är fastighetsägare som hyr ut depåer och väntsalar. Underhållsentreprenörer säkerställer att våra tåg servas och repareras utifrån behov och fordonens underhållsplaner.

Enligt dom meddelad av EU-domstolen i början av 2019 ska SJ följa upphandlingsreglerna i lagen om offentlig upphandling inom försörjningssektorerna (LUF). SJ har därför gjort en anpassning av inköpsprocessen. Samtidigt anser vi att den svenska järnvägsmarknaden är fullt avreglerad och konkurrensutsatt. Upphandlingsreglerna är inte avsedda att tillämpas på marknader där konkurrenstrycket i sig gör att offentliga medel används på ett ansvarsfullt och effektivt sätt. Den 13 december 2019 lämnade SJ därför in en ansökan till EU-kommissionen om undantag från LUF för den svenska järnvägsmarknaden.

Ansvarsfulla inköp

SJ köper årligen varor och tjänster för cirka 6 miljarder kronor från omkring 2 300 leverantörer. SJ-koncernens uppförandekod för leverantörer baseras på internationellt vedertagna initiativ och standarder och anger koncernens grundläggande principer inom mänskliga rättigheter och arbetsvillkor, miljö samt affäretik.

Uppförandekoden möjliggör en djupare dialog mellan oss och våra leverantörer för att ömsesidigt öka kunskapen kring bland annat arbetsvillkor och mänskliga rättigheter. Uppförandekoden omfattar hela leverantörskedjan.

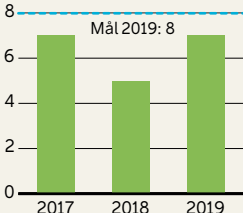
Vid inköp eller upphandling över 0,5 MSEK, eller när det finns geografiska eller branschspecifika skäl enligt SJs riskklassning, ska en grundläggande bedömning av leverantören ur ett hållbarhetsperspektiv genomföras. Om någon av våra leverantörer inte skulle efterleva uppförandekoden skulle det förutom skada på människor eller miljö även kunna skada SJs varumärke.

SJ är anslutet till Uppförandekod om betaltider, ett initiativ av Näringsdepartementet i dialog med näringslivet. Huvudregeln enligt Uppförandekoden är att fakturor från små och medelstora företag ska betalas inom 30 dagar.

Hållbarhetsrevisioner 2019

Under 2019 har arbetet med leverantörsgranskningar ur ett hållbarhetsperspektiv haft fokus på leverantörer av material och komponenter till SJs tåg samt på leverantörer av mat och dryck till våra resenärer.

Under året slutfördes sju (fem under 2018) hållbarhetsrevisioner av leverantörer, varav tre utfördes av extern revisor. Ett antal mindre avvikelser och observationer gjordes och dessa har åtgärdats. Ytterligare en revision pågick vid årsskiftet.

Varför detta nyckeltal?	Vad vi gjort 2019	Mål och utfall	Vad vi planerar inför 2020
Antal genomförda hållbarhetsrevisioner (fördjupade leverantörsgranskningar ur ett hållbarhetsperspektiv)			
För att säkerställa att våra leverantörer uppfyller kraven i SJs uppförandekod för leverantörer.	Genomfört hållbarhetsrevisioner med fokusområde mat och dryck samt leverantörer av material till SJs tåg	 8 6 4 2 0 2017 2018 2019 Mål 2019: 8	- Genomföra hållbarhetsrevisioner med fokusområde hotell då SJs ombordmedarbetare har många hotellövernattningar varje år - Se över och förfina rutiner och processer
Leverantörs- och partnerskapsindex			
Vi mäter hur våra större leverantörer och strategiska partners uppfattar oss och vår förmåga att samverka för att förbättra oss.	Intervjuat ett tiotal av våra större leverantörer för att öka förståelsen av hur SJ upplevs som partner och kund	8,1 (-) Mål 2019: 7,6	Förbättra upplevd svarstid bland våra leverantörer och partners



Ansvarsfull styrning: Samhälle

Vi knyter ihop Sverige och Skandinavien



SJs viktigaste bidrag till ett hållbart samhälle är att få fler att åka tåg genom att ha ett erbjudande som gör det enkelt att välja klimatsmart resande. Tåget är det transportsätt som har överlägset lägst klimatpåverkan.



Samhällets förväntningar på SJ som marknadsledande persontågsoperatör är med rätta högt ställda. I samband med årsstämman 2018 förtydligades SJs uppdrag så att vi, inom ramen för affärsmässighet, ska bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen och därmed en långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet.

SJs roll i samhället

SJ har dagligen 1 220 avgångar från 291 stationer. Den tågtrafik vi kör i egen regi och på uppdrag av regionala eller nationella kollektivtrafikmyndigheter knyter samman Sverige och de skandinaviska huvudstäderna. Vi gör det möjligt att arbeta eller studera på ett ställe och bo på ett annat och bidrar på så sätt till tillväxt genom att företag kan rekrytera kompetens från ett större upptagningsområde.

Vi har en kontinuerlig dialog med kommuner, regioner och resenärer så att vi kan anpassa linjer och avgångar till uttalande och lokala behov. Vårt attraktiva erbjudande medförde att resandeutvecklingen¹ (mätt i personkilometer) under 2019 var 11 procent jämfört med året innan. Vår dynamiska prismodell säkerställer att det finns biljetter till ett förmånligt pris för resenärer som antingen är ute i god tid med sin bokning eller är flexibla med restider. Prismodellen ser också till att vi har hög beläggning och inte kör omkring med tomma stolar. Vi samverkar med regionala länstrafikbolag för att kunna erbjuda Resplus-resor med kom-fram-garanti.

SJ har omkring 4 600 medarbetare. Merparten av dessa är knutna till åkstationer och depåer över hela Sverige och under 2020 kommer vi att bli ännu fler när SJ börjar köra Öresundstågen och utvecklar verksamheten i Norge. Vår verksamhet och investeringar i nya och befintliga tåg skapar även arbetstillfällen utanför den egna organisationen, bland annat inom depåverksamhet, catering och hos leverantörer av tåg.

¹ Resandeutveckling inkluderar resande med SJ-biljett avseende kommersiell egen trafik och upphandlad trafik exklusive resande med periodkort inom upphandlad trafik. Dock ingår samtligt resande med periodkort inom ramen för Movingo-avtalet.

Viktiga händelser 2019

- Resandet med SJ ökade med 11 procent
- SJ vann två stora upphandlingar: Öresundstågen och Trafikpaket Nord i Norge
- SJs nya kommunikationskoncept "Framtidens sätt att resa" lanserades
- SJ utsågs återigen till Sveriges grönaste varumärke inom kategorin Transport och Sveriges näst grönaste varumärke totalt

Sjs syn på skatt

Som ansvarsfull samhällsaktör strävar SJ efter att betala rätt skatt, i rätt land och vid rätt tidpunkt baserat på den verksamhet som bedrivs inom koncernen. För SJ är koncernens skattefrågor, och uppfyllelsen av skattskyldigheten, viktiga delar i vårt kontroll- och bredare riskhanteringssystem. Vi låter en affärsmässig syn på skattekostnad för de bolag som ingår i SJ-koncernen genomgå 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 8.

Skapat och levererat direkt ekonomiskt värde

MSEK	2019	2018	2017
Nettoomsättning	8 602	7 874	7 780
Intäkter från finansiella investeringar	27	4	17
Realisationsvinster	0	0	1
Skapat ekonomiskt värde	8 629	7 878	7 798
Operativa kostnader	-4 213	-4 175	-3 964
Löner och andra ersättningar till anställda	-2 576	-2 546	-2 423
Utdelning till aktieägare	-194	-269	-260
Räntekostnader	-22	-15	-20
Betalningar av skatter och avgifter	-163	-85	-152
Samhällsinvesteringar	-1	-1	-1
Levererat ekonomiskt värde	-7 168	-7 091	-6 820
Totalt ekonomisk värde	1 461	787	978

En säker resa

En säker och punktlig resa med god service är SJs kundlöften och vi prioriterar alltid säkerheten högst. Trafiksäkerhet är grundläggande inom SJ och utöver det omfattar vårt säkerhetsarbete till exempel trygghet och säkerhet för resenärer och medarbetare ombord, informationssäkerhet samt god beredskap för att hantera svåra och oförutsägbara händelser.

EU:s säkerhetsdirektiv och nationell reglering på SJs marknader i Sverige, Danmark och Norge utgör grunden för det systematiska säkerhetsarbete som vi bedriver inom koncernen och i samverkan med externa partners och myndigheter.

SJs medarbetare rapporterar avvikelser, tillbud och incidenter via en mobilapp. Rapporteringen av avvikelser, tillbud och incidenter ligger till grund för SJs trafiksäkerhetsindex som under 2019 uppgick till 96,7 (96,7). Årets mål överträffades därmed. Av de olyckor som ingår i index dominerar djurpåkörningar.

Varje kvartal genomför vi mätningar av uppfattad trygghet och säkerhet hos SJs resenärer. Mätningarna hjälper oss att identifiera förbättringsområden och införa rätt åtgärder för att alla ska känna sig trygga och säkra på våra tåg.

Enligt lagen om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster är SJ leverantör av en samhällsviktig tjänst. Vår interna styrning för informationssäkerhet är i hög utsträckning jämförbar med bestämmelserna i lagen och uppdateras vartefter praxis utformas.

SJs miljöarbete

SJs viktigaste miljöarbete är att få så många som möjligt att välja tåget istället för bil eller flyg. Tågresor ger minimala utsläpp av koldioxid eftersom nästan alla tåg i Sverige drivs av el och all el SJ köper är förnybar vatten- och vindkraft. Dessutom är tåget mycket energieffektivt, främst tack vare lågt luftmotstånd och att många reser tillsammans. Järnvägen är även yteffektiv genom att ett dubbelspår motsvarar en 15-filig motorväg i kapacitet.

SJ ABs resor är Bra Miljöval-märkta, vilket bland annat betyder att hälften av den el vi köper från Trafikverket dessutom är Bra Miljöval-märkt. Det innebär att det ställs höga miljökrav på produktionen av elen, utöver att den är förnybar. Sedan 2018 köper vi även 100 procent Bra Miljöval-märkt el till de lokaler där SJ har egna elavtal.

Våra utsläppskällor av växthusgaser är främst ersättningstrafik och läckage av köldmedier. Vid planerad ersättningstrafik ställer vi högre miljökrav än vid oplanerade störningar då vi prioriterar att våra resenärer ska kunna fortsätta sin resa.

Utsläppen av koldioxid från SJs verksamhet är minimala och därför klimatkompenserar vi inte. SJ anser att klimatkompensation är komplicerat och att det är svårt att hitta projekt som med tillräcklig säkerhet kan sägas "kompensera" för andra utsläpp, exempelvis att betala för utsläppsminskningar som annars inte skulle blivit av. SJ ser också en risk med att klimatkompensation skulle kunna ta fokus från det interna arbetet med verkliga utsläppsminskningar. Vi utvärderar detta beslut årligen. En viktig del i vårt miljöarbete ombord är den mat och dryck vi erbjuder och SJs bistrovagnar är sedan 2015 KRAV-certifierade på nivå ett. Vi arbetar dagligen för att minska matsvinnet, bland annat genom regelbundna temperaturkontroller.

Alla SJ ABs resor
är märkta med Bra
Miljöval.

Energianvändning under 2019

SJ använder el till driften av våra tåg och vid uppställning av parkerade tåg. Tågens energiförbrukning styrs i hög utsträckning av hastighet, väderlek samt antal stopp. SJ har gjort detaljerad energikartläggning och har handlingsprogram på kort och lång sikt.

Under 2019 har vi arbetat intensivt med kravställning på energieffektiva funktioner i nya X 2000 och inför anskaffning av nya tåg. Under 2019 ändrades också rutinerna för att minska behovet av energi till parkerade tåg.

SJ använder eco-driving och återvinning av el vid inbromsning är en väsentlig del i vår energieffektivisering. Under 2019 vidareutvecklades förarstödet för eco-driving med beräkning av ankomsttider och energieffektiv körning. Det nya verktyget sätts i drift under våren 2020.

Interna experter följer elförbrukningen varje månad. Under 2019 ökade förbrukningen till följd av ökad trafik.

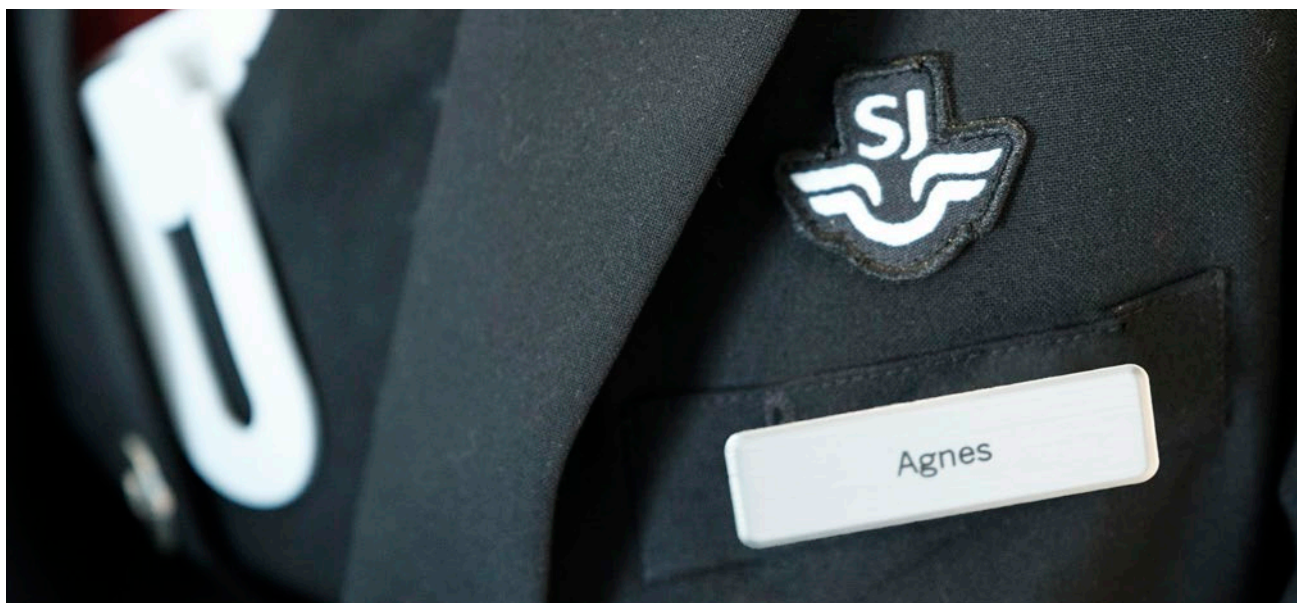
SJ Götalandståg kör sedan 2016 Väststågen på Kinnekullebanan. Banan är inte elektrifierad och tågen drivs med diesel. Dieseltankanläggningarna hanteras sedan årsskiftet 2019/2020 av en extern part specialiserad på bränslehantering för järnväg.

Energiförbrukning, tågdrift

GWh	2019	2018	2017
Elförbrukning			
SJ AB	584	561	562
SJ Götalandståg	98	92	91
Total elförbrukning	682	653	653
Dieselförbrukning (GWh, för omvandlingsfaktorer, se sidan 105)			
SJ Götalandståg, diesel MK1 (ej förnybar)	10,6	7,4	8,1
SJ Götalandståg, biodrivmedel (förnybar)	— ¹	2,7	2,9
Total dieselförbrukning (GWh)	10,6	10,2	11,0
SUMMA ENERGIFÖRBRUKNING (tågdrift)	693	663	664

SJ köper inte värme, kyla eller ånga.

¹Inga biodrivmedel användes under 2019. Fordonen har haft problem med igensatta bränslefilter och misstanken är att det beror på icke-fossilt bränsle. Utredning pågår.



Enligt en undersökning av Differ hade SJ Sveriges grönaste varumärke 2019 inom kategorin Transport, en utmärkelse som SJ vunnit varje år sedan undersökningens start 2008. SJ hade även det näst grönaste varumärket alla kategorier 2019 enligt samma mätning. Vi mäter återkommande resenärernas uppfattning om SJ som ett miljömedvetet företag och följer utfallet med nyckeltalet miljöindex. Miljöindex för 2019 blev 79 (77), vilket innebar att årets mål nåddes. Sannolikt har vår klimatkampanj, det nya kommunikationskonceptet "Framtidens sätt att resa" (läs mer längre ned) samt fokus på klimatfrågan i samhället bidragit. Miljöskäl är fortsatt den enskilt viktigaste anledningen till att våra resenärer väljer tåget.

Uppfattningen om SJs varumärke

Ett starkt varumärke förbättrar Sjs möjligheter att attrahera kunder och resenärer idag och i framtiden. Vi vill alltid leva upp till våra kundlöften och helst överträffa dem. Hela kundens resa, från bokning till upplevelsen under resan och all kommunikation, påverkar intrycket av SJ. De som reser med oss har en väsentligt bättre uppfattning om tågresan med SJ än de som inte reser med oss.

För att förändra bilden av SJ och stärka varumärket lanserade vi hösten 2019 kommunikationskonceptet "Framtidens sätt att

resa". Kommunikationskonceptet lyfter fram tågets klimafförde-
lar och SJ som ett innovativt, härligt, viktigt och pålitligt företag.

Varumärkesindex (VMI) är en indikator på hur allmänheten och våra kunder uppfattar SJ som företag utifrån värdeorden Pålitligt, Enkelt, Mänskligt och Härligt. VMI förbättrades under hela året och uppgick för helåret till 53 (51). Årets mål nåddes inte, även om VMI för det fjärde kvartalet var i nivå med målet.

Värdefulla samarbeten

SJ samarbetar med utvalda organisationer som Friends och Min stora dag för att fördjupa och förbättra kontakten med kunder och resenärer. Syftet är också att stötta organisationer som jobbar för en god sak och som vill göra livet enklare för våra resenärer. Alla samarbeten väljs, bedöms och utvärderas utifrån om de stärker Sjs varumärke, bidrar till ökat resande med SJ och om de ger möjlighet för Sjs resenärer och medarbetare att engagera sig.

SJ Volontär möjliggör för medarbetare inom SJ-koncernen att bidra med ideellt arbete på arbetstid. Syftet är främst att stötta och utveckla samhällsinsatser riktade till barn och ungdomar eller för förbättrad integration. Utfallet för SJ Volontär under 2019 blev 1 235 timmar (752), vilket innebar att årets mål överträffades.

Utsläpp av växthusgaser under 2019

De minimala utsläppen av växthusgaser från Sjs eltåg utgör ett viktigt konkurrensmedel gentemot andra transportslag. SJ använder el för tågdriften men elförbrukningen står för en försumbar del av koncernens utsläpp av växthusgaser.

De utsläpp av koldioxid som ändå orsakas av Sjs verksamhet kommer främst från ersättningstrafik och läckage av klimatpåverkande köldmedier från luftkonditioneringsanläggningar på tågen. Förbättrad punktlighet och regularitet är de viktigaste åtgärderna för att minska Sjs behov av ersättningstrafik, medan förbättrat fordonsunderhåll minskar risken för läckage av köldmedier.

Under 2019 minskade SJ ABs koldioxidutsläpp något per personkilometer jämfört med 2018. Minskningen beror främst på ökat resande i kombination med minskade utsläpp från ersättningstrafik. Utsläpp från läckage av köldmedier på tågen ökade, främst på grund av läckage från X 2000-tågen. Detta kommer att åtgärdas i samband med

den pågående moderniseringen av X 2000-flottan. SJ berörs inte av någon GHG-relaterad (Greenhouse Gas Protocol) lagstiftning.

I beräkningarna ingår utsläpp av växthusgaser från tågdrift, ersättningstrafik och köldmedieläckage (scope 1, scope 2 och scope 3). En beskrivning av vilka antaganden och källor som ligger till grund för beräkningarna finns på sidan 105. Utsläpp från SJ Götalandståg ingår inte då Västtrafik ansvarar för ersättningstrafiken, en jämförelsevis väsentlig källa till utsläpp av växthusgaser.

SJ hållbarhetsansvarige ansvarar för uppföljning av utsläpp av växthusgaser.

Utsläpp av växthusgaser, tågtrafik

Gram koldioxidekvivalenter/person-kilometer	2019	2018	2017
SJ AB	0,20	0,22	0,17

Varför detta nyckeltal?	Vad vi gjort 2019	Mål och utfall	Vad vi planerar inför 2020
Trafiksäkerhetsindex			
SJs trafiksäkerhetsarbete pågår ständigt eftersom en trygg och säker tågresor är grunden i vårt erbjudande och leverans till kund. Trafiksäkerhetsindex mäter hur väl vi lyckas uppnå det.	• Utvecklat säkerhetsstyrningen inom personalplaneringen • Förberedelser för ny lagstiftning 2020 när Fjärde järnvägs paketet ska vara fullt implementerat • Synliggjort riskerna i media med att utan tillstånd vistas i spårområdet • Förberett introduktionen av Mälardals-trafiks nya Mälartåg	Mål 2019: 96.5	• Bidra till att etableringarna i Norge och för Öresundståg genomförs med god säkerhetsnivå • Fortsätta att utveckla trafiksäkerhetsarbetet och säkerhetskulturen utifrån nya lagstiftningen
Varumärkesindex			
SJ strävar efter att uppfattas enligt värdeorden Pålitligt, Enkelt, 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.	• Stärkt medarbetarnas förutsättningar och förmåga att agera som ambassadörer för SJ • Tagit fram dialogstöd för internt arbete kring hur värdeorden i högre grad kan omsättas i praktiken • Fortsatt med aktiviteter för att förbättra den upplevda punktligheten • Lanserat kommunikationskonceptet "Framtidens sätt att resa"	Mål 2019: 55	• Framhålla SJ som det klimatsmarta alternativet och "Framtidens sätt att resa" • Fortsätta att stärka medarbetarna i rollen som ambassadörer för SJ • Fortsätta med aktiviteter för att förbättra den upplevda punktligheten
Miljöindex			
Många kunder och resenärer anser att SJs miljöarbete är en hygienfaktor. Miljöindex visar resenärernas uppfattning om vårt miljöarbete och är en måttstock för vårt fortsatta arbete.	• Miljöutbildat drygt 60 procent av SJs medarbetare genom ny webbaserad miljöutbildning • Haft särskilt fokus på att informera resenärer och allmänhet om klimatfördelarna med att resa med SJs tåg • Initierat åtgärder för minskad energianvändning, bland annat förbättrat handhavande och hantering vid parkering	Mål 2019: 79	• Byta ut köldmedier i vissa vagnar mot köldmedier med lägre klimatpåverkan • Förbättra källsorteringen på tågen • Minska mängden plast i bistro på våra snabbtåg
SJ Volontär			
SJ Volontär erbjuder SJs medarbetare en möjlighet att engagera sig ideellt på arbetstid (en arbetsdag per medarbetare och år) och på så sätt bidra till samhället.	• Fortsatt att underlätta för medarbetarna att engagera sig som volontärer, bland annat genom partnerskap med ideella organisationer som behöver frivilliga insatser	Mål 2019: 1000	• Fortsätta att erbjuda volontäruppdrag hos ideella organisationer som SJ samarbetar med

Ansvarsfull styrning: Kund

Vi utvecklas med våra kunder och resenärer



Allt fler väljer att resa med SJ för att vi erbjuder pålitliga, enkla, mänskliga och härliga resor. Tillsammans med kollektivtrafikmyndigheter utvecklar vi kollektivtrafiken och knyter ihop upphandlad och kommersiell trafik så att resenärerna får smidiga resor.



Våra resenärer uppskattar korta restider, täta avgångar och ankomsttider anpassade till arbetstider och anslutande kollektivtrafik. Vi utgår från dessa önskemål och tar stor hänsyn till regionaltrafikens avgångar när vi ansöker om avgångar (tåglågen) för att resenärerna ska få tidseffektiva kollektivresor.

Vem du än är, vart du än ska

Alla ska känna sig välkomna och väl omhändertagna före, under och efter sin resa med oss. I SJs Tillgänglighetsråd diskuterar vi regelbundet med representanter för flera stora intresseorganisationer hur våra tåg och erbjudanden kan göras ännu mer tillgängliga.

Våra tre kundlöften

SJ är en viktig del i många liv och vi gör allt vi kan för att leva upp till våra tre kundlöften: En säker och punktlig resa med god service. Läs mer om vårt **säkerhetsarbete** på sidan 27 och hur vi på egen hand och tillsammans med branschen arbetar för högre **punktlighet** på sidorna 34-36.

Den tredje delen i vårt kundlöfte är **god service**. Alla ska känna sig välkomna till SJ. Våra kundvärdar på station och plattform och tågvärdarna ombord ska hälsa välkommen och bidra till att resan blir så enkel som möjligt. Vårdarnas uppgift är också att ge användbar information på ett trevligt sätt.

Så växer tågtidtabellen (tågplanen) fram

Arbetet med en tågplan inleds ett år innan den ska börja gälla. Den som vill köra tåg ansöker om tåglågen (att få köra en viss sträcka en viss tid) till Trafikverket som ansvarar för planen. Idag är efterfrågan på att köra tåg större än den kapacitet som finns tillgänglig. Dessutom finns ett stort behov av underhåll på järnvägen, vilket också begränsar utrymmet. När flera tågoperatörer har ansökt om samma tågläge försöker Trafikverket justera tidtabellen. I andra hand får tågoperatörerna försöka komma överens och i sista hand fattas beslut av Trafikverket utifrån förutbestämda prioriteringskriterier. En tågplan gäller under ett år från midnatt andra lördagen i december.

Viktiga händelser 2019

- SJ ABs kunder har aldrig varit nöjdare, helårsutfallet för NKI blev det högsta sedan mätningarna inleddes
- SJ utsågs till Europas mest digitala reseföretag av BearingPoint
- SJs app nominerades för tredje gången till Svenska Designpriset i kategorin Digitalt – Smarttelefon

God service innebär även att våra tåg ska vara tillgängliga, rena och ändamålsenliga för såväl arbete som vila.

Om vi inte kan leva upp till vårt kundlöfte, till exempel vid störningar, måste våra resenärer få relevant och användbar trafikinformation. SJ informerar om trafikläget i våra egna kanaler sj.se och SJs app, via våra medarbetare ombord och högtalarutrop på tågen. Trafikverket ansvarar för utrop och tavlor på stationer och perronger. Vid större störningar får SJs resenärer information via sms eller notiser i SJs app. Våra pendelresenärer kan prenumerera på störningsinformation till mobilen för den sträcka och tidpunkt de brukar resa. Tillsammans med Trafikverket förbättrar vi ständigt informationen samtidigt som nya och förbättrade tekniska lösningar bidrar till ökad kvalitet.

Digitala försäljningskanaler efterfrågade av våra kunder

I början av 2019 utnämndes SJ till Europas mest digitala reseföretag av BearingPoint, som mätt företags digitala mognad ur ett kundperspektiv.

SJ arbetar med digitaliseringen på flera fronter samtidigt, där utvecklingen av våra försäljningskanaler drivs utifrån våra kunders behov av enkla och personliga tjänster som hjälper dem före, under och efter resan. SJs kunder blir också mer och mer mobila.

Under 2019 såldes 86 procent (85) av SJs biljetter via digitala kanaler (sj.se, SJs app och biljettautomater) medan resterande del huvudsakligen såldes av resebyråer. SJs kunder är flitiga användare av Swish och över 70 procent av våra privatkunder väljer att betala med Swish i SJs app. SJs biljetter kan även köpas i våra resebutiker, per telefon hos SJs Kundservice samt hos Pressbyrån och 7-Eleven.

Vi lanserar regelbundet nya och förbättrade funktioner för sj.se och i SJs app och följer löpande hur nöjda våra kunder är. Under 2019 har mätningarna visat att mer än 9 av 10 kunder är nöjda med våra digitala kanaler.

År 2019 nominerades SJs app för tredje gången till Svenska Designpriset i kategorin Digitalt – Smarttelefon. Appen lanserades 2016 och har tidigare vunnit både guld och silver i tävlingen.



86%

av SJs biljetter såldes via
digitala kanaler

Utveckling tillsammans med kunder och resenärer

Varje kvartal genomför vi en undersökning på utvalda tåg i SJ ABs linjenät för att få veta mer om vad våra kunder tycker om oss och sin resa. Ombordundersökningen resulterar bland annat i Nöjd kundindex (NKI). NKI uppgick 2019 till 73 (69) vilket är det högsta sedan mätningarna inleddes. Högre punktlighet tillsammans med övriga förbättringar vi gjort förklarar att kunderna är nöjdare. Årets mål för NKI nåddes inte.

SJ Götalandståg mäter Nöjd resenärsindex (NRI). NRI uppgick 2019 till 96 (95) för pendeltåg och till 96 (94) för regional-tåg, vilket innebär att årets mål överträffades. Förbättringen beror främst på stabil leverans av tågtrafiken.

Våra erbjudanden och tjänster syftar till att göra det enkla att resa med SJ så att fler väljer oss. Därför involverar vi våra kunder och resenärer i utvecklingen. Förslag på nya koncept eller större förändringar presenteras för kundpaneler som djupgående diskuterar förslagen. Många synpunkter kommer även från resenärer via våra tågvärdar och Sjs Kundservice.

Student Advisory Board syftar till att utveckla SJ utifrån vad studenter efterfrågar. Vid träffarna får studenterna samtidigt en inblick i Sjs verksamhet och vi kan dela med oss av vår ambition att vara ett nytänkande och inkluderande företag.

Under konceptet SJ Labs utforskar vi nya digitala lösningar tillsammans med våra kunder. Den som laddat ned appen SJ Labs får testa funktioner under utveckling och bidra till att utvärdera och utveckla dessa. Användbara och färdigutvecklade funktioner flyttas sedan till Sjs app. Funktionen "Var är mitt tåg?" lanserades 2019 på test i SJ Labs-appen. Funktionen visar geografisk position och aktuell hastighet i realtid för samtliga Sjs tåg som är på resa.

174 000 ton CO₂-e

besparade våra SJ Biz-kunder miljön genom att välja tåget istället för flyget 2019

Nya och förbättrade tjänster och erbjudanden för Sjs kunder och resenärer 2019:

- "Var är mitt tåg?" i SJ Labs-appen visar i realtid var tåget befinner sig och med vilken hastighet det rör sig.
- Möjlighet för resenärer med Movingo, den populära periodbiljetten i Mälardalen, att låna ut sin biljett genom en ny funktion i appen.
- Ansvarat för testkörning av Mälardalstrafiks nya Mälartåg och utbildning av personal.
- Förbättrad resekommunikation för Sjs pendelresenärer.
- Förbättrad poängshop på sj.se för SJ Prio-medlemmar.
- Mobilanpassad e-biljett.
- Relevanta frågor-och-svar på många sidor på sj.se
- Smidig resa från tågstation till slutdestination på Vois elsparkcyklar tack vare ett nytt samarbete.
- Ett nytt digitalt verktyg (kundvårdsappen) hjälper våra kundvärdar att boka om resenärer direkt på plattformen ifall deras tåg är försenat eller inställt.
- SJ Tågfluffarkort Sverige för ungdomar och studenter testades under sommaren.

Sjs ombordundersökning

Målet är att nå ett så representativt urval av SJ ABs resenärer som möjligt. Minst 4 000 svar samlas in varje kvartal, fördelat på dryga 300 olika tågturer, och undersökningen genomförs under alla årets månader. Svaren analyseras noggrant för att vi ska kunna anpassa och utveckla vårt erbjudande och vår service både övergripande och per linje.

Information vid större störning

De resenärer som genomför ombordundersökningen på ett försenat tåg får frågor kring hur de upplever informationen om störningen. Utfallet presenteras i ett index för information vid större störning på SJ ABs fjärrtåg (SJ Snabbtåg samt InterCity) samt på SJ ABs regional-tåg. Vi mäter också resenärernas nöjdhet med trafikinformation via undersökningen Nöjd Informations Index.

Information vid större störning

Index	2019	2018	2017
Information vid större störning (+21 min), SJ ABs fjärrtåg	68	64	69 ¹
Information vid större störning (+6 min), SJ ABs regional-tåg	69	61	68 ¹

¹ Mätmetoden förändrades under andra kvartalet 2017. Utfallet för 2017 består av svar som inkommit april–december.

SJ Prio

Under 2019 valde ytterligare 260 000 resenärer att gå med i Sjs lojalitetsprogram SJ Prio, som idag har närmare 1,5 miljoner 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 våra 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.

SJ Biz

SJ Biz är vårt avtal för företagskunder. Våra företagskunder får regelbundet en rese- och miljörapport som visar hur stora utsläpp de besparat miljön genom att välja SJ istället för bil eller flyg. Rapporten visar hur mycket företaget rest och vilka sträckor de oftast färdats, värdefull data som hjälper företaget att nå sina hållbarhetsmål. Vid utgången av 2019 hade 12 863 företag och organisationer ett SJ Biz-avtal. Tillsammans ökade de sitt resande med SJ med 13 procent jämfört med 2018.

Varje år delar vi ut Sjs diplom för miljösmart resande. Folkhälsomyndigheten, Combitech och Naturkompaniet belönades 2019 för sitt framgångsrika arbete med att styra om en stor del av sina tjänsteresor till tåg.

De tågresor som våra SJ Biz-kunder genomförde under 2019 släppte ut 3 841 kg koldioxidequivaler, jämfört med drygt 143 miljoner kg om de rest samma sträckor med bil. Med flyg hade utsläppen blivit cirka 174 miljoner kg koldioxidequivaler.



Omsorgsfull hantering av kunduppgifter

Våra kunders integritet är viktig för oss. Insamlade personuppgifter används för de syften som de samlats in för och hanteras med stor omsorg. Vi följer dataskyddsförordningen General Data Protection Regulation (GDPR) och rensar därför personuppgifter kontinuerligt när uppgifterna inte längre behövs för de syften de samlats in för eller när kund så begär. SJ AB är certifierat enligt Payment Card Industry Data Security Standard (PCI DSS), vilket innebär att vår hantering av kredit- och betalkort håller hög säkerhetsnivå.

SJ 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 erbjudande. Kunden informeras om syftet vid insamling av personuppgifter och vi hämtar in samtycke vid behov. Genom SJs lojalitetsprogram för resenärer, SJ Prio, har vi även god kunskap om våra frekventa resenärers boknings- och resvanor. Dessa djupare insikter används bland annat för att anpassa produkt- och tjänsteutbudet.

SJ har 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. Läs mer om SJs riskhantering på sidan 41. SJ har även ett dataskyddsombud som särskilt ansvarar för att personuppgifter hanteras på ett säkert sätt.

Under 2019 har SJ anmält fem (tre ärenden under 2018) befarade eller konstaterade intrång mot kunders integritet eller förluster av kunddata till Datainspektionen. Under 2017 förekom inga substantiella klagomål mot kunders integritet eller förluster av kunddata. Ett begränsat antal kunder blev under 2019 av med SJ Priopoäng. Händelserna anmäldes till Polisen och Datainspektionen. De kunder som har blivit av med SJ Priopoäng har blivit kontaktade av SJ och fått tillbaka sina poäng. För att undvika att något liknande händer igen införde vi krav på att använda Mobilt BankID för köp i SJs app och med företagsavtal samt för poängköp av resor.

Varför detta nyckeltal?	Vad vi gjort 2019	Mål och utfall	Vad vi planerar inför 2020												
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.	- Förenklat biljettköp för personer med funktionshinder (uppfyller krav inom ramen för WCAG AA 2.1) - Infört flexiblare betalning i bistro ombord (Swish) - Förändrat arbetssätt ombord på SJs snabbtåg - Påbörjat en höjning av snabbtågens toalettstandard - Lanserat Kundvårdsappen - Bättre resekommunikation för pendlare i SJs app	<table><caption>Nöjd kundindex (NKI) 2015-2019</caption><tr><th>År</th><th>NKI</th></tr><tr><td>2015</td><td>65</td></tr><tr><td>2016</td><td>70</td></tr><tr><td>2017</td><td>72</td></tr><tr><td>2018</td><td>68</td></tr><tr><td>2019</td><td>73</td></tr></table> Mål 2019: 75	År	NKI	2015	65	2016	70	2017	72	2018	68	2019	73	- Ta det första moderniserade X2000 i trafik - Fortsätta utveckla trafik kommunikation för förbättrad kundupplevelse - Lansera SJ Familj, ett erbjudande för dem som reser med barn - Lansera 2 klass Lugn på våra snabbtåg
År	NKI														
2015	65														
2016	70														
2017	72														
2018	68														
2019	73														

Ansvarsfull styrning: Process

Vi arbetar varje dag med att öka punktligheten



För att fler ska välja att resa med tåg måste det gå att lita på att tågen kommer fram i tid. Därför är punktligheten vår viktigaste hållbarhetsfråga. Under 2019 ankom nio av tio SJ-tåg i tid.



Järnvägsbranschen enades 2013 om det långsiktiga målet att 95 av 100 tåg ska ankomma inom fem minuter från utsatt tid. Ett flyg anses vara försenat först efter 15 minuter. Trafikverket ansvarar för att registrera tågens förseningstider och orsaker. Under första halvåret 2019 ankom fler svenska tåg i tid än vad som kördes totalt (såväl punktliga som försenade tåg) under samma period 2015.

Punktligheten under 2019

Punktligheten för SJs tåg var 2019 den högsta sedan det branschgemensamma målet fastställdes och samarbetet Tillsammans för Tåg i Tid (TTT) inleddes. Förutsättningarna för punktlighet varierar beroende på tågtyp, linje, sträcka och tidpunkt.

SJs kortdistanståg hade under helåret 2019 en punktlighet på 94 procent (92). Våra medeldistanståg nådde 92 procent (88) och långdistanstågen 83 procent (77). Årets mål överträffades för kortdistanstågen medan de övriga två målen inte nåddes.

Bättre planering skapar förutsättningar för högre punktlighet

Grunden för punktlig tågtrafik är en robust tidtabell, där ankomst- och avgångstider är anpassade efter hur lång tid på- och avstigning brukar ta liksom faktiska förutsättningar på spåren. Trafikverket konstruerade tillsammans med övriga branschen en mer robust tidtabell inför 2019 för Södra stambanan där hänsyn togs till planerade underhållsarbeten och andra förutsättningar. Den nya tidtabellen fick positiv effekt och inför tågplanen för 2020 har samma genomgång av tidtabellen för Västra stambanan genomförts.

Spårspring bakom många förseningar

Antalet störningstimmar orsakade av otillåtet spårbeträdande har ökat kraftigt de senaste åren. Obehöriga i spårområdet medför att hastigheten begränsas kraftigt för tåg i området eller att trafiken stoppas helt, med lägre punktlighet och inställda tåg som följd. Branschen arbetar därför gemensamt för att motverka att obehöriga vistas i spårområdet, exempelvis genom att sätta upp fysiska barriärer. Att vistas i spårmiljö utan tillstånd är förbjudet och belagt med 3 000 kronor i böter.

Viktiga händelser 2019

- Punktligheten för SJs tåg var den högsta sedan branschens gemensamma mål om 95 procents punktlighet fastställdes 2013
- Fler tåg än någonsin rullade på de svenska järnvägarna

Förbättrad punktlighet beror på de långsiktiga åtgärder som SJ genomfört på egen hand och tillsammans med branschen. Viktiga förbättringar under 2019 var att Trafikverket genomförde systematiska åtgärder på växlar i Stockholmsområdet och att branschens planering av underhållsarbeten blev bättre. Ytterligare en viktig förklaring till högre punktlighet är att branschensamarbetet förbättrats när trafiken behövt reduceras vid störningar och väderrelaterade situationer.

En förklaring till högre punktlighet för långdistanstågen är att Trafikverket tillsammans med övriga branschen har utvecklat reglerna för hur tidtabellen konstrueras för Södra stambanan och för hur försenade tåg ska prioriteras på denna bana.

Vanliga orsaker till störningar har under hela året varit infrastrukturrelaterade fel, fordonsfel samt obehöriga i spårområdet. Ovanligt många djurpåkörningar har både skapat störningar och medfört att tåg tagits ur trafik vilket påverkat resenärerna genom sent inställda tåg eller ersättningstrafik.

SJs bedömning av framtida punktlighet

Vår bedömning är att såväl SJs medel- som kortdistanståg kommer att nå målet att 95 av 100 tåg ska ankomma i tid till 2020.

SJs långdistanståg kör längre sträckor och samsas på spåren med långsammare regional-, pendel- och godstågstrafik. Det gör dessa tåg mer känsliga för störningar och SJs bedömning är att det blir utmanande att nå 95 procents punktlighet för långdistanstågen. Vi fortsätter att genomföra aktiviteter som både förbättrar punktligheten för långdistanståg och för hela järnvägssystemet.

Ökad trängsel på spåren gör järnvägssystemet allt mer sårbart. Fortsatta förbättringar av punktligheten förutsätter därför utökad kapacitet på svensk järnväg.

Pågående underhållsarbeten förbättrar på sikt

Trafikverket intensifierade under 2018 sina underhållsarbeten för att Sverige på sikt ska få en mer pålitlig järnväg och därmed bättre förutsättningar för punktliga tåg. Pågående underhållsarbeten innebär att det inte finns något utrymme att köra in förseningar på den redan hårt belastade järnvägen och att alternativa färdvägar kan vara stängda.



Under åtta sommarveckor 2019 var Getingmidjan (sträckan Stockholm Central—Stockholms södra) avstängd för underhåll. Flera andra strategiska sträckor var antingen helt avstängda för tågtrafik under delar av 2019, hade enkelspårstrafik eller nedsatt hastighet för att möjliggöra underhåll.

Stort internt fokus på punktlighet

SJ orsakade knappt 10 procent av de störningar som uppstod i det svenska järnvägsnätet under 2019. Vår andel är tämligen konstant över tid.

Intelligenta tåg gör vårt underhåll effektivare, läs mer i faktarutan nedan. Effektivare underhåll bidrar till högre punktlighet och en bättre upplevelse för våra resenärer och medarbetare. En annan viktig del i vårt interna punktlighetsarbete är avgångspunktligheten. Vi förbättrar hela tiden avgångsproceduren för att kunna avgå enligt tidtabell. Funktionen "Var ska jag stå på plattformen?" i SJs app talar om för resenärerna var deras vagn kommer att stanna, vilket ökar förutsättningarna för punktlig avgång. Alla SJs avgångar annonseras en minut tidigare gentemot resenär än den egentliga avgången för tåget för att vi ska vara redo och kunna avgå i tid.

Underhåll av SJs tåg

Med intelligenta tåg utrustade med sensorer kan vi utföra mer effektivt underhåll. På sikt innebär det att vi kan byta ut delar på tåget i rätt tid, inte oekonomiskt tidigt och inte för sent. Effektivt underhåll förbättrar förutsättningarna för punktlighet och komforten för våra resenärer.

Vi kommer att mäta förslitningen av utvalda komponenter över tid och sätta upp regler för när larm ska skickas i tid om att något behöver bytas eller underhållas. Vi kan då exempelvis upptäcka felen innan de skapar problem i trafiken, kommunicera snabbare med underhållsverkstäder och minska det manuella kontrollarbetet.

Samarbete förbättrar punktligheten

Eftersom järnvägen är ett slutet system – det går inte att köra om eller att välja en annan väg – med många beroenden måste alla aktörer vara skickliga på sin uppgift och samarbeta väl. Alla måste ta ansvar för helheten.

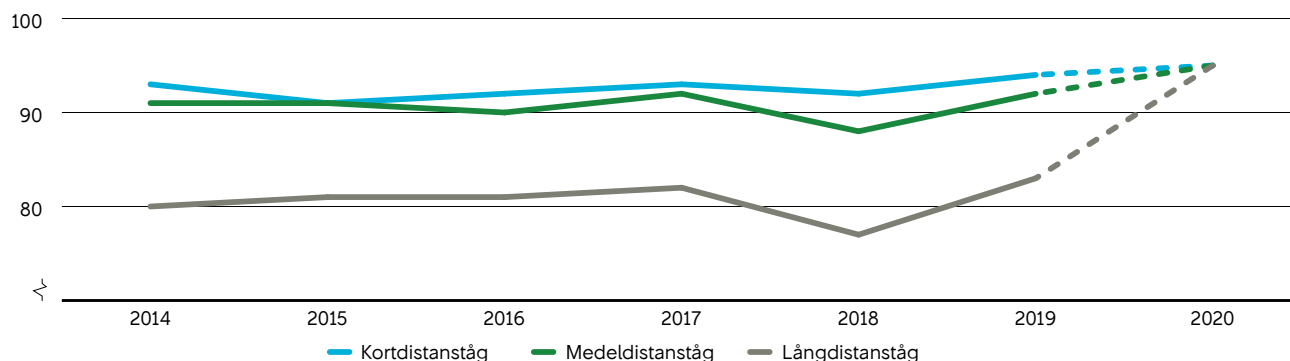
Branschen samarbetar i Tillsammans för Tåg i Tid (TTT) för att nå det gemensamma punktlighetsmålet. SJ avsatte 2019 ytterligare tid, kompetens och pengar till TTT. Under 2019 har TTT initierat en rad aktiviteter som förbättrar punktligheten, bland annat de nya konstruktionsreglerna och test av digitala verktyg för omplanering av trafiken vid störningar.

Enklare för resenärer vid störning

Våra resenärer planerar sin tid utifrån utlovad tidtabell. Vid en störning är det viktigt att de får användbar och snabb trafikinformation.

Många av våra resenärer behöver byta tåg för att nå sin destination. Om en störning uppstår kan vi tack vare en digital lösning boka om samtliga resenärer på ett tåg, med bibehållna val om exempelvis tyst avdelning. Resenärerna får sedan information om sin nya reseplan med sms.

Punktlighet för SJs tåg, %



De förbättringar som vi genomför på egen hand och tillsammans med övriga branschen har bidragit till att punktligheten förbättrats. Under 2019 hade våra kortdistanståg en punktlighet på 94 procent,

våra medeldistanståg 92 procent och långdistanstågen 83 procent. Branschens gemensamma mål är att nå 95 procents punktlighet till 2020.

Varför detta nyckeltal?	Vad vi gjort 2019	Mål och utfall	Vad vi planerar inför 2020
Punktlighet			
Punktlighet är en av de frågor som våra kunder och resenärer värdesätter allra högst. Punktlighet är därmed en av Sjs viktigaste aspekter för hållbart företagande och för att bibehålla och stärka vår marknadsposition.	- Fortsatt att driva på införande av åtgärder mot otillåtet spårinträngande - Fortsatt att bidra med kompetens i TTT, bland annat effektområdesansvar i tre områden och stråkansvar för Södra stambanan - Sett över Sjs regler för vilka fel som ska innebära att tåg tas ur trafik. Fel som kan påverka säkerheten innebär alltid att tåg tas ur trafik - Fortsatt att minska punktlighetspåverkande fordonsfel, t ex dörrfel - Fortsatt införandet av fjärrdiagnostik för mer effektivt underhåll	Långdistanståg 83% (77) Mål 2019: 93% Medeldistanståg 92% (88) Mål 2019: 94% Kortdistanståg 94% (92) Mål 2019: 93%	- Införa moderna planeringsverktyg - Införa digitala körordrar för våra lokförare - Ta våra intelligenta fordon i trafik
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 information så att de har möjlighet att planera om sin resa.	- Fortsatt med systematiskt och förebyggande underhåll av stoppande fel - Ökat kapaciteten i våra verkstäder - Fortsatt arbetet med att effektivisera hantering i stört läge - Översyn av framtida ersättningstrafik - Tagit Mälardalstrafiks nya Mälartåg i trafik	Långdistanståg 97% (96) Mål 2019: 98% Medeldistanståg 97% (96) Mål 2019: 98% Kortdistanståg 98% (98) Mål 2019: 98%	- Införa moderna planeringsverktyg - Ta våra intelligenta fordon i trafik - Ta nya X2000 i trafik

Spår 11-18 Hiss
Elevator



11:33 SJ Snabbtåg 431
Göteborg C

Spår
10

90 av 100

SJ-tåg anlände i tid 2019

Ansvarsfull styrning: Finans

Vi investerar för att möta efterfrågan på klimatsmarta resor



SJs starka finansiella ställning möjliggör investeringar om cirka 12 miljarder kronor för att vi ska kunna erbjuda både fler, nya och modernare tåg. Vi får inga statliga anslag eller subventioner och måste därför vara en långsiktigt lönsam och ledande aktör på den svenska tågmarknaden för att kunna göra nödvändiga investeringar. Läs mer om SJs resultat och finansiella ställning 2019 på sidan 57 och framåt.



SJ ägs av svenska staten som förutsätter att bolaget styrs på ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbart sätt. Vi har både finansiella och icke-finansiella mål som ska nås. SJs bolagsstämma har fastställt tre långsiktiga finansiella mål som ska bidra till en ekonomiskt hållbar verksamhet. De finansiella målen är beslutade utifrån SJs långsiktiga strategi och syftar till att vi ska bli mer konkurrenskraftiga inom både kommersiell och upphandlad trafik. Vår långsiktiga ambition är en effektiv verksamhet med rimlig kostnadsutveckling, där SJ upprätthåller hög kvalitet samtidigt som avkastningskravet nås. Våra icke-finansiella mål är en central del av affärsplanen som fastställs av styrelsen. Läs mer i Bolagsstyrningsrapporten på sidorna 44-54.

Ett finansiellt hållbart SJ

Alla SJs tåglinjer och affärer, både de kommersiella och upphandlade, ska bidra till att vi når uppsatta finansiella och icke-finansiella mål. Varje linje och affär har en affärschef med mandat att anpassa erbjudandet för att motsvara resenärernas och kundernas behov och förväntningar.

Vi strävar ständigt efter att göra saker smartare eftersom det är en förutsättning för att SJ ska fortsätta att vara konkurrenskraftigt på den avreglerade svenska tågmarknaden. Kostnadseffektiva lösningar är en förutsättning för att vi ska nå den kostnadsnivå som krävs för att SJ ska vara en långsiktigt lönsam tågoperatör.

Vi har en omfattande projektportfölj med tydliga mål om att effektivisera vår verksamhet på flera plan, genom förändrade processer, användning av digitala verktyg eller genom att göra något helt annorlunda. Under 2019 inrättades en investeringskommitté för att kvalitetssäkra projektens ekonomiska kalkyler och för att säkerställa att de planerade effekterna är hållbara och realiserbara.

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.

Viktiga händelser 2019

- SJ vann två nya affärer inom upphandlad trafik vilket över tid kommer att väsentligt öka SJs omsättning
- SJs styrelse fattade ett inriktningsbeslut om anskaffning av cirka 30 regionalståg. Totalt investerar SJ cirka 12 miljarder kronor i tåg de närmaste åren

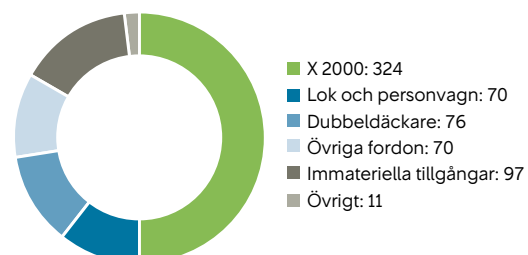
Investeringar för framtidens resande

Vi ser att den starka efterfrågan på snabba, bekväma och klimatsmarta resor fortsätter tack vare vårt ständigt förbättrade kunderbjudande. För att kunna erbjuda framtidens resande gör vi därför omfattande investeringar i våra tåg, system och IT-plattformar. Totalt kommer vi att investera cirka 12 miljarder kronor i nya och befintliga tåg de närmaste åren. Vi investerar också i en ny ekonomiplattform som kommer att vara fullt ut implementerad under 2020, med nya möjligheter till uppföljning av både finansiell och icke-finansiell data. Dessutom fortsätter vi att löpande investera i förbättrad säkerhet, prestanda och kundupplevelse, däribland våra digitala säljkanaler.

Moderniseringen av våra X 2000-tåg pågår. Vårt val att behålla tågens stommar innebär att stora mängder stål sparas, samtidigt som vi tar tillvara tågens unika konstruktion med bland annat korglutning för en så bekväm resa som möjligt. På den gamla stommen får tågen ny teknik, ny interiör och ny exteriör. Fler resenärer kommer att få plats i nya X 2000 utan att det blir trängre ombord.

Tidigare påbörjad upphandling av ett 30-tal nya snabbtåg har avbrutits efter dom från EU-domstolen med innebörden att SJ omfattas av försörjningsdirektivet (LUF). SJ avvaktar beslut från EU-kommissionen i fråga om den svenska järnvägs-

Totala investeringar under 2019, MSEK





marknaden ska undantas från försörjningsdirektivets (LUF) tillämpningsområde innan beslut tas om väg framåt i anskaffningsprocessen. Läs mer på sidan 25.

Under 2019 fattade SJs styrelse ett inriktningsbeslut som innebär anskaffning av cirka 30 nya regionaltåg. Anskaffningen av dessa regionaltåg har inletts och förstudie pågår. Upphandling av upprustning av våra nattågsvagnar pågår också och anbudsförfrågan har publicerats. De nya tågen innebär att vi successivt ökar kapaciteten med närmare 50 procent inom kommersiell trafik.

Våra investeringscykler avseende fordonsflottan är långa. Vår senaste stora fordonsinvestering avsåg snabbtågen SJ 3000 under 2012 och dessförinnan X 2000 som togs i trafik 1990. Allt eftersom infrastrukturen byggs ut kommer SJ att ha den finansiella styrka som krävs för att kunna investera i ytterligare tåg.

Utveckling av SJs affär

SJ vann under 2019 två nya avtal inom upphandlad trafik. Vi kommer från juni 2020 att få helhetsansvar för att driva och utveckla tågtrafiken i Trafikpaket Nord i Norge och från december 2020 för Öresundstågen. SJ kör sedan tidigare över gränsen till Oslo och Narvik i Norge och till Köpenhamn i Danmark och med fler linjer kan vi knyta ihop trafiken bättre. Utökad trafik innebär dessutom att vi kan dela fasta och gemensamma kostnader på fler resenärer och därmed behålla och stärka SJs långsiktiga konkurrenskraft.

Avtalen är två av de största inom upphandlad tågtrafik i Norden och kommer över tid att väsentligt öka SJs omsättning.

Två nya avtal inom upphandlad trafik från juni och december 2020

Trafikpaket Nord i Norge (Dovrebanen, Nordlandsbanen och Rørosbanen med bibanor)

Avtalstid: Åtta år från juni 2020, med option på ytterligare två år
Utförande dotterbolag: SJ Norge AS

Storlek: Näst största avtalet i Norden inom upphandlad tågtrafik hittills. Trafikavtalen i Osloområdet förväntas bli större.

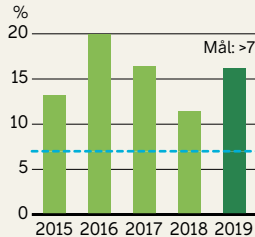
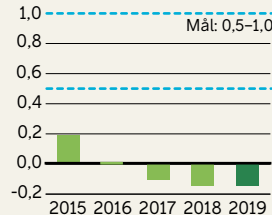
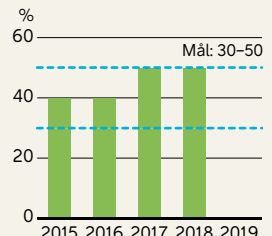
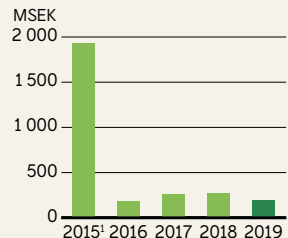
Omfattning: Helhetsansvar för persontågtrafiken i Trafikpaket Nord i Norge, inklusive ansvar för biljettförsäljningen.

Öresundstågen

Avtalstid: Åtta år från december 2020, med option på ytterligare två år
Utförande dotterbolag: SJ Öresund AB

Storlek: Fjärde största avtalet i Norden inom upphandlad tågtrafik

Omfattning: Fram till 2022 har SJ helhetsansvar för tågtrafiken till och från gränsen mellan Sverige och Danmark. På svenska sidan trafikerar Öresundstågen ett 50-tal stationer i Öresundsregionen samt Göteborg, Kalmar och Karlskrona. Från 2022 även fullt driftansvar till och från Österport i Danmark.

Avkastning på operativt kapital	Nettoskuldssättningsgrad	Utdelning																																																
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 och vi behöver 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.  <table><caption>Avkastning på operativt kapital (%)</caption><tr><th>År</th><th>Avkastning (%)</th></tr><tr><td>2015</td><td>13,4</td></tr><tr><td>2016</td><td>19,8</td></tr><tr><td>2017</td><td>16,2</td></tr><tr><td>2018</td><td>11,4</td></tr><tr><td>2019</td><td>16,2</td></tr></table> Mål: >7 Mål och utfall (analys) Avkastning på operativt kapital ska uppgå till minst 7 procent i genomsnitt. Under 2019 uppgick avkastningen på operativt kapital till 16,2 procent (11,4) och är fortsatt över målet, vilket främst förklaras av ett förbättrat resultat.	År	Avkastning (%)	2015	13,4	2016	19,8	2017	16,2	2018	11,4	2019	16,2	Varför detta nyckeltal? Nettoskuldssättningsgraden 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.  <table><caption>Nettoskuldssättningsgrad</caption><tr><th>År</th><th>Nettoskuld (%)</th></tr><tr><td>2015</td><td>0,14</td></tr><tr><td>2016</td><td>0,0</td></tr><tr><td>2017</td><td>-0,05</td></tr><tr><td>2018</td><td>-0,05</td></tr><tr><td>2019</td><td>-0,14</td></tr></table> Mål: 0,5–1,0 Mål och utfall (analys) SJ ska ha en nettoskuldssättningsgrad 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. Nettoskuldssättningsgraden uppgick per den 31 december till -0,14 ggr (-0,14). Sjs kapitalstruktur är därmed starkare än vad ägarens långsiktiga mål anger. SJ står inför stora investeringar som kommer att öka skuldssättningen.	År	Nettoskuld (%)	2015	0,14	2016	0,0	2017	-0,05	2018	-0,05	2019	-0,14	Mål och utfall (analys) Av styrelsen föreslagna utdelningar enligt vinstdisposition, %  <table><caption>Utdelning (%)</caption><tr><th>År</th><th>Utdelning (%)</th></tr><tr><td>2015</td><td>40</td></tr><tr><td>2016</td><td>40</td></tr><tr><td>2017</td><td>50</td></tr><tr><td>2018</td><td>50</td></tr><tr><td>2019</td><td>50</td></tr></table> Mål: 30–50 Ordinarie utdelning ska enligt ägarens mål långsiktigt uppgå till 30–50 procent av årets resultat efter skatt för SJ-koncernen. Styrelsen föreslår att ingen utdelning (50 procent för 2018) lämnas för räkenskapsåret 2019, givet den stora osäkerhet som finns kring vilka effekter Coronaviruset och åtgärder för att bromsa smittspridningen kan få på Sjs verksamhet. Verkställda utdelningar, MSEK  <table><caption>Verkställda utdelningar (MSEK)</caption><tr><th>År</th><th>Utdelning (MSEK)</th></tr><tr><td>2015¹⁾</td><td>1900</td></tr><tr><td>2016</td><td>100</td></tr><tr><td>2017</td><td>200</td></tr><tr><td>2018</td><td>200</td></tr><tr><td>2019</td><td>100</td></tr></table> ¹⁾ Beslut vid extra stämma att dela ut 1 700 MSEK.	År	Utdelning (%)	2015	40	2016	40	2017	50	2018	50	2019	50	År	Utdelning (MSEK)	2015 ¹⁾	1900	2016	100	2017	200	2018	200	2019	100
År	Avkastning (%)																																																	
2015	13,4																																																	
2016	19,8																																																	
2017	16,2																																																	
2018	11,4																																																	
2019	16,2																																																	
År	Nettoskuld (%)																																																	
2015	0,14																																																	
2016	0,0																																																	
2017	-0,05																																																	
2018	-0,05																																																	
2019	-0,14																																																	
År	Utdelning (%)																																																	
2015	40																																																	
2016	40																																																	
2017	50																																																	
2018	50																																																	
2019	50																																																	
År	Utdelning (MSEK)																																																	
2015 ¹⁾	1900																																																	
2016	100																																																	
2017	200																																																	
2018	200																																																	
2019	100																																																	

Risker och riskhantering

Risk är ett naturligt inslag i all affärsverksamhet. Med god kunskap om risker kan vi planera aktiviteter för att minimera negativa konsekvenser och för att tillvarata relaterade möjligheter på bästa sätt.

SJ definierar risk som händelse eller osäkerhet som kan påverka vår möjlighet att nå de mål som är fastställda i strategi- och affärsplaner.

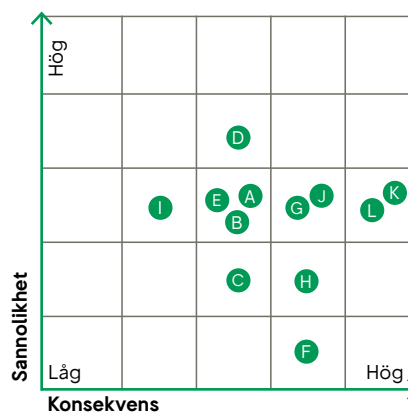
Identifiering och hantering av risker

SJ arbetar systematiskt med riskbedömningar på olika nivåer och med olika tidsperspektiv. Risker på strategisk nivå identifieras och beskrivs i form av scenarier i samband med strategi- och affärsplanprocessen 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 ägare inom organisationen. Riskbedömningar av verksamhetsförändringar kan också genomföras utifrån specifika perspektiv, till exempel trafiksäkerhet och arbetsmiljö.

Riskidentifiering och hantering av taktiska risker sker löpande inom SJ och rapporteras till styrelsen tre gånger per år. Processen inleds med att information om befintliga och nya risker inhämtas från Riskrådet och även från Strategiforum, Produk-

Bedömd sannolikhet och konsekvens
för SJ för redovisade risker



Riskerna A-L beskrivs på nästa sida.

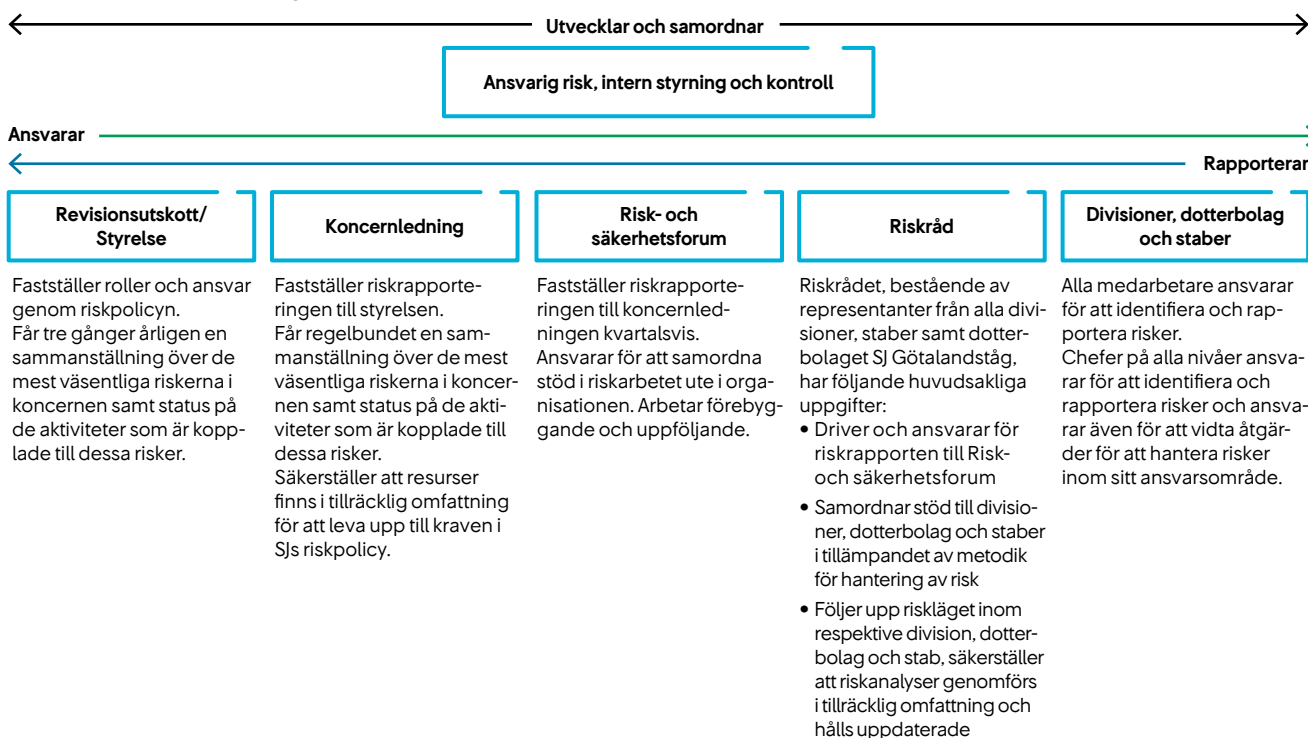
tionsforum samt Business review beroende på tidpunkt på året. Riskerna värderas med utgångspunkt från sannolikhet och konsekvens samt kopplas till aktiviteter för att hantera riskerna.

Rapportering av risker

Risk- och säkerhetsforum ansvarar för att granska och godkänna Riskrapporten innan den går till koncernledningen, som i sin tur fastställer riskrapporteringen till styrelsen. Koncernledningen följer förändringar i de risker som har en hög värdering för att besluta om behov finns att vidta ytterligare åtgärder eller om nya riskområden ska bedömas.

I risksammanställningen på nästa sida redovisas ett urval av identifierade risker.

Roller i riskrapporteringen



Ett urval av identifierade risker

Risk	Potentiell effekt	Aktiviteter
Styrområde – Medarbetare		
A Risk att SJ inte kan behålla och rekrytera medarbetare med nyckelkompetens	• Lägre kvalitet, högre kostnader, inställda tåg	• Introducera nya schematyper för medarbetare ombord • Effektivare utbildningar med simulatorer • Strategisk kompetensförsörjningsprocess
B Risk att SJs medarbetare med kundkontakt får en otrygg arbetssituation där hot och våld kan förekomma	• Känsla av otrygghet och sämre trivsel, sjukskrivningar, svårighet att behålla och rekrytera medarbetare	• Utbildning för alla medarbetare ombord i personlig säkerhet och konflikthantering • Personlarm för alla medarbetare ombord • Kroppsburen kamera för tågvärdar på vissa avgångar
C Risk att SJs medarbetare bryter mot den interna uppförandekodens affärsetiska riktlinjer i samband med kontakter med leverantörer	• Lägre kvalitet, negativ påverkan på Sjs varumärke	• Seminarium för chefer om gällande förmåner och gåvor för att minska risken för korruption • Kommunikation med medarbetare om Sjs interna uppförandekod
Styrområde – Partnerskap & Resurser		
D Risk att SJ inte kan köpa in tjänster och produkter från leverantörer till rätt kvalitet och pris	• Lägre kvalitet, lägre Nöjd kundindex, ökade kostnader	• Förbättrad samverkan med leverantörer
E Risk att samarbetspartner bryter mot Sjs uppförandekod för leverantörer	• Brott mot mänskliga rättigheter, negativ påverkan på Sjs varumärke	• Sjs uppförandekod för leverantörer är en obligatorisk del i Sjs avtal • Hållbarhetsrevisioner av leverantörer
Styrområde – Samhälle		
F Risk att allvarligt läckage sker från dieseltankar som används för tågtrafik på Kinnekullebanan	• Skador på miljö och människor, negativ påverkan på Sjs varumärke	• Dieseltankanläggningarna hanteras sedan årsskiftet 2019/2020 av extern part specialiserad på bränslehantering för järnväg • Regelbunden egenkontroll av tankanläggningarna • Miljörevision
Styrområde – Kund		
G Risk att resenärernas tilltro till tåget minskar på grund av att målet för punktlighet inte nås	• Lägre Nöjd kundindex, förlorad marknadsandel gentemot andra transportslag, lägre intäkter	• Omfattande samverkan 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 • Nya och moderniserade tåg
H Risk för omfattande trafikstörningar på grund av extrema väderförhållanden och klimatförändringar	• Lägre Nöjd kundindex, lägre punktlighet, högre kostnader för ersättningstrafik	• Kontinuerligt arbete med störnings- och beredskapsplaner • Nya och moderniserade tåg • Fokus på fortsatt förbättrad trafikcommunication
I Risk för begränsad kapacitet och tillgänglighet av järnvägsinfrastruktur dels på grund av akuta och/eller försenade underhållsarbeten, dels på grund av sänkt hastighet utifrån att infrastrukturens skick är undermåligt	• Lägre Nöjd kundindex, lägre punktlighet, högre kostnader för ersättningstrafik	• Samverkan med Trafikverket avseende strategiskt arbete med tidtabeller och underhållsåtgärder på järnvägen
J Risk att SJ tvingas sälja konkurrenters biljetter i egna säljkanaler eller att SJ tvingas sälja egna biljetter i andras säljkanaler.	• Svagare kunderbjudande som är svårare att differentiera mot konkurrenters, sämre möjlighet att kommunicera direkt med kund	• Aktivt deltagande i den av regeringen tillsatta utredningen kring nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik
Styrområde – Finans		
K Risk att avregleringen i övriga Europa drar ut på tiden, vilket gör att oproportionerligt många tågoperatörer konkurrerar på den svenska tågmarknaden	• Snedvriden och ökad konkurrens, på längre sikt förlorad marknadsandel och lägre lönsamhet	• Samarbete inom Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) där Sjs vd Crister Fritzson fram till februari 2020 varit ordförande • Långsiktigt hållbar enhetskostnad • Kontinuerlig utveckling av varje affär för att stärka Sjs marknadsandelar
L Risk för störningar i kritiska affärssystem	• Störningar i produktionen, lägre Nöjd kundindex, negativ påverkan på Sjs varumärke, lägre intäkter, högre kostnader. Störningar i finansiella system kan påverka Sjs rapportering	• Utveckla Sjs systematiska informationssäkerhetsarbete och förbättra efterlevnaden av intern styrning

En växande och lönsam koncern



Fler tåg än någonsin tidigare rullade på de svenska järnvägarna under 2019 och resandet med SJ fortsatte att öka. Trots ökad trafik och fler som skulle kliva på och av hade SJs tåg 2019 den högsta punktligheten sedan det branschgemensamma målet om 95 procents punktlighet beslutades 2013. Det är mycket glädjande nyheter även om de förseningar som alltjämt uppstår får konsekvenser för våra resenärer som förutsätter att våra tåg ska komma fram i tid. Självfallet ska vi leverera punktliga resor och vi arbetar ständigt med förbättringar hos oss och tillsammans med övriga branschen. En viktig del är vårt gemensamma planeringsarbete med Trafikverket.

Ökat tågresande med hög punktlighet förutsätter investeringar

Vi på SJ gör vad vi kan för att möta den ökade efterfrågan på tågresor. Styrelsen har under året fattat ett inriktningsbeslut om att SJ ska köpa in ett 30-tal regionaltåg. Sedan tidigare har vi beslutat att lika många snabbtåg ska anskaffas. När nya X 2000 och våra nya regional- och snabbtågsflottor tagits i trafik kommer vi att ha utökat kapaciteten i vår kommersiella trafik med 50 procent jämfört med idag. Med intelligenta tåg som ständigt är uppkopplade skapar vi också goda förutsättningar för pålitligare och punktligare tågtrafik.

Men enbart SJs satsningar räcker inte. Kapacitetstaket är nått på delar av Sveriges järnväg och det innebär att inte fler tåg får plats och att förseningar inte längre kan köras ikapp på överfulla spår. Om inget görs åt järnvägsinfrastrukturen nu kommer tågresenärerna att få en stökigare tillvaro framöver. Vi närmar oss den obehagliga punkt där att nå punktlighetsmålen innebär att färre tåg kan rulla. Det går stick i stäv med tåget som framtidens sätt att resa och kommer att negativt påverka möjligheterna för Sverige att nå sina klimatmål. Situationen är allvarlig och något måste göras omgående.

Avregleringen har gett fler, bättre och billigare tågresor

En förklaring till att så många väljer tåget är att det tack vare avregleringen finns gott om avgångar att välja mellan. Det stora utbudet gör att vi tågoperatörer måste vara konkurrenskraftiga genom att erbjuda bästa kundupplevelsen till bästa priset. För att vara prisvärda ser vi på SJ hela tiden över vårt kunderbjudande och våra kostnader. Digitalisering är ett kraftfullt sätt att sänka kostnader. Ett annat är att nå en större marknad.

Utrymmet för SJ i Sverige krymper när privata och främst statligt ägda och mångdubbelt större tågoperatörer etable-

rar sig inom både upphandlad och kommersiell tågtrafik. Samtidigt innebär den pågående avregleringen av den europeiska järnvägsmarknaden att nya möjligheter äntligen yppar sig för oss. För att behålla vår konkurrenskraft i Sverige behöver vi fler resenärer att fördela våra kostnader på och för oss är det logiskt att inleda med att utveckla den trafik vi redan kör i våra grannländer Norge och Danmark.

Helhetstänk kring kundupplevelsen

Det är roligt att så många väljer att åka tåg och med SJ! Och för oss i styrelsen är det viktigt att kundupplevelsen är positiv hela vägen, från enkel biljettbokning och betalning till relevant trafikinformation och punktlig ankomst. Många vet att tåget är det mest klimatsmarta resesättet men för att vara ett attraktivt alternativ måste vi möta, och gärna överträffa, resenärernas övriga förväntningar.

Praktiska saker måste bara fungera, som att vi ska erbjuda rena och hela toaletter ombord. Tyvärr är det svårt att nå den standard vi vill eftersom det räcker med att en enda besökare lämnar dem ofräscha. Nu tar vi krafttag och vänder på alla stenar för att komma tillrätta med toaletterna på våra snabbtåg.

Oacceptabla konflikter på våra tåg

SJs medarbetare ser med entusiasm och stor uppfinningsrikedom till att våra resenärer får en så bra resa som möjligt. Därför känns det extra sorgligt att de som arbetar på tågen utsätts för hot och våld. Samhällsklimatet hårdnar och ett fåtal av våra resenärer förstör för så många andra. Enligt SJs medarbetarundersökning upplevde mer än 20 procent av medarbetarna hot eller våld under arbetstid 2019, det är oacceptabelt.

Att kunna erbjuda våra resenärer och medarbetare en trygg och säker resa och arbetsplats är det enskilt viktigaste för oss inom SJ. Vi arbetar ständigt med att förbättra säkerheten både när det gäller risken för olyckor och situationer där någon avsiktligt vill orsaka skada. Ska vi uppnå maximal säkerhet behöver vi samarbeta med andra aktörer – och det gör vi. Vi arbetar på olika sätt med att förebygga och hantera hotfulla situationer som kan uppstå, och med att ta hand om den som trots allt blivit utsatt.

En växande och lönsam koncern

Året som gått var händelserikt för SJ. Koncernen växte med nya dotterbolag, fler avgångar på de kommersiella linjerna och nya affärer inom upphandlad trafik. SJs lönsamhet förbättrades kraftigt, även om vi ska minnas att 2018 präglades av utmaningar för hela tåg-Sverige.

Vd Crister Fritzson och hans koncernledning har under åtta år tagit med sina medarbetare på en spännande resa och vi i styrelsen är mycket imponerade över den förändring av SJ de tillsammans åstadkommit. Vi önskar Crister lycka till och riktar vårt varmaste tack till alla som varje dag bidrar till att SJ fortsätter att utvecklas. Med kunden i fokus och på ett hållbart sätt.

Stockholm i mars 2020

Siv Svensson
Styrelseordförande

Bolagsstyrningsrapport 2019

SJ AB ägs till 100 procent av svenska staten och ägandet förvaltas av Näringsdepartementet. Bolagsordningen anger att SJ ska bedriva persontrafik och, inom ramen för affärsmässighet, bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen och därmed en långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet.

Ägarens övergripande mål är att SJs värdeutveckling blir den bästa möjliga, 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.

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 2019 genomfördes ingen utvärdering då det inte bedömdes erforderligt, eftersom utvärderingen de senaste åren varit mycket god och det inte har kunnat identifieras större utvecklingsområden.

Viktiga händelser 2019

- Dotterbolaget SJ Öresund AB etablerades för Öresundstågstrafiken, ett nytt avtal för SJ från december 2020
- En ny befattning som vice vd i SJ AB skapades, som i vd:s frånvaro fattar beslut i frågor som rör SJ ABs svenska kommersiella del och tar ansvar för den svenska operativa verksamheten inom SJ AB
- Vd Crister Fritzson meddelade att han lämnar SJ under våren 2020 för ett nytt uppdrag

Principer för bolagsstyrning

SJ styrs utifrån såväl externa som interna regelverk.

Viktiga externa regelverk:

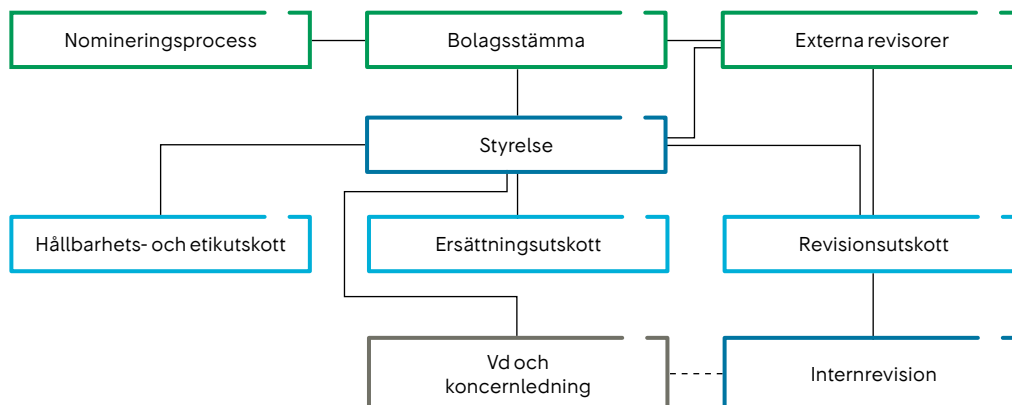
- Lagstiftning och internationella redovisningsregelverk
- Svenska statens ägarpolicy och riktlinjer för bolag med statligt ägande 2017
- Svensk kod för bolagsstyrning (Koden)

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 sj.se under "Bolagsstyrning".

SJ AB, ägarstyrning



Ägarstyrning

Ägaren utövar sina rättigheter som aktieägare på bolagsstämman och har bland annat fastställt Sjs bolagsordning och ekonomiska mål. Ägarens långsiktiga ekonomiska mål för SJ är avkastning på operativt kapital på minst 7 procent i genomsnitt samt en nettoskultsättningsgrad på 0,5–1,0 gånger på sikt. Utdelning ska långsiktigt uppgå till mellan 30 och 50 procent av koncernens resultat. I tillägg till de ekonomiska målen följer ägaren även upp av styrelsen fastställda strategiska mål för hållbart företagande.

Under 2019 har de möten som ägt rum mellan ägaren, Sjs styrelseordförande och vd berört mål- och verksamhetsuppföljning samt berört aktuella frågor såsom fordonsinvesteringar och anbud på upphandlad tågtrafik.

Strategiska mål för hållbart företagande

Svenska staten kräver att alla bolag med statligt ägande ska ha strategiska mål för hållbart företagande. Målen ska vara relevanta för den verksamhet som bedrivs, mätbara och tillräckligt ambitiösa. Sjs styrelse gjorde under 2019 en översyn av dessa mål och fastställde fyra, delvis nya, strategiska mål: Mångfald, Hot & våld, Marknadsandel jämfört med flyg på vissa sträckor samt Punktlighet för långdistanståg. Av dessa redovisas Mångfald och Punktlighet för långdistanståg extert för 2019.

Bolagsstämman

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

Årsstämma 2019

Årsstämma för SJ AB 2019 hölls den 25 april 2019. Stämman var öppen för allmänheten och de närvarande hade möjlighet att ställa frågor till Sjs ledning.

Stämman beslöt att fastställa resultat- och balansräkning för koncernen och moderbolaget SJ AB samt att fastslå den av styrelsen föreslagna utdelningen om 194 MSEK. Utbetalningen verkställdes den 9 maj 2019. Stämman beviljade ansvarsfrihet för styrelsen och vd.

Stämman beslöt vidare att bolaget ska tillämpa de riktlinjer för ersättningar till ledande befattningshavare som styrelsen föreslagit.

I enlighet med ägarens förslag beslutade stämman om omval intill nästa årsstämma av Siv Svensson, Ulrika Dellby, Lennart Käll, Per Matses, Ulrika Nordström och Kersti Strandqvist. Klas Wählberg valdes till ny ledamot intill nästa årsstämma. Till styrelsens ordförande omvaldes Siv Svensson. Stämman fastställde styrelsens arvoden och särskilda arvoden för arbetet i inrättade utskott.

Årsstämma 2020

Årsstämma för SJ AB 2020 äger rum i Stockholm den 29 april 2020.

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 agerar föredömligt inom hållbart företagande avseende områden som miljö, etik, arbetsvillkor, mänskliga rättigheter, jämställdhet och mångfald. Styrelsen fastställer de strategiska mål inom hållbart företagande som ägaren kräver, se text till vänster på sidan.

Tillsättning av styrelse

Nomineringsprocessen avseende styrelseledamöter till statligt ägda bolag drivs och koordineras av Näringsdepartementet. En arbetsgrupp inom Näringsdepartementets enhet för statligt ägande analyserar kompetensbehovet utifrån Sjs styrelses sammansättning samt bolagets verksamhet och situation. Förslaget 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.

Statens ägarpolicy anger att styrelsens sammansättning ska vara ändamålsenlig, med hänsyn till Sjs verksamhet, utvecklingsskede och övriga förhållanden. Bolagsstämman valda styrelseledamöters kompetens, erfarenheter och bakgrunder ska präglas av mångsidighet och bredd. Av ägarpolicy, vilket är den mångfaldspolicy som SJ tillämpar, fram-

går även att mångfaldsaspekter såsom etnisk och kulturell bakgrund ska vägas in. Regeringen eftersträvar en jämn könsfördelning såväl i de enskilda bolagsstyrelserna som på portföljnivå.

Styrelsen ska alltid ha sådan branschkunskap eller annan kompetens som är direkt relevant för bolaget, även när bolaget utvecklas och omvärlden förändras. Styrelsens ledamöter ska även ha förmåga att arbeta strategiskt med hållbart företagande.

Styrelsens sammansättning

Sjs styrelse ska enligt bolagsordningen bestå av lägst tre och högst åtta ledamöter utan suppleanter. Sjs styrelse bestod från årsstämman i april 2019 av sju stämmevalda ledamöter, ingen av ledamöterna ingår i koncernledningen. Av styrelsens ledamöter är fyra kvinnor (57 procent) och tre män (43 procent).

Regeringskansliet anser att Sjs styrelse har en med hänsyn till bolagets verksamhet, utvecklingsskede och förhållanden i övrigt ändamålsenlig sammansättning präglad av mångsidighet och bredd avseende ledamöternas kompetens, erfarenhet och bakgrund. Sammansättningen uppnår även regeringens målsättning om jämn könsfördelning i enlighet med vad som framgår av statens ägarpolicy.

Arbetsgagarorganisationerna har utsett tre arbetstagarrepresentanter 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 till ledamöterna i styrelsens revisionsutskott men för annat styrelseutskottsarbete utgår inte något arvode. Arvode utgår heller inte till ledamot anställd i Regeringskansliet eller till arbetstagarrepresentant i enlighet med Statens ägarpolicy och riktlinjer för bolag med statligt ägande 2017.

Fastställd ersättning till Sjs styrelse

SEK	2019	2018	2017
Styrelsens ordförande	420 000	410 000	400 000
Styrelsens ledamöter	180 000	170 000	160 000
Revisionsutskottets ordförande	55 000	55 000	55 000
Revisionsutskottets ledamöter	43 000	43 000	43 000

Styrelsens arbete

Styrelsen fastställer årligen en arbetsordning som anger hur arbetet ska fördelas mellan styrelse, styrelsens utskott och vd. Arbetsordningen innehåller obligatoriska punkter enligt aktiebolagslagen, statens ägarpolicy med regeringens riktlinjer för bolag med statligt ägande ("Ägarpolicy") samt de ekonomiska mål som fastställts av bolagsstämman. Därutöver reglerar arbetsordningen 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:

- Fastställande av affärsplan och budget för kommande verksamhetsår.
- Fastställande av externa finansiella rapporter, såsom års- och hållbarhetsredovisning och kvartalsrapporter.
- Strategiska frågor inklusive utvärdering och, i förekommande fall, fastställande av strategiska mål för hållbart företagande.
- Utvärdering av regelefterlevnad och riskhantering, särskilt resultaten av årligen genomförda riskanalyser.
- Fastställande av policydokument.

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

Styrelse, styrelsefunktion och närvaro under 2019

		Styrelse	Revisions- utskott	Hållbarhets- och etik- utskott	Ersättnings- utskott
Totalt antal möten (varav före årsstämma)		13 (4)	8 (3)	2 (1)	3 (1)
Siv Svensson	Styrelseordförande, Ordförande ersättnings- utskott	13	8	2	3
Ulrika Dellby	Ledamot	13	7		
Lennart Käll	Ledamot	12		2	3
Per Matses	Ledamot, Ordförande revisionsutskott	13	8		
Ulrika Nordström	Ledamot	13	8		3
Kersti Strandqvist	Ledamot, Ordförande hållbarhets- och etik- utskott	12		2	
Mikael Stöhr	Ledamot	2			Avgick vid årsstämman 2019
Klas Wåhlberg	Ledamot	9			1 Nyvald vid årsstämman 2019
Stefan Zetterlund	Arbetsgagarrepresentant	13			
Per Hammarqvist	Arbetsgagarrepresentant	11			
Hans Pilgaard	Arbetsgagarrepresentant	10			

information, att arbetet bedrivs effektivt och att styrelsen fullgör sina uppgifter.

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

Styrelsens arbete 2019

Under 2019 hölls 13 styrelsemöten, varav 3 telefonmöten. 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 2019 träffade styrelsen bolagets revisorer utan att någon från koncernledningen närvarade, i enlighet med Kodens krav. På styrelsemötet i juni 2019 deltog även delar av Sjs koncernledning för att diskutera strategiskt viktiga frågor. Se även På styrelsens agenda nedan.

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

Revisionsutskottet är styrelsens beredande organ i frågor som rör den finansiella redovisningen och rapporteringen samt

den interna kontrollen i bolaget. Utskottet ska övervaka både den interna och den externa revisionsprocessen.

Revisionsutskottets uppgifter är bland annat att:

- Bereda styrelsens arbete genom att kvalitetssäkra Sjs finansiella rapportering så att den 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 riskbedömningar återspeglas i den finansiella rapporteringen
- Behandla frågor om intern kontroll
- Träffa Sjs revisorer för att löpande informeras om revisionens planering, inriktning och omfattning
- Säkerställa att Sjs externa och interna revisorers rapporter och rapporterade iakttagelser kommuniceras till vd och att iakttagelser åtgärdas
- Stärka dialogen med Sjs revisorer för att därigenom skapa ökad tydlighet beträffande iakttagelser som rör bolagets styrning, redovisning och kontroll
- Hålla sig informerad om revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen samt om slutsatserna av Revisorsinspektionens kvalitetskontroll
- Delta i upphandling av revisorer och förbereda förslag till val av revisorer

På styrelsens agenda 2019

Februari

- Genomgång av externa revisorer avseende bokslut 2018
- Rapport för fjärde kvartalet och helår 2018
- Resultatdisposition för räkenskapsår 2018
- Revisorerna träffade styrelsen utan koncernledningens närvaro
- Fordonsinvesteringar
- Avrapportering av 2018 års utvärdering av styrelse och vd

Mars

- Års- och hållbarhetsredovisning samt revisionsberättelse 2018
- Anbud upphandlad trafik
- Fordonsinvesteringar
- Genomgång av riskrapport
- Strategiska mål för hållbart företagande
- Lagen om offentlig upphandling inom försörjningssektorerna (LUF)

April

- Rapport för första kvartalet
- Årsstämma
- Konstituerande styrelsemöte
- Anbud upphandlad trafik
- Fordonsinvesteringar
- Lagen om offentlig upphandling inom försörjningssektorerna (LUF)

Juni

- Anbud upphandlad trafik
- Genomgång av riskrapport
- Fordonsinvesteringar
- Cybersäkerhet
- Kompetenskartläggning
- Katastrofberedskap
- Trafiksäkerhetsrapport 2018
- Rena toaletter ombord
- Fastställande av strategisk plan för 2020-2040

Juli

- Rapport för andra kvartalet
- Anbud upphandlad trafik
- Fordonsinvesteringar

September

- Anbud upphandlad trafik
- Fordonsinvesteringar
- Lagen om offentlig upphandling inom försörjningssektorerna (LUF)

Oktober

- Rapport för tredje kvartalet
- Fastställande av affärsplan 2020-2024
- Anbud upphandlad trafik
- Genomgång av riskrapport
- Anbud upphandlad trafik
- Fordonsinvesteringar
- Säkerhetsarbete
- Vd:s uppsägning
- Lagen om offentlig upphandling inom försörjningssektorerna (LUF)

November

- Anbud upphandlad trafik

December

- Anbud upphandlad trafik
- Fastställande av budget för 2020
- Finanspolicy
- Imageresan
- Lagen om offentlig upphandling inom försörjningssektorerna (LUF)

Vid konstituerande styrelsemöte 2019 valdes Per Matses till ordförande i revisionsutskottet. Ulrika Dellby, Siv Svensson och Ulrika Nordström utsågs till ledamöter i utskottet. Föredragande i revisionsutskottet är Sjs ekonomidirektör. Sjs revisorer deltar på 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

Ersättningsutskottet är styrelsens beredande organ i frågor som rör ersättning och andra anställningsvillkor för vd och andra ledande befattningshavare i bolaget.

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.

Vid konstituerande styrelsemöte 2019 valdes Siv Svensson till ordförande i ersättningsutskottet. Lennart Käll, Ulrika Nordström och Klas Wählberg utsågs till ledamöter i utskottet. Föredragande i ersättningsutskottet är Sjs vd. Under året har

tre protokollförda möten hållits och utskottets ordförande informerade löpande styrelsen om utskottets arbete.

Hållbarhets- och etikutskottet

Hållbarhets- och etikutskottets uppgift är att granska och proaktivt bidra till SJ-koncernens interna och externa hållbarhetsarbete. Ledning för hållbarhets- och etikutskottets arbete är statens ägarpolicy och de principer som följer av bland annat FN:s initiativ Global Compact och dess tio internationella principer samt OECD:s riktlinjer för multinationella företag.

Vid konstituerande styrelsemöte 2019 valdes Kersti Strandqvist till ordförande i hållbarhets- och etikutskottet. Siv Svensson och Lennart Käll utsågs till ledamöter i utskottet. Sjs vd deltar i utskottet och föredragande är Sjs Direktör Strategi och Affärsutveckling tillsammans med hållbarhetsansvarig. Under året har två protokollförda möten hållits. Utskottets ordförande informerade löpande styrelsen om utskottets arbete.

Revisorer

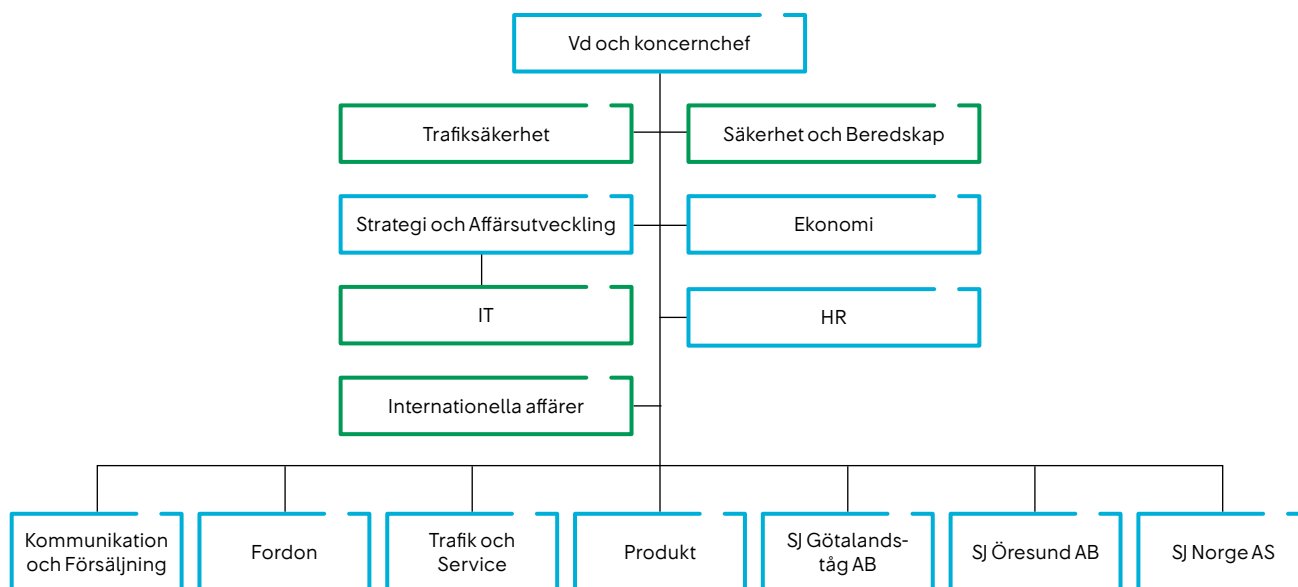
Ansvar för val av revisorer ligger hos ägaren och val av revisorer beslutas av årsstämman. Förslag till val av revisor och revisors arvode i bolag med statligt ägande ska lämnas av styrelsen och tas fram av bolaget med tillämpning av de regler om upphandling och val av revisor som gäller för bolag med aktier upptagna till handel på en reglerad marknad enligt EU:s revisorsförordning. I kallelsen till årsstämman presenteras förslag till val av revisorer och information om förhållanden som kan vara av betydelse vid bedömning av föreslagna revisors kompetens och oberoende. Föreslagna revisorer ska närvara på årsstämman.

Revisorer 2019

På årsstämman den 25 april 2019 valdes revisionsbolaget Deloitte AB som bolagets externa revisionsbolag, företrätt av

SJ-koncernens organisation

- Medlem av koncernledningen
- Ej medlem av koncernledningen



Övriga verksamhetsdrivande dotterbolag i SJ-koncernen som ej är representerade i koncernledningen: SJ Norrlandståg AB och SJ Danmark A/S

auktoriserad revisor Hans Warén som huvudansvarig, intill årsstämman 2020. Revisorerna avrapporterade sin bokslutsgranskning för 2019 till hela styrelsen vid styrelsemötet den 12 februari 2020. Under räkenskapsåret 2019 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, inom ramen för revisionen, 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 6.

Koncernledning

Sjs koncernledning består av Sjs vd och koncernchef, tio direktörer för Sjs divisioner, verksamhetsdrivande dotterbolag, staber samt ytterligare en person. Medlemmar i koncernledningen utses av vd efter samråd med styrelsen.

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-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
- Besluta om och leda den 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 inklusive budget 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 koncernledningen under 2019

Till och med den 31 januari ledde Thomas Silbersky, Direktör Internationella affärer och tidigare Direktör Försäljning, den nya divisionen Kommunikation och Försäljning. Den 1 februari–31 mars leddes divisionen av Monica Berglund som tillförordnad Direktör Kommunikation och Försäljning. Den 1 april tillträdde Mats Almgren som ny Direktör Kommunikation och Försäljning.

Den 31 maj lämnade Hållbarhetsdirektör och chef för stab Kvalitet och Miljö Erica Kronhöffer SJ för ett nytt uppdrag. I samband med detta upphörde staben Kvalitet och Miljö och medarbetarna fick annan organisatorisk tillhörighet.

Tidigare HR-direktör Peter Blomqvist gick i pension den 12 juli och efterträddes av Mats Pettersson, som tillträdde sin nya tjänst den 19 augusti.

Den 1 augusti utsågs Anders Gustafsson till vd för nybildade SJ Öresund AB.

Direktör Trafik och Service Madeleine Raukas tillträdde den 29 augusti även rollen som vice vd för SJ AB, en nyinrättad befattning. Madeleine Raukas behåller uppdraget som Direktör Trafik och Service.

Sjs vd och koncernchef Crister Fritzson meddelade i oktober att han lämnar SJ under våren 2020 för ett nytt uppdrag.

Sjs direktör för internationella affärer Thomas Silbersky var tillförordnad vd för SJ Norge AS och medlem i koncernledningen den 13 september 2019–14 januari 2020.

Den 1 december tillträdde Arvid Fredman som Direktör Fordon. Tidigare Direktör Fordon Claes Broström övergick samtidigt till rollen som ansvarig för Sjs stora fordonsprojekt och förblev medlem av Sjs koncernledning.

Caroline Åstrand frånträdde per den 31 december rollen som Direktör Produkt och lämnade Sjs koncernledning. Under 2020 kommer hon att lämna SJ för ett nytt uppdrag.

Beslutsforum och råd

Koncernledningen beslutar vilka beslutsforum som ska drivas inom SJ-koncernen. Koncernledningen beslutar även om respektive forums syfte, dess stående agenda samt deltagare. 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 utöver 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 en division, ett dotterbolag eller en stab
- Säkerställa att arbetet fortskrider i organisationen och säkra högt tempo i genomförandet

Som komplement till beslutsforum kan koncernledningen besluta att inrätta 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.

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 de riktlinjer för ersättningar som beslutats av bolagsstämman. Sjs riktlinjer är i enlighet med 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 ökningar 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 arbetstagarens sida utgår inget avgångsvederlag. Avgångsvederlag utbetalas som längst till avtalad pensionsålder och aldrig längre än 65 års ålder.

I not 4 beskrivs ersättning till ledande befattningshavare mer utförligt.

Hållbar styrning av verksamheten

SJs affärsmodell och styrning utgår från ett värdeskapande helhetsperspektiv där social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet ingår, se bilden nedan. Verksamheten styrs och följs 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 på ett hållbart sätt. En förutsättning för att kunna leva upp till de krav och förväntningar som ställs på SJ är en förståelse för vilka frågor som är väsentliga för intressenter. Dialogen med intressenterna ger värdefull kunskap som bidrar till att SJ kontinuerligt kan utveckla sitt erbjudande och sin verksamhet. Läs mer om SJs intressentdialog och väsentlighetsanalys på sidorna 98–99.

Bland FN:s 17 globala hållbarhetsmål har SJ identifierat tre där koncernen under de närmaste åren har störst möjlighet att bidra och vara en del av lösningen:

- Mål 7: Hållbar energi för alla
- Mål 10: Minskad ojämlikhet
- Mål 11: Hållbara städer och samhällen

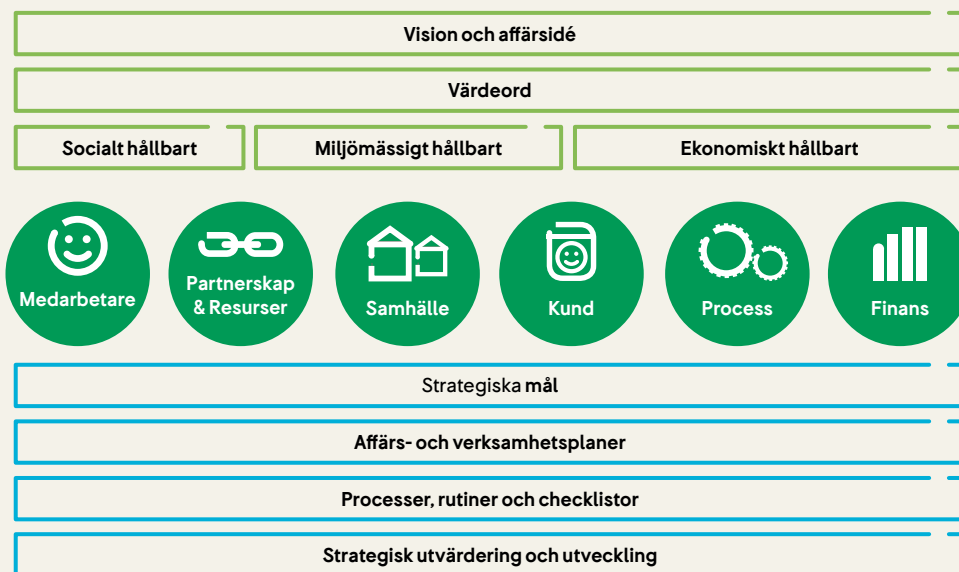
Läs mer om hur SJ bidrar till att målen uppfylls på sidan 15.

Hållbar strategi-, affärs- och verksamhetsplan

SJs strategiska plan beslutas av styrelsen och fastställer de långsiktiga och övergripande målen för verksamheten. Koncernledningen och styrelsen gör tillsammans en årlig översyn av framdriften gentemot de strategiska målen. Vart tredje år görs även en översyn av strategier och strategiska mål.

Som komplement till den strategiska planen finns en femårig affärsplan där strategiska beslut operationaliseras. SJs sex styrområden med tillhörande nyckeltal och mål är en central del av affärsplanen. Planen utarbetas av koncernledningen och beslutas formellt av styrelsen. 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.

Från vision till konkret arbete – SJs ledningssystem



Varje division, dotterbolag och stab tar utifrån affärsplanen årligen fram en verksamhetsplan inklusive budget för det kommande året där affärsmålen översätts till konkreta aktiviteter.

Kontinuerlig uppföljning med nyckeltal

Varje nyckeltal i SJs styrkort har årligt uppsatta mål med tydligt ägarskap inom koncernledningen och ansvarig för rapportering i organisationen. För varje nyckeltal på övergripande affärsplanenivå (nivå ett) finns nedbrutna, relevanta nyckeltal i underliggande verksamhetsplaner (nivå två och tre). För samtliga nyckeltal på nivå ett finns en handbok framtagen där definition, metod och kvalitetssäkring beskrivs. Handböckerna uppdateras minst årligen och är viktiga för att uppnå tillförlitliga beslutsunderlag.

Uppföljning av nyckeltal sker på månads-, kvartals- och årsbasis, vilket 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.

Utfall för flertalet nyckeltal på nivå ett redovisas externt varje kvartal. Styrelsen informeras varje månad om utfallet på samtliga nyckeltal på nivå ett och ett urval på nivå två och tre. Läs mer om mål och utfall på styrkortets nivå ett på sidan 17.

Baserat på de områden som identifierats i väsentlighetsanalysen följer SJ även årligt utfall på ett antal upplysningar enligt GRI Standards. Flera av dessa upplysningar ingår även i styrkortet på nivå ett eller två. De upplysningar som följs årligen är sådana där SJ har liten möjlighet att påverka men där det ändå är av intresse att följa utvecklingen. Ett exempel är energianvändning, som i mycket hög utsträckning beror på antal körda kilometer, tågets hastighet samt utomhustemperatur (energi behövs för att värma eller kyla tågen). Läs mer om vilka upplysningar som följs i SJs GRI-index på sidorna 100-102.

Ledningssystem

Ledningssystemet är ledningens stöd för att styra, följa upp och utveckla SJs arbete med kvalitets-, miljö- och arbetsmiljöfrågor samt för att systematiskt arbeta med ständiga förbättringar. Ledningssystemet utgår från krav och förväntningar hos SJs intressenter. För att tydliggöra hur SJ ska nå dessa krav finns vision, affärsidé, kärnvärden, strategier, policyer och övriga styrdokument framtagna.

SJ har ett integrerat och certifierat ledningssystem omfattande kvalitet (ISO 9001) och miljö (ISO 14001). För att utvärdera ledningssystemets effektivitet använder SJ 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 systematiskt sätt.

Policyer och uppförandekoder

SJs policyer och uppförandekoder är framtagna utifrån SJs vision, affärsidé och strategier. Policyerna fastställs av styrelsen årligen. Varje policy har en ägare som ansvarar för implementering och årlig uppföljning.

SJs interna uppförandekod ger vägledning för hur medarbetare, styrelseledamöter och självständiga uppdragstagare förväntas agera och bemöta varandra, kunder, resenärer och andra intressenter med utgångspunkt i SJs värdeord: Pålitligt, Enkelt, Mänskligt och Härligt. Koderna bygger på internationellt överenskomna regler, främst de tio principerna i FN:s Global Compact. Den innehåller också flera av SJs policyer och riktlinjer, exempelvis Kvalitetspolicy och Miljöpolicy. Läs mer på sidan 18.

Alla SJs leverantörer ska följa SJs uppförandekod för leverantörer, läs mer på sidan 25. Ett urval av SJs policyer listas på sidan 44.

Kvalitetsarbete

Kvalitet handlar om att tillfredsställa och helst överträffa kunders krav och förväntningar. För SJ innebär det att bedriva persontågstrafik som är säker, pålitlig och komfortabel utifrån kundernas behov och enligt lagkrav.

I SJs interna Uppförandekod finns en kvalitetspolicy. Den beskriver hur rätt kvalitet säkerställs genom att tillämpa fyra grundläggande principer:

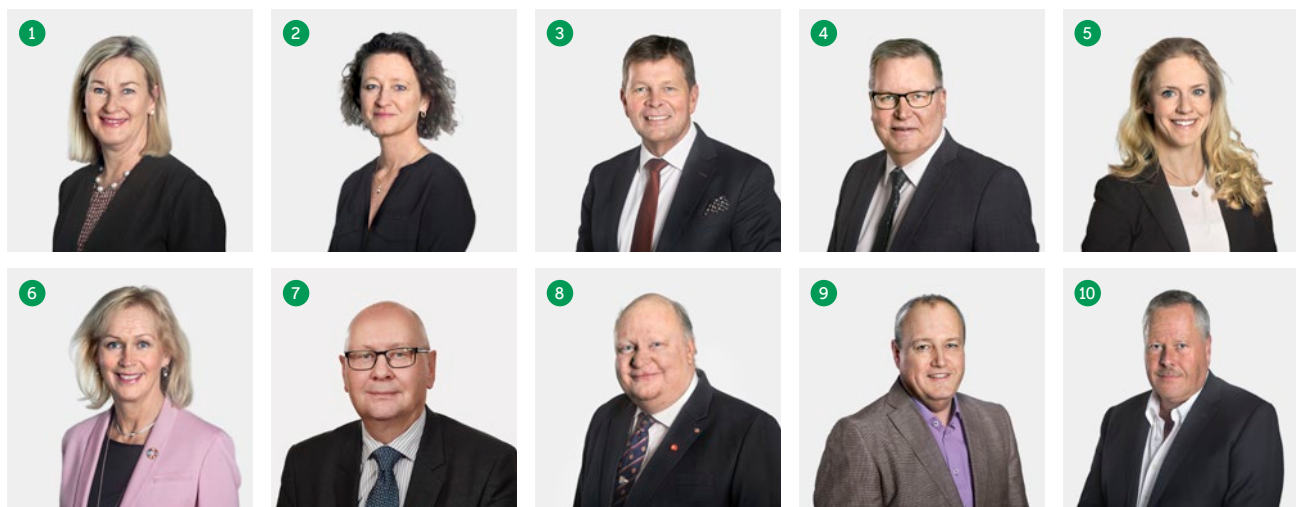
- Ta ansvar för att leverera rätt kvalitet i varje steg
- Tillämpa bästa, kända arbetssätt varje gång
- Identifiera och reagera på avvikelser
- Utveckla och ständigt förbättra verksamhet och medarbetare mot tydliga mål

En viktig del i SJs ständiga förbättringsarbete är att samla in kvalitetsavvikelser och förbättringsförslag, hitta grundorsaker till problem och sätta in lämpliga åtgärder för långsiktiga lösningar. Medarbetare ombord kan rapportera avvikelser och förbättringsförslag via mobilapp medan övriga medarbetare anmäler via dator. En process finns för hur rapporterade avvikelser ska hanteras.

Visselblåsningsfunktion

Sedan 2014 har SJ en funktion för visseblåsning dit medarbetare kan rapportera in allvarigare 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 samt HR. Under 2019 har gruppen hanterat fyra ärenden.

Styrelse



1. Siv Svensson

Styrelseordförande i SJ AB sedan 2018, styrelseledamot sedan 2012

Ordförande i ersättningsutskottet, ledamot i revisionsutskottet och hållbarhets- och etikutskottet

Född: 1957

Utbildning: Examen i internationell ekonomi
Befattningar och styrelseuppdrag: Styrelseledamot i Allba AB.

Tidigare befattningar och styrelseuppdrag: Vd Sefina Finance AB, vvd och regionbankschef Nordea. Styrelseledamot i Karolinska universitetssjukhuset, Inlandsinnovation AB, Forum Syd samt Swedbank.

2. Ulrika Dellby

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2014

Ledamot i revisionsutskottet

Född: 1966

Utbildning: Civilekonom

Befattningar och styrelseuppdrag: Styrelseledamot i Lifco AB, Kavli Holding AS, Fasadgruppen Norden AB och Cybercom Holding AB. Ordförande för Hello World! Ideell förening. Partner Fagerberg & Dellby Fond I AB.

Tidigare befattningar och styrelseuppdrag: Vice ordförande för Fastighetsaktiebolaget Norrporten, partner i Boston Consulting Group. Styrelseledamot i Big Bag AB, Yrkesakademien AB, Via Travel Group AS, OSM Group AB. Vd för Brand Union AB.

3. Lennart Käll

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2018

Ledamot i ersättningsutskottet och hållbarhets- och etikutskottet

Född: 1958

Utbildning: Civilekonom, programmerarexamen

Befattningar och styrelseuppdrag: Styrelseordförande i Sveriges Radio. Styrelseordförande i Länsförsäkringar Stockholm. Styrelseledamot i Grönklittsgruppen AB och svenska Skidförbundet. Adjungerad styrelseledamot Grant Thornton.

Tidigare befattningar och styrelseuppdrag: Vd och koncernchef i Svenska Spel, vd Wasa Kredit, vd och koncernchef Ticket Travel Group, vd Ica-banken, vd SEB Finans. Styrelseledamot i LF Bank, Euromaint, UC, Möller bilfinans Norge samt Unibanka Lettland.

4. Per Matses

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2018

Ordförande i revisionsutskottet

Född: 1958

Utbildning: Civilekonom

Befattningar och styrelseuppdrag: Vice vd och CFO i Sveaskog. Styrelseledamot i Setra Group AB och Praktikertjänst AB.

Tidigare befattningar och styrelseuppdrag: CFO, vice vd och administrativ direktör på Apoteket AB, ekonomidirektör Postgirot Bank AB, ekonomidirektör Posten AB.

5. Ulrika Nordström

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2018

Ledamot i revisionsutskottet och i ersättningsutskottet

Född: 1982

Utbildning: Civilekonom

Befattningar och styrelseuppdrag: Kansliråd Näringsdepartementet. Styrelseledamot i Saminvest AB.

Tidigare befattningar och styrelseuppdrag: Konsult på Boston Consulting Group, Investment Manager på Regeringskansliet. Styrelseledamot i Infranord AB, Specialfastigheter Sverige AB samt Lernia AB.

6. Kersti Strandqvist

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2016

Ordförande i hållbarhets- och etikutskottet

Född: 1963

Utbildning: Civilingenjör, Teknologie Licensiat och Master of Marketing HEC.

Befattningar och styrelseuppdrag: Chef Digital Transformation Essity

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 och hållbarhetsdirektör för Essity.

7. Klas Wählberg

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2019

Ledamot i ersättningsutskottet

Född: 1958

Utbildning: Civilingenjör, MBA

Befattningar och styrelseuppdrag: Vd Teknikföretagen. Vice ordförande för Folk och Försvar.

Tidigare befattningar och styrelseuppdrag: Vd Bombardier Transportation Sweden AB och Vd Upplands Lokaltrafik.

8. Per Hammarqvist

Arbetsagarrepresentant i SJ AB sedan 2011

Född: 1958

Befattningar och styrelseuppdrag: Trafikplanerare. Ordförande i SACO-föreningen vid SJ och i TJ-föreningen vid SJ. Styrelseledamot i Trafik & Järnvägs inom SRAT.

9. 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.

10. 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 förbundsrevisor.

Koncernledning

**1. Crister Fritzson**

Vd/Koncernchef 2012-29 februari 2020

Född: 1961

Utbildning: Marknadsekonom

Styrelseuppdrag: Styrelseledamot i Net Insight AB, Svenskt Näringsliv och Almega Tjänsteförbunden. Ordförande i CER, Community of European Railway and Infrastructure Companies, BTO Tåg-företagen och Samtrafiken i Sverige AB.

Tidigare befattningar: Vd och koncernchef Teracom, vd Boxer.

2. Madeleine Raukas

Vice vd sedan augusti 2019. Direktör Trafik och Service sedan 2012. vd SJ Norrlandståg AB sedan 2017. Vd/Koncernchef sedan 1 mars 2020

Född: 1967

Utbildning: Fil kand

Styrelseuppdrag: Styrelseledamot i Branschföreningen Tågoperatörerna och Sveriges kommunikationer AB.

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

3. Henrik Rättzén

Ekonomidirektör sedan 2018. Vice vd sedan 1 mars 2020

Född: 1965

Utbildning: Civilekonom

Styrelseuppdrag: Ledamot Fjärde AP-Fonden.

Tidigare befattningar: CFO Carnegie Investment Bank, CFO PostNord, CFO Codan/Trygg-Hansa, Partner KPMG.

4. Mats Almgren

Direktör Kommunikation och Försäljning sedan april 2019

Född: 1964

Utbildning: Executive MBA

Tidigare befattningar: Affärsområdeschef Telenor, vd Canal Digital, vd NEC Scandinavia.

5. Claes Broström

Ansvarig för SJs stora fordonsprojekt sedan december 2019. Medlem av SJs koncernledning sedan 2006

Född: 1954

Utbildning: Maskiningenjör och marknads-ekonom

Tidigare befattningar: Direktör Fordon SJ AB 2006-november 2019, Senior Vice President SAS AB, Vice President Ericsson AB.

6. Arvid Fredman

Direktör Fordon sedan december 2019

Född: 1977

Utbildning: Civilingenjör, Executive MBA

Tidigare befattningar: Chef för Division Fordons trafikupphandlingar hos SJ AB. Teamchef för X2000-flottan hos SJ AB. Konsultchef Underhåll & Kvalitet på Interfleet Technology. Resursoptimering och planering hos Green Cargo AB.

7. Anders Gustafsson

Vd SJ Öresund AB sedan augusti 2019

Född: 1980

Utbildning: Civilingenjör

Tidigare befattningar: Chef Lokteknik Green Cargo AB, Chef Fordon och Depå, Stockholmståg KB, Chef Stora projekt, division Fordon SJ AB, Bid Director SJ AB.

8. Lena Herrmann

Direktör Strategi och Affärsutveckling sedan 2015

Född: 1962

Utbildning: Civilingenjör

Styrelseuppdrag: Styrelseledamot i Samtrafiken i Sverige Aktiebolag och Livförsäkringsbolaget Skandia, ömsesidigt.

Tidigare befattningar: Vd Dagens Nyheter, Vice vd Bonnier Newspapers.

9. Sverre Høven

Vd SJ Norge AS sedan 15 januari 2020

Född: 1964

Utbildning: Bachelor i ekonomi og administrasjon. Master of marketing (sivilmarkedsfører)

Tidigare befattningar: Direktör i Arbeidsgiverforeningen Spekter, Vd för Peppes Pizza og Star Tour Norge, flertalet chefsbefattningar inom Flytorget.

10. Lena Källström

Vd SJ Götalandsståg AB sedan 2012. Medlem av SJs koncernledning sedan 2017

Född: 1965

Utbildning: Civilekonom

Tidigare befattningar: Chef service regional SJ AB, Distriktschef Sodexo.

11. Mats Pettersson

Direktör HR sedan augusti 2019

Född: 1961

Utbildning: Fil kand

Tidigare befattningar: Personaldirektör hos NCC, Personaldirektör hos Quant AB, Personalchef hos Manpower, Personalchef Scandinavian Service Partner, Senior partner hos Ekman & Partners.

12. Bjarni Skipper

Tillförordnad Direktör Produkt sedan 16 januari 2020

Född: 1974

Utbildning: Civilekonom

Tidigare befattningar: Olika chefsbefattningar inom SJ, däribland Chef Trafikprogram och Planering och Chef Trafik- och Fordonsprogram.

13. Thomas Silbersky

Tillförordnad vd SJ Norge AS september 2019-14 januari 2020, Direktör Internationella affärer sedan 2018. Medlem av SJs koncernledning 2013-14 januari 2020

Född: 1965

Utbildning: Civilekonom

Tidigare befattningar: SVP & Direktör Marknad och Försäljning SJ, Commercial Director Rynkeby Foods AB (Arla), General Manager Tivall Scandinavia (Nestlé), Marketing Director Carlsberg.

Caroline Åstrand frånträdde per den 31 december 2019 rollen som Direktör Produkt och lämnade SJs koncernledning. Övriga förändringar i koncernledningen under 2019 framgår på sidan 49.

Intern kontroll avseende finansiell rapportering

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 kvartalsrapporter, bokslutskommuniké samt större delen av SJs års- och hållbarhetsredovisning. Arbetet inom revisionsutskottet utgör en del av styrelsekontrollen. Vid samtliga revisionsutskottsmöten under 2019 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 kan identifieras. Riskrådet och 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 ägare.

SJs koncernledning informeras tertialsvis om genomförda riskbedömningar för att besluta om det finns behov av att vidta ytterligare åtgärder eller om nya riskområden ska bedömas. Styrelsen får information tre gånger årligen om identifierade risker och vidtagna åtgärder. Läs mer på sidan 41.

Internrevision

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 med Ansvarig för Risk och intern styrning.

Sedan 2018 ansvarar en extern leverantör för internrevisionen hos SJ. Syftet är att få tillgång till specialistkompetens inom specifika områden. Ett revisionsprogram beslutades i slutet av 2018.

Kontrollmiljö

Basen för den interna kontrollen utgörs av kontrollmiljön med organisation, processer, instruktioner, 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, processer, instruktioner, och rutiner. Några exempel är:

- Arbetsordning för styrelse, revisionsutskott, ersättningsutskott och hållbarhets- och etikutskott
 - Styrelsens instruktion till vd
 - Fastställda policyer, SJs interna uppförandekod och Styrning i SJ-koncernen
 - SJs Verksamhetskarta och processer
 - Instruktioner, till exempel attestregler, för att säkerställa god kontroll av ekonomiska transaktioner med syfte att förhindra avsiktliga eller oavsiktliga fel
 - Handböcker som beskriver definition, metod och kvalitets-säkring för finansiella och icke-finansiella nyckeltal
- Läs mer om hållbar styrning av verksamheten på sidorna 50–51.

Kontrollaktiviteter

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

För att säkerställa att SJ har kontrollaktiviteter för områden med höga risker har SJ upprättat processkartor för varje identifierad process inom SJ-koncernen. Några exempel på kontrollaktiviteter är:

- Strategiska business review-möten, organiserade av controllerfunktionen, där medlemmar i koncernledningen och vd för trafikdrivande dotterbolag redogör för sin verksamhet och planering för SJs vd och ekonomidirektör.
- Uppföljning av finansiella och icke-finansiella nyckeltal i SJs styrkort varje månad, kvartal och årligen
- Månatliga avstämningsmöten tillsammans med kontoavstämningsmöten för samtliga balanskonton för att säkerställa ett korrekt finansiellt resultat, kassaflöde och balansomslutning.

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 mellan chefer och medarbetare genomförs regelbundet och stor tonvikt läggs vid regelbundna arbetsplatsträffar, där SJs övergripande frågor naturligt kopplas till den enskilde medarbetarens ansvarsområde.

Dialogmöten, en gemensam mötesplats för medarbetare från hela SJ, har hållits vid tre tillfällen under 2019. Vidare genomförs årligen en medarbetarundersökning där utfallet följs upp både av koncernledningen och nedbrutet inom respektive grupp.

Uppföljning

Uppföljning sker kontinuerligt 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 är nödvändiga 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. Andra exempel är kvartalsvis uppföljning av finanspolicyn, visselblåsarssystemet dit medarbetare kan anmäla allvarigare oegentligheter samt löpande utvärderingar av säkerhetsrelaterat arbete.

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

Vinstdisposition

Givet den stora osäkerhet som finns kring vilka effekter Coronaviruset och åtgärder för att bromsa smittspridningen kan få på SJs verksamhet så har styrelsen i SJ AB beslutat att dra tillbaka sitt tidigare förslag om utdelning till årsstämman 2020 med 46,40 kronor per aktie, vilket innebar en total utdelning på 185 600 000 kronor, motsvarande cirka 30 procent av årets resultat för SJ-koncernen.

Styrelsen föreslår nu istället att aktieägaren på årsstämman 2020 beslutar att SJ AB för räkenskapsåret 2019 inte ska lämna någon utdelning. Vinstmedlen föreslås disponeras enligt nedan.

Till årsstämmans förfogande stående vinstmedel:

Balanserade vinstmedel	3 520 156 798 kronor
Årets resultat	450 128 131 kronor
Totalt	3 970 284 929 kronor

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras på följande sätt:

I ny räkning överföres	3 970 284 929 kronor
Totalt	3 970 284 929 kronor

Koncernens noter

1	Redovisningsprinciper	61
2	Viktiga uppskattningar och bedömningar	61
3	Intäkter	62
4	Personalkostnader	63
5	Övriga kostnader	65
6	Ersättning till revisorer	65
7	Finansiella intäkter och kostnader	65
8	Skatt	66
9	Materiella anläggningstillgångar	66
10	Nyttjanderättstillgångar	68
11	Immateriella tillgångar	69
12	Andelar i intressebolag	69
13	Övriga fordringar	70
14	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	70
15	Finansiella instrument och finansiell riskhantering	70
16	Leasingavtal	74
17	Eget kapital	74
18	Avsättningar	74
19	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	75
20	Ställda säkerheter	75
21	Eventualförpliktelser	76
22	Transaktioner med närstående	76
23	Förändring i finansiell skuld	76
24	Övergång till IFRS 16 "Leasingavtal"	76
25	Händelser efter balansdagen	77

Moderbolagets noter

M1	Redovisningsprinciper	82
M2	Viktiga uppskattningar och bedömningar	82
M3	Intäkter	82
M4	Personalkostnader	83
M5	Övriga kostnader	83
M6	Ersättning till revisorer	83
M7	Resultat från andelar i dotterbolag	83
M8	Finansiella intäkter och kostnader	83
M9	Skatt	84
M10	Materiella anläggningstillgångar	85
M11	Immateriella tillgångar	86
M12	Andelar i dotterbolag	86
M13	Andelar i intressebolag	87
M14	Övriga fordringar	87
M15	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	87
M16	Finansiella instrument och finansiell riskhantering	88
M17	Leasingavtal	89
M18	Eget kapital	89
M19	Avsättningar	90
M20	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	90
M21	Ställda säkerheter	90
M22	Eventualförpliktelser	90
M23	Transaktioner med närstående	90
M24	Förändring i finansiell skuld	91
M25	Händelser efter balansdagen	91
M26	Vinstdisposition	91

Koncernens rapport över resultat och övrigt totalresultat

MSEK	Not	2019	2018
Nettoomsättning	3	8 602	7 874
Övriga rörelseintäkter		7	49
Summa rörelsens intäkter		8 609	7 923
Personalkostnader	4	-2 576	-2 546
Av- och nedskrivningar	9, 10, 11	-1 110	-754
Övriga kostnader	5, 6	-4 213	-4 175
Summa rörelsens kostnader		-7 898	-7 475
Resultat från andelar i intressebolag	12	61	21
Rörelseresultat		772	468
Finansiella intäkter	7	27	4
Finansiella kostnader	7	-22	-15
Resultat före skatt		776	457
Skatt på årets resultat	8	-157	-68
Årets resultat		619	389
<i>Hänförligt till:</i>			
Moderbolagets aktieägare ¹		619	389
Resultat per aktie (före och efter utspädning), SEK			
		154,7	97,1
Antal aktier vid årets utgång, tusental			
		4 000	4 000
Antal aktier i genomsnitt under året, tusental			
		4 000	4 000
Övrigt totalresultat			
<i>Poster som kommer att omklassificeras till resultatet</i>			
Kassaflödessäkringar			
- förändring i verkligt värde	17	5	2
- omklassificering till resultat-räkningen	17	2	6
Uppskjuten skatt	17	-2	-2
Övrigt totalresultat för året		5	6
Årets totalresultat		624	394
<i>Hänförligt till:</i>			
Moderbolagets aktieägare ¹		624	394

¹ Det finns inget innehav utan bestämmande inflytande i koncernen.

Kommentarer till koncernens rapport över resultat och övrigt totalresultat

Intäkter

SjS nettoomsättning uppgick till 8 602 MSEK (7 874), en ökning om 728 MSEK jämfört med föregående år och en tillväxt om ca 9%. Omsättningen ökade främst tack vare en stark resandeutveckling¹ på 11% och en hög belägningsgrad. Resandet i 1 klass ökade och allt fler valde ombokningsbara biljetter. Även bistroförsäljningen ökade till följd av den starka resandeutvecklingen. Trafikutbudet var högre jämfört med föregående år.

Yielden (biljettpris per personkilometer) var i nivå med föregående år.

Kostnader

SjS rörelsekostnader uppgick till 7 898 MSEK (7 475), en ökning om 423 MSEK jämfört med föregående år, vilket motsvarade en ökning på närmare 6%. Det högre kostnadsutfallet var delvis en följd av större utbud och ökat resande. Försäljningsrelaterade kostnader ökade till följd av det ökade resandet. Sj fortsatte även satsningen på digitalisering samt intensifierade arbetet med verksamhetsutveckling i slutet av året för att säkra SjS framtida konkurrenskraft, vilket medförde ökade kostnader jämfört med föregående år.

Personalkostnaderna ökade något till följd av årlig lönerrevision samt högre medelantal anställda.

Sedan den 1 januari 2019 tillämpar koncernen IFRS 16 "Leasing-avtal", vilket påverkat övriga kostnader i form av lägre hyreskostnader om 360 MSEK för lokaler och fordon men ökade avskrivningarna med 338 MSEK. Därutöver uppstod en ränteeffekt. Sammantaget påverkade införandet av IFRS 16 SjS resultat positivt med 14 MSEK.

Rörelseresultat

Rörelseresultatet för helåret 2019 ökade och uppgick till 772 MSEK (468), vilket främst förklaras av en stark resandeutveckling¹ på 11% och en hög belägningsgrad. Rörelsemarginalen stärktes till 9,0% (5,9).

Avyttringen av SilverRail Technologies AB gav en realisationsvinst på 58 MSEK. Under året sattes 76 MSEK av i en omstrukturering-reserv med anledning av det effektiviseringsprogram som Sj genomför i syfte att säkra SjS konkurrenskraft och finansiella position. Det redovisningsmässiga värdet per poäng i SjS kundlojalitetsprogram Sj Prio har justerats upp, drivet av förändrade uttagsmönster, vilket medförde en minskad intäkt på 31 MSEK.

Koncernens resultat och skatt

Årets resultat var starkt och uppgick till 619 MSEK (389).

Koncernens resultat före skatt uppgick till 776 MSEK (457). Skatt på årets resultat uppgick till -157 MSEK (-68). Den effektiva skattesatsen uppgick till 20,2% (14,9). Skillnaden mellan den faktiska skattesatsen på 21,4% och den effektiva skatten för 2019 beror främst på ej skattepliktig realisationsvinst i moderbolaget vid avyttringen av SilverRail Technologies AB.

¹ Resandeutveckling inkluderar resande med Sj-biljett avseende kommersiell egentrafik och upphandlad trafik exklusive resande med periodkort inom upphandlad trafik. Dock ingår samtligt resande med periodkort inom ramen för Movingo-avtalet.

Koncernens rapport över finansiell ställning

MSEK	Not	191231	181231
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar	9	5 020	5 185
Nyttjanderättstillgångar ¹	10, 16	1 016	–
Immateriella tillgångar	11	239	218
Övriga långfristiga tillgångar	12	106	141
Summa anläggningstillgångar		6 381	5 544
Omsättningstillgångar			
Varulager		9	9
Kundfordringar	15	282	263
Övriga fordringar	13	139	288
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	14	232	222
Kortfristiga placeringar	15	2 483	1 518
Likvida medel	15	204	191
Summa omsättningstillgångar		3 348	2 491
SUMMA TILLGÅNGAR		9 729	8 035

¹ För information avseende övergången till IFRS 16 "Leasingavtal", se not 24.

MSEK	Not	191231	181231
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Eget kapital hänförligt till moderbolagets aktieägare ¹	17	5 170	4 740
Summa eget kapital		5 170	4 740
Långfristiga skulder			
Leasingskuld ²	15, 16	694	–
Övriga räntebärande skulder	15	769	864
Avsättningar	18	225	191
Uppskjutna skatteskulder	8	462	465
Summa långfristiga skulder		2 150	1 521
Kortfristiga skulder			
Leasingskuld ²	15, 16	293	–
Övriga räntebärande skulder	15	98	98
Avsättningar	18	311	174
Leverantörsskulder	15	584	459
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	976	867
Skatteskulder		3	2
Övriga kortfristiga skulder	15	143	174
Summa kortfristiga skulder		2 409	1 774
Summa skulder		4 559	3 295
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		9 729	8 035

¹ Det finns inget innehav utan bestämmande inflytande i koncernen.

² För information avseende övergången till IFRS 16 "Leasingavtal", se not 24.

Kommentarer till koncernens rapport över finansiell ställning

Tillgångar

Materiella anläggningstillgångar

Koncernens materiella anläggningstillgångar uppgick till 5 020 MSEK (5 185) och utgörs till största delen av fordon. Sjs fordonsflotta består främst av SJ 3000, X 2000, dubbeldäckare samt lok och personvagnar. Investeringar under året avseende materiella anläggningstillgångar uppgick till 552 MSEK (508). Investeringarna avsåg främst X 2000.

Nyttjanderättstillgångar

Koncernens nyttjanderättstillgångar består främst av hyresavtal för lokaler och i mindre utsträckning av fordon, vilka totalt uppgick till 1 016 MSEK (–), se not 24 för ytterligare information avseende övergången till IFRS 16 "Leasingavtal".

Immateriella tillgångar

Koncernens immateriella tillgångar uppgick till 239 MSEK (218) och utgörs av balanserade utgifter för utveckling, främst avseende utvecklingskostnader för verksamhetsnära IT-system. Investeringar i immateriella tillgångar under året uppgick till 97 MSEK (58) och avsåg bland annat ny ekonomiplattform och utveckling av nytt planeringssystem.

Övriga långfristiga tillgångar

Övriga långfristiga tillgångar uppgick till 106 MSEK (141) och utgörs främst av finansiella placeringar och andelar i intressebolag. Placeringarna avser fondförvaltning av likvida medel som ska täcka framtida utbetalningar av livräntor.

Under året avyttrade SJ AB sin andel om 25% i SilverRail Technologies AB till SilverRail Technologies Inc.

Omsättningstillgångar

Kortfristiga placeringar uppgick till 2 483 MSEK (1 518), där ökningen förklaras av att överskottslikviditeten investerats i obligationer och räntefonder.

Skulder

Räntebärande skulder

Koncernens räntebärande skulder (inklusive leasingskulder) uppgick till 1 854 MSEK (962), ökningen beror främst på att leasingkulder om 987 MSEK (–) redovisats till följd av tillämpningen av IFRS 16 "Leasingavtal", se not 24 för ytterligare information. Räntebärande skulder utgörs därutöver främst av upptagna lån 2012 för finansiering av SJ 3000 samt upptagna lån 2015 för moderniseringen av X 2000. Lånen har en återstående löptid på 3 till 6 år.

Avsättningar

Avsättningar uppgick sammanlagt till 536 MSEK (365), ökningen beror främst på att en omstruktureringsreserv om 76 MSEK satts av med anledning av det effektiviseringsprogram som SJ genomför i syfte att säkra Sjs konkurrenskraft och finansiella position. Ökningen beror också på att det redovisningsmässiga värdet per poäng i Sjs kundlojalitetsprogram SJ Prio justerats upp, drivet av förändrade uttagsmönster, vilket medförde en ökad avsättning på 31 MSEK.

Koncernens rapport över förändring i eget kapital

MSEK	Not 17	Aktiekapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkringsreserv	Balanserade vinstmedel	Summa eget kapital ¹
1 januari 2018		400	2 819	6	1 389	4 615
Årets resultat		-	-	-	389	389
Övrigt totalresultat		-	-	6	-	6
Årets totalresultat		-	-	6	389	394
Utdelning till aktieägare		-	-	-	-269	-269
31 december 2018		400	2 819	12	1 509	4 740
Årets förändring						
Årets resultat		-	-	-	619	619
Övrigt totalresultat		-	-	5	-	5
Årets totalresultat		-	-	5	619	624
Utdelning till aktieägare		-	-	-	-194	-194
31 december 2019		400	2 819	17	1 934	5 170

¹Totalt 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 till 5 170 MSEK (4 740). Förändringen förklaras av årets totalresultat om 624 MSEK (394) samt utdelning till aktieägarna med -194 MSEK (-269).

Finansiella mål

Ägarens finansiella mål och direktiv på Sjs verksamhet baseras på avkastning på operativt kapital, nettoskultsättningsgrad och utdelning. Dessa mått definieras inte enligt IFRS. För mer information om Sjs alternativa nyckeltal, se definitioner på sidan 105.

	Mål	2019	2018
Avkastning på operativt kapital, %	> 7	16,2	11,4
Nettoskultsättningsgrad, ggr	0,5-1,0	-0,14	-0,14
Av styrelsen föreslagna utdelning avseende årets resultat, %	30-50	-	50

Utdelningen om 194 MSEK enligt 2018 års vinstdisposition verkställdes den 9 maj 2019 och motsvarade 50% av 2018 års resultat efter skatt för SJ-koncernen. Styrelsen föreslår att ingen utdelning lämnas för räkenskapsåret 2019, givet den stora osäkerhet som finns kring vilka effekter Coronaviruset och åtgärder för att bromsa smittspridningen kan få på Sjs verksamhet, se not M26 för vinstdisposition.

Avstämning operativt kapital och avkastning operativt kapital

MSEK	191231	181231
Genomsnittligt eget kapital	4 949	4 612
Genomsnittliga räntebärande avsättningar	157	157
Genomsnittliga övriga räntebärande skulder	1 916 ¹	1 014
Genomsnittliga likvida medel och övriga räntebärande tillgångar	2 257	1 669
Genomsnittligt operativt kapital	4 765	4 114
Årets rörelseresultat	772	468
Avkastning på operativt kapital, %	16,2	11,4

¹Leasingskulden ökade med 1 145 MSEK den 1 januari 2019 till följd av tillämpningen av IFRS 16 "Leasingavtal", se not 24 för ytterligare information.

Avkastningen på operativt kapital under 2019 uppgick till 16,2% (11,4) och är fortsatt över målet på 7%, vilket främst förklaras av förbättrat resultat.

Avstämning nettoskuld och nettoskultsättningsgrad

MSEK	191231	181231
Räntebärande avsättningar	160	159
Övriga räntebärande skulder	1 854	962
Likvida medel och övriga räntebärande tillgångar	2 761	1 780
Nettoskuld (+)/ nettokassa (-)	-747	-659
Totalt eget kapital	5 170	4 740
Nettoskultsättningsgrad, ggr	-0,14	-0,14

Koncernens nettokassa uppgick till 747 MSEK (659). Koncernens nettoskultsättningsgrad uppgick till -0,14 ggr (-0,14). Sjs kapitalstruktur är därmed starkare än vad ägarens långsiktiga mål anger. SJ står inför stora investeringar som kommer att öka skultsättningen.

Koncernens kassaflödesanalys

MSEK	Not	2019	2018
Kassaflöde från den löpande verksamheten			
Resultat före skatt		776	457
Ej kassaflödespåverkande poster			
Av- och nedskrivningar	9, 10, 11	1 110	754
Förändring avsättningar	18	171	-31
Realisationsvinst/-förlust		3	1
Resultat från andelar i intressebolag	12	-61	-21
Betald skatt		-163	-85
Övriga ej kassaflödespåverkande poster		-6	9
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar i rörelsekapital		1 830	1 085
Förändring av rörelsekapital			
Förändring av kundfordringar		-19	-33
Förändring av leverantörsskulder		125	11
Förändring av övrigt rörelsekapital		231	-39
Kassaflöde från rörelsekapital		337	-61
Kassaflöde från den löpande verksamheten		2 167	1 023
Investeringsverksamheten			
Investeringar i materiella anläggningstillgångar	9	-552	-508
Investeringar i immateriella tillgångar	11	-97	-58
Försäljning av materiella anläggningstillgångar	9	0	4
Förvärv av övriga långfristiga räntebärande tillgångar		0	-70
Utdelning från intressebolag		6	11
Försäljningslikvid avyttring intressebolag		106	-
Förvärv av kortfristiga placeringar		-1 330	-383
Försäljning av kortfristiga placeringar		369	469
Övrig investeringsverksamhet		-13	-
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-1 512	-536
Finansieringsverksamheten			
Amortering upplåning	23	-98	-98
Amortering leasingsskuld	23	-350	-
Utdelning till aktieägare		-194	-269
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-642	-367
Årets kassaflöde		13	121
Likvida medel vid årets början		191	70
Likvida medel vid årets slut	15	204	191

Kommentarer till koncernens kassaflödesanalys

Kassaflöde från den löpande verksamheten

Kassaflödet från den löpande verksamheten var högre än föregående år och uppgick till 2 167 MSEK (1 023), delvis till följd av förbättrat resultat. Förändringen förklaras också delvis av införandet av IFRS 16 "Leasingavtal", där betalda leasingavgifter (som hänför sig till redovisad leasingsskuld) numera delas upp på amortering av leasingsskuld (finansieringsverksamheten) och ränta (löpande verksamheten). Enligt tidigare principer klassificerades leasingavgiften i sin helhet i den löpande verksamheten, varför byte av redovisningsprincip medfört att kassaflödet i den löpande verksamheten ökat med 348 MSEK.

Positiva förändringar av rörelsekapitalet bidrog också och beror på när i tiden fakturering respektive betalning skett.

Kassaflöde från investeringsverksamheten

Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgick till -1 512 MSEK (-536).

Investeringar i materiella anläggningstillgångar uppgick till -552 MSEK (-508), varav -541 MSEK (-503) avsåg investeringar i fordon. Investeringar i immateriella tillgångar uppgick till -97 MSEK (-58) och avsåg bland annat ny ekonomiplattform och utveckling av nytt planeringssystem.

Årets förvärv av kortfristiga placeringar uppgick till -1 330 MSEK (-383), medan försäljning eller förfall av kortfristiga placeringar uppgick till 369 MSEK (469). Likviden vid försäljning av aktier i intressebolag uppgick till 106 MSEK (-).

Kassaflöde från finansieringsverksamheten

Kassaflödet från finansieringsverksamheten uppgick till -642 MSEK (-367). Utdelning till aktieägarna har verkställts om -194 MSEK (-269). Sjä har amorterat -98 MSEK (-98) enligt plan på upptagna lån. Amortering av leasingsskulden uppgick till -350 MSEK (-), vilken redovisas till följd av att koncernen tillämpar IFRS 16 "Leasingavtal" sedan den 1 januari 2019, se not 24.

Koncernens noter

1. Redovisningsprinciper

Grund för rapporternas upprättande

Koncernredovisningen omfattar moderbolaget SJ AB och samtliga dotterbolag. Koncernredovisningen är upprättad i enlighet med International Financial Reporting Standards (IFRS) och tolkningsuttalanden från IFRS Interpretations Committee (IFRIC) så som de antagits av EU. Koncernredovisningen är upprättad i enlighet med svensk lag genom tillämpning av RFR 1 "Kompletterande redovisningsregler för koncerner".

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, om inte annat anges. Avrundningsdifferenser kan förekomma.

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

Förändringar i redovisningsprinciper

Följande nya standarder har tillämpats av SJ-koncernen från och med den 1 januari 2019:

IFRS 16 "Leasingavtal" har tillämpats från och med den 1 januari 2019. IFRS 16 har ersatt IAS 17 "Leasingavtal". SJ har tillämpat IFRS 16 "Leasingavtal" retroaktivt från och med den 1 januari 2019 och redovisar den kumulativa effekten av den initiala tillämpningen av den nya standarden den 1 januari 2019. I enlighet med övergångsreglerna i standarden har jämförelsetalen för 2018 inte räknats om. Vid övergången till IFRS 16 ökade leasingskulden med 1 145 MSEK och nyttjanderättstillgångar redovisades om 1 145 MSEK. För mer information om övergången till IFRS 16 "Leasingavtal", se not 24.

Övriga nya eller ändrade redovisningsstandarder bedöms inte ha någon väsentlig påverkan på koncernens finansiella rapporter.

Det finns inte några nya och ändrade standarder och tolkningar som ännu inte trätt i kraft som förväntas få någon väsentlig påverkan på koncernens finansiella rapporter.

Koncernredovisning

Koncernredovisningen omfattar moderbolaget SJ AB och samtliga dotterbolag. Bolag som förvärvats under året inkluderas i koncernens rapport över resultat och övrigt totalresultat, rapport över finansiell ställning samt kassaflödesanalys från och med förvärvstidpunkten. Avyttrade bolag ingår fram till och med tidpunkten då koncernen förlorar kontrollen eller bestämmande inflytande över dem.

Koncernredovisningen upprättas enligt förvärvsmetoden. Det innebär att förvärvade dotterbolags tillgångar, skulder samt eventalförpliktelser 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.

Segmentsrapportering

Koncernens verksamhet bedrivs i all väsentlighet i Sverige. SJ-koncernen har inga externa kunder som bidrar till mer än 10% av koncernens totala omsättning.

Statens ägarpolicy och riktlinjer för bolag med statligt ägande 2017, 4 kap 1 punkten, 2 stycket anger att bolagen med statligt ägande ska upprätta årsredovisning och delårsrapporter baserade på tillämpliga internationella redovisningsstandarder (IFRS) på motsvarande sätt som bolag med aktier upptagna till handel

på en reglerad marknad i Sverige. För bolag med statligt ägande som inte har aktier eller andra överlåtbara värdepapper upptagna till handel på en reglerad marknad finns inget krav att upprätta segmentsredovisning enligt IFRS. Därför upprättar SJ inte någon segmentsrapportering.

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 i den period de uppkommer. Övriga valutakursdifferenser redovisas i rörelseresultatet för den period i vilken 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.

2. Viktiga uppskattningar och bedömningar

Vid upprättandet av koncernredovisningen gör styrelsen och koncernledningen uppskattningar och bedömningar som påverkar bokslutets redovisade tillgångs- och skuldposter respektive intäkts- och kostnadsposter samt annan lämnad information. Verkligt utfall kan skilja sig från dessa uppskattningar. Uppskattningar och bedömningar 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. 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 bedömningar som har påverkat SJs resultat.

Viktiga uppskattningar och bedömningar	Not
Nyttjandeperioder	9, Materiella anläggningstillgångar
Tillkommande utgifter	9, Materiella anläggningstillgångar
Nedskrivningsprövning	9, Materiella anläggningstillgångar
Nedskrivningsprövning	11, Immateriella tillgångar
Leasingavtal enligt IFRS 16	16, Leasingavtal
Leasingperiodens längd	16, Leasingavtal
Kundlojalitetsprogram (SJ Prio)	18, Avsättningar
Förlustkontrakt	18, Avsättningar
Twister	18, Avsättningar

3. Intäkter

■ Redovisningsprinciper

Nettoomsättningen avser intäkter från persontransport. SJs uppdelning av intäkter utgår från SJs affärsmodell som har två väsentliga intäktsströmmar: intäkter från kommersiell trafik och intäkter från upphandlad trafik. Utöver intäkter från kommersiell och upphandlad trafik har SJ intäkter från exempelvis försäljning ombord (bistroförsäljning). Rabatter förekommer endast i form av kassarabatt och reducerar redovisad intäkt.

Vid försäljning av resor till kunder som är med i SJs kundlojalitetsprogram (SJ Prio) reduceras intäkten med förväntat framtida åtagande för SJ Prio vilket redovisas som en avsättning. Avsättning för ersättning vid försening redovisas vid försäljningstillfället och reducerar intäkten. Se not 18 "Avsättningar" för mer information.

Avtalsskulder redovisas för förutbetalda årskort och färdbiljetter, det vill säga fakturerad men ej utförd trafik.

Intäkter från kommersiell trafik

SJ bedriver kommersiell trafik i egen regi. Bokningsavgiften redovisas i samband med köp av resa och biljettintäkten redovisas i samband med att resan inträffar. För periodkort redovisas intäkten över tid och för enkelresor vid tidpunkten för resan. Normala kreditvillkor är 30 dagar.

Intäkter från upphandlad trafik

SJ bedriver verksamhet på uppdrag av regionala kollektivmyndigheter och nationell trafikupphandlingsmyndighet. Varje avtal är unikt, och prestationsåtagandet avser att leverera trafik på ett specifikt antal sträckor med specifikt antal avgångar. Nedan följer exempel på vad som kan ingå i avtalen:

- Fast ersättning från trafikupphandlingsmyndigheten. Intäkten redovisas över kontraktstiden då uppdraget uppfylls efter hand som SJ levererar specifikt antal avgångar och antal turer samt löpande underhåll på fordon i de fall som löpande underhåll ingår i avtalet. Normala kreditvillkor är 30 dagar. Kontrakten bedöms löpande, avsättning redovisas för bedömd förlust under den återstående avtalstiden.
- Bokningsavgiften redovisas i samband med köp av resa och biljettintäkten redovisas i samband med att resan inträffar.
- Rörlig ersättning från trafikupphandlingsmyndigheten utgår i vissa avtal i form av bonus för till exempel väl utförd arbete/kundnöjdhet eller liknande. Intäkten redovisas när villkoren uppfyllts och det är sannolikt att intäkten kommer att tillfalla SJ.
- Intäkt för underhåll som avropas separat under kontraktstiden redovisas i samband med att underhållet har utförts.

Övriga intäkter

Övriga intäkter avser främst intäkter från försäljning ombord (bistroförsäljning). Intäkter från bistroförsäljning redovisas i samband med att försäljningen inträffar. ■

Kategorier av intäkter

MSEK	2019				2018			
	Kommersiell trafik	Upphandlad trafik	Övrigt	Summa	Kommersiell trafik	Upphandlad trafik	Övrigt	Summa
<i>Tidpunkt för uppfyllande av prestationsåtagande</i>								
Vid en given tidpunkt	5 377	941	212	6 530	4 829	838	199	5 867
Över tid	573	1 498	–	2 072	529	1 478	–	2 007
Summa nettoomsättning	5 951	2 439	212	8 602	5 358	2 316	199	7 874

Avtalssaldon

MSEK	191231	181231
Förutbetalda årskort och biljetter		
- Kommersiell trafik	-269	-234
- Upphandlad trafik	-62	-46
Kundlojalitetsprogram (SJ Prio)	-164	-124
Ersättning vid försening	-7	-7
Summa avtalsskulder	-502	-411

Förutbetalda årskort och färdbiljetter intäktsredovisas under nästkommande år. För förändring av avsättning för kundlojalitetsprogram (SJ Prio) och ersättning vid försening se not 18 "Avsättningar".

Ännu ej uppfyllda prestationsåtaganden

Nedanstående tabell visar avtal där prestationsåtagandet ännu ej är uppfyllt och där avtalstiden är längre än 12 månader. Sådana avtal inom SJ-koncernen avser främst avtal inom den upphandlade trafiken där SJ bedriver verksamhet på uppdrag av en regional kollektivtrafikmyndighet.

Prestationsåtagande bedöms uppfyllas inom:

MSEK	2019	2018
1 år	1 330	1 326
2 år	1 290	1 218
3 år	1 227	993
4 år	1 206	976
>5 år	1 492	2 084
Summa ej uppfyllda prestationsåtaganden upphandlad trafik	6 545	6 597

4. Personalkostnader

■ Redovisningsprinciper

Pensioner

För tjänstemän i Sverige tryggs ITP 2-planens förmånsbestämda pensionsåtaganden genom en försäkring i Alecta. Detta är en förmånsbestämd plan. Alecta saknar dock möjlighet att göra en exakt fördelning av tillgångar och avsättningar till respektive arbetsgivare varför förutsättningarna för att redovisa ITP 2 i Alecta som en förmånsbestämd plan inte är uppfyllda, därför redovisas den som en avgiftsbestämd plan. Premien 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 64 MSEK.

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%. Om nivån inte uppfylls ska åtgärder vidtas i syfte att skapa förutsättningar för att konsolideringsnivån återgår till normalintervallet. Vid utgången av 2019 uppgick Alectas konsolideringsnivå preliminärt till 148% (142).

Koncernens pensionspremieavgifter (exklusive särskild löneskatt) för 2019 uppgick till 162 MSEK (155), varav 74 MSEK (74) är förmånsbestämda och 87 MSEK (81) är avgiftsbestämda premier. ■

Personalkostnader

MSEK	2019	2018
Löner och andra ersättningar		
Styrelse	-1	-1
Vd och ledande befattningshavare	-31	-27
Övriga anställda	-1 778	-1 764
Summa löner och andra ersättningar	-1 810	-1 792
Sociala avgifter	-509	-518
Pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till vd och ledande befattningshavare	-10	-10
Pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till övriga anställda	-190	-179
Övriga personalrelaterade kostnader	-58	-47
Summa personalkostnader	-2 576	-2 546

Medelantal anställda

	Medelantal	2019 Män, %	Kvinnor, %	Medelantal	2018 Män, %	Kvinnor, %
Sverige	3 791	61	39	3 753	61	39
Övriga Norden	3	67	33	3	67	33
Summa	3 794	61	39	3 756	61	39

Styrelseledamöter och ledande befattningshavare

	Antal	191231 Män, %	Kvinnor, %	Antal	181231 Män, %	Kvinnor, %
Styrelseledamöter	9	43	57	9	56	44
Ledande befattningshavare	13	62	38	13	46	54
Summa	22	55	45	22	50	50

Styrelsearvoden

TSEK	Styrelse- arvode	2019 Utskotts- arvode	Summa	Styrelse- arvode	2018 Utskotts- arvode	Summa
Ordförande Siv Svensson ¹	417	43	460	331	47	378
Ledamot Kersti Strandqvist	177	-	177	167	-	167
Ledamot Ulrika Dellby	177	43	220	167	29	196
Ledamot Per Matses ²	177	55	232	116	38	154
Ledamot Lennart Käll ²	177	-	177	116	-	116
Ledamot Ulrika Nordström ^{2,3}	-	-	-	-	-	-
Ledamot Klas Wählberg ⁴	123	-	123	-	-	-
Ledamot Mikael Stöhr ⁵	54	-	54	167	-	167
Ordförande Jan Sundling ⁶	-	-	-	127	-	127
Ledamot Mikael Staffas ⁷	-	-	-	51	14	64
Arbetsdagarrepresentanter	-	-	-	-	-	-
Summa	1 301	141	1 442	1 241	127	1 368

¹ Ordförande i Sjs styrelse fr.o.m. den 24 april 2018.

² Ledamot i Sjs styrelse fr.o.m. den 24 april 2018.

³ Arvode utgår inte till ledamot anställd i Regeringskansliet.

⁴ Ledamot i Sjs styrelse fr.o.m. den 25 april 2019.

⁵ Avgick som ledamot i Sjs styrelse den 25 april 2019.

⁶ Avgick som styrelseordförande i Sjs styrelse den 24 april 2018.

⁷ Avgick som ledamot i Sjs styrelse den 24 april 2018.

Not 4, forts.

Ersättning till ledande befattningshavare 2019

TSEK		Grundlön ¹	Förmåner ¹	Pensions- kostnad ¹	Summa	Uppsägningstid från arbetsgivaren + antal månaders avgångsvederlag	Avgångs- vederlag och uppsägnings- kostnad ²
Koncernchef/vd SJ AB	Crister Fritzson ³	5 452	30	1 607	7 089	6+18	-
Direktör HR	Peter Blomqvist ^{3,4}	1 385	50	434	1 869	6+18	-
Direktör HR	Mats Petterson ⁵	803	11	270	1 084	6+12	-
Direktör Trafik & Service/vice vd	Madeleine Raukas	2 897	75	560	3 531	6+12	-
Direktör Kommunikation & försäljning	Mats Almgren ⁶	2 110	1	608	2 719	6+12	-
Direktör Kvalitet & Miljö/ Hållbarhetschef	Erica Kronhöffer ⁷	898	13	162	1 073	6+12	-
Ekonomidirektör	Henrik Rättzen	3 312	6	955	4 272	6+12	-
Ansvarig för Sjs stora fordons- projekt	Claes Broström ⁸	2 574	70	0	2 643	6+12	-
Direktör Fordon	Arvid Fredman ⁹	166	0	50	216	6+12	-
Direktör Produkt	Caroline Åstrand	2 344	76	464	2 885	6+12	-
Direktör Strategi & Affärs- utveckling	Lena Herrmann	2 579	1	741	3 321	6+12	-
Vd SJ Norge AS, tf	Thomas Silbersky ¹⁰	2 874	72	853	3 799	6+12	-
Vd SJ Öresund AB	Anders Gustafsson ¹¹	898	9	228	1 136	6+12	-
Vd SJ Götalandståg	Lena Källström	2 138	33	698	2 869	6+12	-
Summa		30 430	448	7 630	38 508		-

¹ Exklusive sociala avgifter och löneskatt.

² Inklusive sociala avgifter och pension.

³ Har avtalat avgångsvederlag som avviker från de statliga riktlinjerna. Avtalet tecknades före nuvarande riktlinjer trädde i kraft.

⁴ Lämna SJ den 27 september. Grundlön, förmån och pensioner är redovisade från januari till september.

⁵ Började som Direktör HR den 19 augusti. Grundlön, förmån och pensioner är redovisade från augusti till december.

⁶ Började som Direktör Kommunikation & försäljning den 1 april. Grundlön, förmån och pensioner är redovisade från april till december.

⁷ Lämna SJ den 31 maj. Grundlön, förmån och pensioner är redovisade från januari till maj.

⁸ Direktör Fordon under perioden januari 2019–november 2019, därefter ansvarig för Sjs stora fordonsprojekt.

⁹ Började som Direktör Fordon december 2019. Grundlön, förmån och pensioner är redovisade från augusti till december.

¹⁰ Tf vd SJ Norge AS sedan september 2019. Dessförinnan Direktör Internationella affärer januari–augusti 2019.

¹¹ Ingår i koncernledningen fr.o.m. den 1 augusti. Grundlön, förmån och pensioner är redovisade från augusti till december.

Ersättning till ledande befattningshavare 2018

TSEK		Grundlön ¹	Förmåner ¹	Pensions- kostnad ¹	Summa	Uppsägningstid från arbetsgivaren + antal månaders avgångsvederlag	Avgångs- vederlag och uppsägnings- kostnad ²
Koncernchef/vd SJ AB	Crister Fritzson ³	5 257	43	1 545	6 845	6+18	-
Direktör HR	Peter Blomqvist ³	1 851	73	865	2 789	6+18	-
Direktör Trafik & Service	Madeleine Raukas	2 781	74	537	3 392	6+12	-
Direktör Kommunikation	Malou Sjörin ⁴	1 230	53	322	1 605	6+12	2 539
Direktör Kommunikation och Försäljning, tf	Thomas Silbersky ⁵	2 862	69	861	3 791	6+12	-
Direktör Kvalitet & Miljö/ Hållbarhetschef	Erica Kronhöffer	1 622	37	392	2 050	6+12	-
Ekonomidirektör	Henrik Rättzen ⁶	1 201	0	390	1 591	6+12	-
Ekonomidirektör, tf	Ulf Bertilsson ⁷	1 013	0	262	1 275	6+0	-
Direktör Fordon	Claes Broström	2 552	91	941	3 583	6+12	-
Direktör Produkt	Caroline Åstrand	2 279	75	447	2 801	6+12	-
Direktör Strategi och Affärs- utveckling	Lena Herrmann	2 520	0	731	3 251	6+12	-
Vd SJ Götalandståg	Lena Källström	1 664	51	609	2 324	6+12	-
Summa		26 831	566	7 902	35 298		2 539

¹ Exklusive sociala avgifter och löneskatt.

² Inklusive sociala avgifter och pension.

³ Har avtalat avgångsvederlag som avviker från de statliga riktlinjerna. Avtalet tecknades före nuvarande riktlinjer trädde i kraft.

⁴ Lämna SJ den 1 oktober. Grundlön, förmån och pensioner är redovisade för 1 januari–1 oktober.

⁵ Direktör Marknad och Försäljning t.o.m. den 30 september. Den 1 oktober gick Stab Kommunikation och Division Marknad & Försäljning samman i Division Kommunikation och Försäljning. Thomas Silbersky har varit tf Direktör Kommunikation och Försäljning den 1 oktober 2018 till 31 januari 2019.

⁶ Började som Ekonomidirektör den 16 augusti. Grundlön, förmån och pensioner är redovisade för 16 augusti–31 december.

⁷ Slutade som tf Ekonomidirektör den 16 augusti. Grundlön, förmån och pensioner är redovisade för 1 januari–16 augusti.

Not 4, forts.

Ersättning till ledande befattningshavare

Med ledande befattningshavare avses koncernchefen (verkställande direktör), verksamhetsansvariga personer i SJ AB 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 2019. 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 styrelsens 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. Ersättningsutskottet bereder bland annat styrelsens förslag till principer för lön och övriga ersättningar. Ledamöter i ersättningsutskottet är Siv Svensson, Ulrika Nordström, Klas Wählberg och Lennart Käll.

Ersättning

Styrelse

Enligt beslut av årsstämman 2019 i SJ AB utgår årligt arvode till styrelsens ledamöter med 420 000 SEK för ordföranden och med 180 000 SEK för övriga stämvalda ledamöter från och med april 2019. Därutöver utgår årligt arvode till ledamöterna i styrelsens revisionsutskott med 55 000 SEK till ordföranden och med 43 000 SEK till övriga ledamöter. För annat styrelseutskottsarbete utgår inte något ytterligare arvode. Arvode utgår inte till ledamot anställd i Regeringskansliet. Det finns inga åtaganden om pensionsförmåner för externa styrelseledamöter.

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 föregående sida. Vid ny anställning eller inkomst från annan förvärvsverksamhet ska uppsägningslönen och avgångsvederlaget reduceras med motsvarande ny inkomst eller annan förmån under den aktuella perioden.

5. Övriga kostnader

MSEK	2019	2018
Underhåll och tillsyn av tåg	-1 268	-1 236
Elkostnader för tågdrift	-359	-366
Infrastrukturavgifter	-537	-485
Övriga produktionsrelaterade kostnader	-724	-830
Indirekta kostnader	-1 325	-1 258
Summa	-4 213	-4 175

Totalt ökade koncernens övriga kostnader med 38 MSEK. Infrastrukturavgifter ökade till följd av större utbud. Övriga produktionsrelaterade kostnader har minskat jämfört med föregående år. Föregående års högre nivå berodde på trafikstörningar och underhållsarbeten på järnvägen som Trafikverket utfört. Dessa omständigheter medförde ökade produktionskostnader och underhållskostnader samt ökade kostnader för oplanerad ersättningstrafik under föregående år.

Indirekta kostnader ökade 2019 till följd av interna satsningar på bland annat SJs digitaliseringsprojekt samt etablering av vunna avtal.

6. Ersättning till revisorer

MSEK	2019	2018
Deloitte		
Revisionsuppdrag	-2	-2
Revision utöver revisionsuppdraget	-2	-2
Skatterådgivning	0	0
Övriga uppdrag	0	0
Summa	-4	-4

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. För 2019 avser revision utöver revisionsuppdraget främst redovisnings- och skattefrågor gällande projekt i andra länder. Övriga uppdrag avser till exempel tolkning av IFRS och andra redovisningsregler.

7. Finansiella intäkter och kostnader

MSEK	2019	2018
Finansiella intäkter		
Ränteintäkter		
- kortfristiga fordringar	4	4
- obligationer	14	9
Värdeförändring obligationer	9	-9
Summa	27	4
Finansiella kostnader		
Räntekostnader		
- upplåning	-6	-4
- leasingskuld	-12	-2
- derivatinstrument	-2	-6
Valutakursdifferenser	-0	-1
Övriga finansiella kostnader	-2	-2
Summa	-22	-15

8. Skatt

■ Redovisningsprinciper

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. Skatt 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. 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. ■

Skatt på årets resultat

MSEK	2019	2018
Uppskjuten skatteintäkt	5	16
Aktuell skatt	-163	-84
Summa	-157	-68

Uppskjutna skattefordringar

	Kapital-försäkring		Övrigt		Summa	
MSEK	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Ingående balans 1 januari	9	9	10	10	19	19
Redovisat i övrigt totalresultat	0	-	-	-	0	-
Redovisat i årets resultat	-	-	24	0	24	0
Utgående balans 31 december	9	9	34	10	43	19

Uppskjutna skatteskulder

	Restvärde-avskrivning ¹		Övrigt		Summa	
MSEK	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Ingående balans 1 januari	-450	-493	-34	-6	-484	-499
Förändring hänförlig till tidigare år	-	-3	-	0	0	-3
Redovisat i övrigt totalresultat	-	-	-2	-2	-2	-2
Redovisat i årets resultat	39	46	-58	-26	-19	20
Utgående balans 31 december	-411	-450	-94	-34	-505	-484
Redovisad uppskjuten skatt, netto					-462	-465

¹Restvärdeavskrivning på skattemässigt värde på materiella anläggningstillgångar.

Avstämning av redovisad skatt och effektiv skattesats

	2019		2018	
	Skatt, MSEK	Skattesats, %	Skatt, MSEK	Skattesats, %
Skatt enligt gällande skattesats	-166	-21	-101	-22
Ej avdragsgilla kostnader	-3	0	-2	0
Skatteeffekt hänförlig till tidigare års deklarationer	-	-	3	1
Resultat från aktier och andelar	1	0	3	1
Ej skattepliktig intäkt vid avyttring av intressebolag	12	2	-	-
Uppskjuten skatt hänförlig till tidigare år	-	-	-3	-1
Skatteeffekt på grund av ändrad skattesats	-	-	29	6
Övriga skillnader	-1	0	2	0
Redovisad skatt som påverkat årets resultat	-157	-20	-68	-15

Årets skatt uppgick till -157 MSEK (-68) i koncernen. Den effektiva skattesatsen uppgick till 20% (15). Skillnaden mellan den faktiska

skattesatsen på 21,4% och den effektiva skatten för året beror främst på ej skattepliktig realisationsvinst vid avyttring av intressebolag.

9. Materiella anläggningstillgångar

■ Redovisningsprinciper

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

Fordon 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. Övriga former av reparationer och underhåll kostnadsförs.

Avskrivningar och nedskrivningar

Materiella anläggningstillgångar skrivs av linjärt över uppskattad nyttjandeperiod. 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 (revisioner) skrivs av enligt en viktad avskrivningstid per fordonsslag. Fordon (tåg) utgör merparten av SJs materiella anläggningstillgångar och delas upp i två huvudsakliga komponenter, stomme och inredning.

Not 9, forts.

Avskrivningstid	
Fordon	
- Stomme	20-25 år
- Inredning	7-13 år
Maskiner och inventarier	
- Maskiner och inventarier	5-10 år
- Handdatorer	3 år
- Förbättringar av hyrd lokal	enligt kontraktperioden eller kortare beroende på förbättring

Koncernen prövar de materiella anläggningstillgångarnas nyttjandeperiod samt gör en bedömning avseende om det finns indikationer på nedskrivningsbehov årligen samt löpande vid behov.

Pågående nyanläggningar

Som pågående nyanläggningar redovisas levererade anläggnings-tillgångar, 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. ■

■ Viktiga uppskattningar och bedömningar

Nyttjandeperiod

Nyttjandeperioden för stomme och inredning är olika och bedöms helt utifrån fordonens plan över tillgångarnas bedömda ekonomiska livslängd. Bedömningen av nyttjandeperiodens längd baseras på gjorda uppskattningar och bedömningar.

Tillkommande utgifter

Bedömningar föreligger avseende vilka tillkommande utgifter som aktiveras respektive kostnadsförs. 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. Framtida ekonomisk nytta uppkommer om åtgärden 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:

- åtgärden väsentligt höjer tillgångens kapacitet i förhållande till ursprunglig nivå då tillgången anskaffades
- revisioner, då de avser större periodiskt återkommande teknik- och komfortrelaterade underhållsinsatser på fordonen
- åtgärden krävs för att uppfylla trafiksäkerhetskrav

Övriga utgifter för underhåll kostnadsförs löpande.

Nedskrivningsprövning

Vid varje balansdag prövas om det föreligger en indikation om nedskrivningsbehov på materiella anläggningstillgångar. Om indikation föreligger beräknas tillgångens/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/kassagenererande enhet förväntas ge upphov till. I de fall återvinningsvärdet understiger det redovisade värdet görs en nedskrivning till återvinningsvärdet.

Genomförd nedskrivningsprövning bygger på av styrelsen antagen budget-, affärs- och strategiplan och tar sin utgångspunkt i SJ-koncernens bokslut per den 31 december 2019. Bolagets uppskattade framtida kassaflöden diskonteras till nuvärde genom att applicera en marknadsmässig WACC. Utöver lönsamhet och investeringsnivå under perioden har även tillämpad diskonteringsränta WACC och evig tillväxt efter 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.

Under 2019 har nyttjandevärdet överstigit det bokförda värdet på den kassagenererande enheten (SJ-koncernen bedöms vara en kassagenererande enhet) varför inget nedskrivningsbehov föreligger. ■

Materiella anläggningstillgångar

MSEK	2019				Summa
	Fordon	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar	Hyrda lokaler ¹	
Ackumulerat anskaffningsvärde 1 januari	13 136	244	1 247	59	14 686
Investeringar	106	4	442	-	552
Försäljningar/utrangeringar	-22	-	-	-	-22
Omklassificeringar	171	1	-171	-59	-58
Ackumulerat anskaffningsvärde 31 december	13 390	248	1 518	-	15 157
Ackumulerade avskrivningar 1 januari	-8 825	-184	-	-42	-9 051
Årets avskrivningar	-675	-20	-	-	-695
Försäljningar/utrangeringar	19	-	-	-	19
Omklassificeringar	-	-	-	42	42
Ackumulerade avskrivningar 31 december	-9 481	-204	-	-	-9 685
Ackumulerade nedskrivningar 1 januari	-449	-	-	-	-449
Årets nedskrivning	-	-	-	-	-
Försäljningar/utrangeringar	-	-	-	-	-
Ackumulerade nedskrivningar 31 december	-449	-	-	-	-449
Redovisat värde 31 december	3 459	43	1 518	-	5 020

¹ Hyrda lokaler har omklassificerats till nyttjanderättstillgångar till följd av tillämpningen av IFRS 16, se not 10.

Årets investeringar är främst hänförliga till upprustning och modernisering 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.

Not 9, forts.

MSEK	Fordon	Maskiner och inventarier	2018		Summa
			Pågående nyanläggningar	Hyrda lokaler	
Akkumulerat anskaffningsvärde 1 januari	14 109	247	1 020	59	15 435
Investeringar	144	4	360	-	508
Försäljningar/utrangeringar	-1 249	-8	-	-	-1 257
Omklassificeringar	132	1	-133	-	0
Akkumulerat anskaffningsvärde 31 december	13 136	244	1 247	59	14 686
Akkumulerade avskrivningar 1 januari	-8 226	-165	-	-38	-8 429
Årets avskrivningar	-628	-24	-	-3	-656
Försäljningar/utrangeringar	29	5	-	-	34
Akkumulerade avskrivningar 31 december	-8 825	-184	-	-42	-9 051
Akkumulerade nedskrivningar 1 januari	-1 665	-	-	-	-1 665
Årets nedskrivning	-4	-	-	-	-4
Försäljningar/utrangeringar	1 219	-	-	-	1 219
Akkumulerade nedskrivningar 31 december	-449	-	-	-	-449
Redovisat värde 31 december	3 862	59	1 247	18	5 185

10. Nyttjanderättstillgångar

■ Redovisningsprinciper

SJ hyr lokaler (kontorslokaler, åkstationer och depåer) samt fordon (främst tågfordon). Leasingavtalen redovisas som nyttjanderättstillgång och en motsvarande leasingkulda, den dagen som den leasade tillgången finns tillgänglig för användning av SJ.

För mer information avseende leasingavtal och leasingkulden, se not 16. För information avseende övergången till IFRS 16 "Leasingavtal", se not 24.

Nyttjanderättstillgångarna värderas till anskaffningsvärde och inkluderar följande:

- Det belopp som leasingkulden ursprungligen värderats till (se not 16)
- Leasingavgifter som betalats vid/före inledningsdatumet, efter avdrag för eventuella förmåner som mottagits vid teckningen av avtalet
- Initiala direkta utgifter
- Utgifter för att återställa tillgången till det skick som föreskrivs i leasingavtalets villkor.

I resultaträkningen redovisas avskrivningar på nyttjanderättstillgången linjärt över den kortare perioden av tillgångens nyttjandeperiod och leasingperioden. ■

Nyttjanderättstillgångar

MSEK	2019			2018		
	Lokaler	Fordon	Summa	Lokaler	Fordon	Summa
Ingående balans 1 januari	884	261	1 145	-	-	-
Tillkommande nyttjanderätter	215	-	215	-	-	-
Ändringar/omvärdering	20	-44	-24	-	-	-
Avskrivningar	-206	-132	-338	-	-	-
Omklassificeringar	18 ¹	-	18	-	-	-
Redovisat värde 31 december	931	85	1 016	-	-	-

¹ Avser omklassificering av hyrda lokaler som redovisades som en finansiell lease enligt IAS 17 föregående år i noten för materiella anläggningstillgångar.

11. Immateriella tillgångar

■ Redovisningsprinciper

SJ har främst immateriella tillgångar i form av balanserade utgifter för utveckling. Dessa 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 ekonomiska fördelar, under förutsättning att koncernen har kontroll över tillgången. Utvecklingskostnader för system redovisas som en immateriell tillgång som pågående till den dag systemen börjar användas av koncernen.

Avskrivningar

Avskrivningar görs linjärt över tillgångarnas beräknade nyttjandeperioder, vilka provas löpande efter det att anläggningstillgången tagits i bruk. Programvaror skrivs vanligen av på 3 år, men avskriv-

ningstid upp till 10 år tillämpas om det bättre speglar tillgångens nyttjandeperiod. ■

■ Viktiga uppskattningar och bedömningar

Nedskrivningsprövning

Vid varje balansdag provas om det föreligger en indikation om nedskrivningsbehov på immateriella tillgångar. En beräkning av tillgångens/den kassagenererande enhetens återvinningsvärde sker, vilket utgörs av det högsta av nettoförsäljningsvärdet och nyttjandevärdet. Nyttjandevärdet beräknas som nuvärde av förväntade framtida kassaflöden till slutet av nyttjandeperioden som en kassagenererande enhet förväntas ge upphov till. I de fall återvinningsvärdet understiger det redovisade värdet görs en nedskrivning till återvinningsvärdet. För mer information avseende nedskrivningsprövning, se not 9 "Materiella anläggningstillgångar". ■

MSEK	2019			2018		
	Balanserade utgifter för utveckling	Varumärke	Summa	Balanserade utgifter för utveckling	Varumärke	Summa
Ackumulerat anskaffningsvärde 1 januari	1 048	240	1 288	990	240	1 230
Investeringar	97	–	97	58	–	58
Försäljning/utrangering	–	–	–	–	–	–
Ackumulerat anskaffningsvärde 31 december	1 146	240	1 386	1 048	240	1 288
Ackumulerade avskrivningar 1 januari	-830	-240	-1 071	-736	-240	-976
Årets avskrivningar	-72	–	-72	-93	–	-93
Årets nedskrivning	-4	–	-4	-1	–	-1
Försäljning/utrangering	–	–	–	–	–	–
Ackumulerade avskrivningar 31 december	-906	-240	-1 146	-830	-240	-1 070
Redovisat värde 31 december	239	–	239	218	–	218

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

Årets investeringar i immateriella tillgångar uppgick till -97 MSEK (-58) och avsåg bland annat ny ekonomiplattform och utveckling av nytt planeringssystem.

12. Andelar i intressebolag

■ Redovisningsprinciper

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

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

Resultat från andelar i intressebolag

MSEK	2019	2018
Årets andel av resultat i intressebolag	15	21
Vinst vid avyttring av intressebolag	58	–
Nedskrivning av intressebolag	-12	–
Summa	61	21

Kapitalandelen överensstämmer med rösträttsandelen. Årets andel av intressebolags resultat avser främst SilverRail Technologies AB, som har avyttrats under året.

Andelar i intressebolag

MSEK	2019	2018
Redovisat värde 1 januari	69	60
Mottagna utdelningar	-6	-10
Årets andel av resultat i intressebolag	15	21
Avyttring av intressebolag	-48	-1
Årets nedskrivning	-12	–
Redovisat värde 31 december	19	69

Not 12, forts.

Koncernens innehav av antal aktier i intressebolag samt redovisat värde

	Org nr	Säte	Antal aktier	Kapitalandel, %	191231 MSEK	181231 MSEK
Sveriges Kommunikationer AB	556005-5955	Stockholm	1 400	50	2	2
Kust till Kust AB	556481-7822	Karlskrona	60	25	0	0
Botnietåg AB	556801-1828	Stockholm	40 000	40	17	29
Vänertåg AB	556848-9016	Stockholm	250	50	0	0
SilverRail Technologies AB ¹⁾	556577-2984	Stockholm	125 250	25	-	38
Summa andelar i intressebolag					19	69

¹⁾ Bolaget avyttrades under 2019.

Intressebolagens tillgångar, skulder, intäkter och resultat

MSEK	Org nr	Säte	2019				2018			
			Tillgångar	Skulder	Intäkter	Resultat	Tillgångar	Skulder	Intäkter	Resultat
Sveriges Kommunikationer AB	556005-5955	Stockholm	5	2	-	0	5	2	-	0
Kust till Kust AB	556481-7822	Karlskrona	0	0	0	0	0	0	0	0
Botnietåg AB	556801-1828	Stockholm	43	0	-	-30	74	1	3	4
Vänertåg AB	556848-9016	Stockholm	0	0	-	-	0	0	-	-
SilverRail Technologies AB ¹⁾	556577-2984	Stockholm	-	-	201	61	227	113	259	45
Summa intressebolag			48	2	201	31	306	116	262	49

¹⁾ Bolaget avyttrades under 2019.

13. Övriga fordringar

MSEK	191231	181231
Moms och skattefordran	88	129
Skattekonto	20	133
Försäkringsersättning	16	9
Övrig fordran	15	16
Summa	139	288

14. Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

MSEK	191231	181231
Förutbetalda fordonskostnader	31	47
Förutbetalda hyreskostnader	48	54
Licenser och övriga IT-kostnader	42	28
Övriga förutbetalda kostnader	31	16
Upplupna ränteintäkter	4	3
Övriga upplupna intäkter	75	73
Summa	232	222

Den 1 juli 2018 trädde en ny järnvägstrafiklag i kraft som ger transportörer rätt att kräva ersättning från infrastrukturförvaltare för kostnader som uppstår till följd av transportörens tvingande skyldigheter gentemot resenärer, så kallad regressrätt. Lagen innebär att transportören kan begära ersättning för kostnader avseende till exempel ersättningstrafik och utbetald förseningssättning, i de fall förseningen orsakats av Trafikverket eller annan infrastrukturförvaltare. Övriga upplupna intäkter består bland annat av regressrätt gentemot Trafikverket.

Övriga förutbetalda kostnader avser främst framtida försäkringspremier.

15. Finansiella instrument och finansiell riskhantering

■ Redovisningsprinciper

Redovisning och värdering
SJs finansiella instrument avser avtal som ger upphov till en finansiell tillgång eller en finansiell skuld. Vid första redovisningstillfället värderas finansiella instrument till verkligt värde inklusive direkt hänförliga transaktionskostnader, förutom för finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde via resultatet. Efterföljande värdering sker till verkligt värde eller upplupet anskaffningsvärde med tillämpning av effektivräntemetoden beroende på vilken affärsmodell/kategori det finansiella instrumentet tillhör. Värdeförändringen redovisas mot övrigt totalresultat eller via resultatet.

En finansiell tillgång redovisas antingen på transaktionsdagen, det vill säga när koncernen blir part i villkoren, eller på likviddagen till anskaffningsvärdet. En finansiell tillgång tas delvis eller helt bort från balansräkningen när väsentligen alla risker och förmåner förknippade med tillgången har överförts till en extern part. En finansiell skuld tas delvis eller helt bort från balansräkningen när avtalets förpliktelse fullgjorts, annullerats eller upphört.

Klassificering av finansiella tillgångar

SJ-koncernen har finansiella tillgångar i följande affärsmässiga kategorier:

- Upplupet anskaffningsvärde
- Verkligt värde via resultaträkningen

Upplupet anskaffningsvärde

Tillgångar som innehas med syfte att erhålla avtalsenliga kassaflöden och där dessa kassaflöden enbart består av kapitalbelopp och ränta. Tillgångarna redovisas till upplupet anskaffningsvärde med tillämpning av effektivräntemetoden, med avdrag för förväntade kreditförluster. Kundfordringar och övriga fordringar värderas till anskaffningsvärde med avdrag för nedskrivning då en diskontering inte får någon väsentlig effekt. Tillgångar som redovisas i denna kategori omfattar kundfordringar, lånefordringar, övriga fordringar samt likvida medel. Tillgångarna ingår bland omsättningstillgångar med undantag för poster med förfallodag mer än tolv månader efter balansdagen.

Not 15, forts.

Verkligt värde via resultaträkningen

Tillgångar som innehas för att generera värde genom försäljning eller värdeökning. Den andel av koncernens derivatinstrument som inte är identifierad som säkringar redovisas till verkligt värde via resultatet. Långfristiga och kortfristiga värdepappersinnehav (aktier och andelar, obligationer samt räntefonder) ingår i denna kategori. Sjs innehav består framför allt av obligationer som innehas i syfte att öka avkastningen på Sjs finansiella tillgångar. Obligationsinnehaven kategoriseras som att de innehas för handel och värdering sker löpande till verkligt värde via resultatet.

Nedskrivningar och förväntade förluster

SJ utvärderar de framtida förväntade kreditförlusterna relaterade till finansiella tillgångar som redovisas till upplupet anskaffningsvärde. Vid varje rapporteringstidpunkt redovisar SJ en reservering för de förväntade kreditförlusterna.

SJ arbetar utifrån den förenklade modellen enligt IFRS 9 och kategoriserar kundfordringar inom tre olika grupper, baserat på Sjs verksamhet som består av kommersiell trafik (privatfaktura och företagsförsäljning) och upphandlad trafik. Den upphandlade trafiken bär en mycket låg risk då trafiken upphandlas av regionala trafik-huvudmän bestående av olika länstrafikbolag. Privatfaktura riktar sig till svenska privatpersoner där risken bedöms vara medelhög. Övrig fakturering avser företagsförsäljning där risken också bedöms vara medelhög.

Modellen baseras på en matris utifrån historisk information om kreditförluster inom de olika kategorierna. För respektive kategori fördelas kundfordringar i en matris baserat på hur många dagar som fordringarna har förfallit. Den förväntade kreditförlusten för fakturor som ännu inte förfallit baseras på historiskt genomsnitt och ökar där- efter baserat på hur många dagar en fordran är förfallen.

SJ tillämpar två makrovariabler för bedömning av den förväntade kreditförlusten, BNP-utveckling och arbetslöshetsutveckling, vilka bedöms ha stor påverkan på såväl privatkunders som företags betalningsförmåga. Antaganden hämtas från flera olika bankinstitut och vägs samman.

Klassificering av finansiella skulder

Finansiella skulder klassificeras som finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde. Därutöver finns derivatinstrument. Om ett derivat har negativt värde utgör detta en finansiell skuld. Samtliga Sjs derivat redovisas till verkligt värde via övrigt totalresultat på grund av att säkringsredovisning tillämpas.

I kategorin finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde ingår upplåning, leverantörsskulder, övriga skulder samt leasingkulder. Värdering sker till upplupet anskaffningsvärde med tillämpning av effektivräntemetoden. Leverantörsskulder och övriga skulder är upptagna med de belopp som förväntas bli reglerade. Se not 16 "Leasingavtal" för ytterligare information avseende leasing.

Derivatinstrument

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 valutaterminskontraktet i övrigt totalresultat och ackumuleras i säkringsreserven inom eget kapital. I samband med att det säkrade beloppet förfaller till betalning förs värdet i säkringsreserven via övrigt totalresultat mot anläggningen. I syfte att säkra den rörliga ränterisken använder SJ räntederivat, vilka värderas till verkligt värde, och värdeförändringen redovisas även här direkt mot övrigt totalresultat i säkringsreserven. Om säkringsförhållandet upphör, vid förtida lösen av underliggande skuld, förs ackumulerad värdeförändring i övrigt totalresultat mot resultatet. Om säkring upphör av annan orsak, exempelvis vid beslut om förändrad duration i skuldportföljen, periodiseras överskottet eller underskottet i resultatet fram till den tidpunkt då räntederivatet skulle ha förfallit. Den del av vinst

eller förlust 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.

När säkringen ingås dokumenteras koncernens mål för riskhantering och riskhanteringsstrategi för säkringen. Säkringens effektivitet bedöms utifrån en analys av det ekonomiska sambandet mellan säkrad post och säkringsinstrument. ■

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. Finanspolycyn innehåller ramar för bland annat låne- löptid, räntelöptid, tillåten valutaexponering samt placeringsrikt- linjer med ratingkrav och beloppsgränser. Finanspolycyn delegerar ansvaret till CFO. Syftet med finanspolycyn 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 bank- lån. Nedanstående risker är rangordnade utifrån Sjs bedömning om den risk som är mest väsentlig för SJ.

Kredit- och motpartsrisk

Risken att motparten i en transaktion inte kan fullgöra sitt åtagande och därmed åsamkar SJ en förlust. SJ exponeras för detta vid bevil- jande av kommersiella kundkrediter, när likviditet placeras i finan- siella tillgångar, i finansiella derivatkontrakt samt i garantier.

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 erfor- drar ingen rating. Långfristiga placeringar, med upp till 5 års löp- tid, får göras i banker med lägst A-rating samt i nordiska bolag med BBB-rating. I syfte att begränsa koncentrationsrisk finns begräns- ningar avseende belopp per motpart. På balansdagen den 31 december 2019 uppgick den totala motpartsexponeringen i place- ringar till 2 557 MSEK (1 589), vilka avser finansiella tillgångar värde- rade till verkligt värde. Marknadsvärdet på Sjs placeringar med en löptid överstigande 1 år uppgick till 2 114 MSEK (1 127).

Kreditrisk i kundfordringar

SJ förebygger kreditrisk i kundfordringar genom att inhämta kredit- upplysning på kunder inom segmentet privatfaktura och företags- försäljning. SJ utformar regler för kreditgivning som möjliggör en balanserad risknivå. Ungefär 8% (7) av Sjs biljettintäkter utgörs av faktura eller delbetalning som betalningsmedel. Inom privatfaktura sker avskrivning av fordringar i samråd med Sjs inkassoleverantör. Ärenden kan skickas till kronofogden baserat på bedömning om uppkarandemöjlighet. Fordringar som är långt förfallna kan säljas, vilket innebär att SJ får viss förlusttäckning. Avseende fordringar på företag inhämtas kreditrapporter där utförlig bedömning av betal- ningsförmågan framgår. Generellt avses en fordran vara i fallisse- mang då den har förfallit go dagar.

SJ bedömer att kundförlusten är konstaterad när Sjs inkasso- leverantör eller Kronofogdemyndigheten ej har lyckats klara upp ärendet, om fordran är preskriberad, företaget gått i konkurs alternativt om det ej bedöms vara kommersiellt motiverat att driva ärendet till betalningsföreläggande.

Not 15, forts.

Åldersanalys av kundfordringar förfallna till betalning

MSEK	191231	181231
< 30 dagar	147	161
30–60 dagar	9	-
60–90 dagar	2	0
> 90 dagar	25	29
Summa	183	190
<i>Varav reserver för kundfordringar:</i>		
Ingående balans 1 januari	5	13
Reservering för befarade förluster	8	-2
Konstaterade förluster	-4	-5
Utgående balans 31 december	9	5

Finansierings- och likviditetsrisk

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

Upplåning består av långfristiga säkerställda banklån med Nordiska investeringsbanken till en rörlig ränta. Finansierings- och likviditetsrisker hanteras inom ramen för fastställd finanspolicy.

För att säkerställa 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, finansiella placeringar som kan omsättas inom tre bankdagar (likvida placeringar) samt outnyttjade, bekräftade krediter. Kassa och likvida placeringar uppgick till 2 638 MSEK (1 658) på balansdagen. Outnyttjade kreditlöften uppgick på balansdagen till 140 MSEK (100).

Sj begränsar finansieringsrisken genom att styra lånens löptider så att en över tiden jämn förfallostruktur uppnås. Koncernens totalt beviljade lånelöften hade på balansdagen en genomsnittlig löptid om 3,2 år (3,8).

Framtida odiskonterade kassaflöden för finansiella skulder

MSEK	2019				2018			
	Inom 1 år	1-5 år	5 år eller senare	Summa	Inom 1 år	1-5 år	5 år eller senare	Summa
Upplåning	103	599	181	883	104	645	260	1009
Leasingskuld ¹	301	546	171	1 018	3	12	3	18
Leverantörsskulder och andra skulder	727	-	-	727	599	-	-	599
Derivatinstrument	1	2	-	3	3	2	-	5
Summa	1 132	1 147	352	2 631	709	659	263	1 631

¹ Leasingskuld redovisas till följd av tillämpningen av IFRS 16 "Leasingavtal", se not 24 för information avseende övergången till IFRS 16.

Ränterisk

Avser risken att koncernens finansieringskostnad och förräntning av räntebärande tillgångar påverkas av förändringar i det allmänna ränteläget.

Sjs räntebärande tillgångar består mestadels av obligationer men även av räntefonder samt likvida medel. För Sjs placeringar i obligationer uppgick räntedurationen till 1,2 år medan den genomsnittliga löptiden uppgick till 2,1 år. Genomsnittsräntan på balansdagen uppgick till 0,9%.

Sjs upplåning består av banklån med rörlig ränta. Bolagets finanspolicy föreskriver att den genomsnittliga räntebindningstiden i låneportföljen ska ligga i intervallet 1–3 år, avräkning får göras för likvida medel och placeringar med rörlig ränta. Den genomsnittliga räntebindningstiden för koncernens räntebärande upplåning, inklusive derivatinstrument, uppgick på balansdagen till 0,5 år (0,7). Värdet på de ränteswapavtal som Sj innehar för att förlänga den genomsnittliga räntebindningstiden påverkas momentant vid förändrade marknadsräntor. Verkligt värde för Sjs utestående räntederivatinstrument uppgick till -2 MSEK (-4) på balansdagen. Per den 31 december 2019 var de totala långfristiga, utestående räntebärande skuldernas genomsnittsränta 0,7% (0,5) exklusive räntederivat, och 0,8% (0,8) inklusive räntederivat.

Se vidare under känslighetsanalys nedan.

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 nettoexponering i utländska valutor i annat syfte än säkringsändamål får, enligt finanspolicyen, maximalt uppgå till motvärde 200 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 i zloty avseende större investeringar om nominellt 147 MSEK (142). Det verkliga

värdet av dessa positioner uppgick till 0 MSEK (-1). Dessa valuta-derivat och resultatet av förlängningar är föremål för säkrings-redovisning. Per balansdagen uppgick osäkrad valutaexponering till 8 MSEK (5). Se vidare under känslighetsanalys nedan.

Koncernen är exponerad mot valutakursförändringar genom sina inköp av diesel, vilket handlas på den internationella råvarumarknaden i USD. Denna valutarisk säkras genom att dieselderivat ingås i lokal valuta, se vidare under råvaruprisrisk.

Råvaruprisrisk

Sj har fått uppdraget att bedriva trafik i norra Norge. Då delar av banan inte är elektrifierad kommer delar av trafiken att drivas med diesel. Koncernen är därmed exponerad mot råvaruprisförändringar avseende framtida inköp av diesel. Diesel handlas på den internationella råvarumarknaden i USD. Dieselderivat har därför ingåtts avseende koncernens prognostiserade framtida inköp från USD till NOK.

Derivatinstrument

	191231		181231	
	Nominellt värde	Verkligt värde	Nominellt värde	Verkligt värde
Ränteswapavtal	100	-2	200	-4
Valutatermins-kontrakt	147	0	142	-1
Råvaruderivat	140	-1	-	-
Summa	387	-3	342	-5

Totalt verkligt värde av derivatinstrument som innehas i säkrings-syfte, inklusive ekonomisk säkring, uppgick vid utgången av 2019 till -3 MSEK (-5). Av detta uppgick verkligt värde för derivat som kvalificerade sig för säkringsredovisning till -3 MSEK (-5).

Not 15, forts.

Förfallostruktur derivatinstrument

MSEK	Koncernen (och moderbolaget)				Koncernen	
	191231 Ränte- swap avtal	181231 Ränte- swap avtal	191231 Valuta- termins- kontrakt	181231 Valuta- termins- kontrakt	191231 Råvaru- derivat	181231 Råvaru- derivat
Inom 1 år	–	100	147	142	16	–
1–2 år	–	–	–	–	31	–
2–3 år	100	–	–	–	31	–
3–4 år	–	100	–	–	31	–
4–5 år	–	–	–	–	31	–
5 år eller senare	–	–	–	–	–	–
Summa	100	200	147	142	140	–

Känslighetsanalys

Sjs upplåning består huvudsakligen av banklån med rörlig ränta som baseras på tre eller sex månaders STIBOR. För att hantera räntexponeringen och uppnå önskad räntebindningstid används ränteswapavtal, som ändrar den rörliga räntan till fast ränta. Sjs räntebärande upplåning uppgick per den 31 december 2019 till 864 MSEK (945).

Då ränteswapavtal har ingåtts till ett belopp om totalt nominellt 100 MSEK (200), uppgick Sjs rörliga skuld till 764 MSEK (745). Därmed är Sjs direkta exponering vid en ränteförändring om +1 procentenhet cirka -8 MSEK (8) årligen. Sjs ränteswapar om 100 MSEK (200) har en genomsnittlig löptid om 2,8 år (2,4) och vid en förflyttning av räntekurvan med +1 procentenhet resulterar det i en värdeökning om cirka 3 MSEK (5) som redovisas i övrigt totalresultat.

Av Sjs tillgängliga likviditet om 2 638 MSEK (1 658), är 1 997 MSEK (1 110) placerad med löptider understigande ett år eller i FRN-obligationer. Dessa placeringar täcker Sjs direkta transaktionsexponering avseende skuldportföljen. En förändring av räntekurvan med +1 procentenhet ger en positiv effekt på Sjs resultat med 12 MSEK (4) per år.

Nominellt värde av råvaruderivat i NOK uppgick till 140 MSEK (-). En förändring av hela terminkurvan för underliggande råvara med +/-10% motsvarar därmed en värdeförändring på +/-14 MSEK.

Redovisat värde och verkligt värde för finansiella instrument

MSEK	191231		181231	
	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
Finansiella tillgångar				
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen				
Övriga långfristiga tillgångar	74	74	71	71
Obligationer	2 183	2 183	1 518	1 518
Räntefonder	300	300		
Finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde				
Kundfordringar och övriga fordringar	421	421	551	551
Likvida medel	204	204	191	191
Summa finansiella tillgångar	3 182	3 182	2 331	2 331
Finansiella skulder				
Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen				
Derivatinstrument för vilka säkringsredovisning tillämpas	3	3	4	4
Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde				
Upplåning ¹	864	864	945	945
Leasingskuld	987	n/a	17	18
Leverantörsskulder och övriga skulder	727	727	599	599
Summa finansiella skulder	2 581	1 594	1 565	1 566

¹ Sjs kreditvillkor avseende banklån antas enligt en approximativ uppskattning vara att betrakta som marknadsmässiga, och då skulderna löper med rörlig STIBOR-baserad ränta, inklusive kreditmarginal, antas skuldernas redovisade värde enligt Sjs samlade bedömning vara en korrekt uppskattning av det verkliga värdet.

Beräkning av verkligt värde

De finansiella instrument som värderas till verkligt värde avser derivatinstrument, obligationer, räntefonder och övriga långfristiga tillgångar (fondförvaltning av likvida medel). Dessa finansiella instrument är klassificerade baserat på i vilken utsträckning marknadsdata har använts i beräkningen av verkligt värde. Räntefonderna är klassificerade i nivå 1 och övriga finansiella instrument värderade till verkligt värde är klassificerade i nivå 2. Värdering i nivå 1 avser noterade priser på en aktiv marknad för identiska tillgångar eller skulder. Värdering i nivå 2 sker på marknadsmässiga grunder med hjälp av observerbara marknadspriser som finns tillgängliga eller är indirekt härledda från priser. Värdering kan då ske utifrån jämförelse med liknande instrument eller genom att beakta räntebana och kreditkurva för den aktuella emittenten.

Finansiella instrument värderade till verkligt värde

MSEK	191231	181231
Nivå 1	300	–
Nivå 2	2 254	1 584
Summa	2 554	1 584

16. Leasingavtal

■ Redovisningsprinciper

Redovisningsprinciper för leasingavtal som tillämpats till och med den 31 december 2018 finns tillgängliga i SJs Års- och hållbarhetsredovisningen för 2018.

Redovisningsprinciper för leasingavtal som tillämpats från och med den 1 januari 2019 presenteras nedan.

SJ hyr lokaler (kontorslokaler, åkstationer och depåer) samt fordon (främst tågfordon). Leasingavtalen innehåller olika avtalsvillkor men inga covenant. Förlängningsoptioner förekommer och bedöms i avtal för avtal om det är rimligt säkert att de kommer att utnyttjas.

Leasingavtalen redovisas som nyttjanderättstillgång med en motsvarande leasingsskuld, den dagen som den leasade tillgången finns tillgänglig för användning av SJ. I resultaträkningen redovisas avskrivningar på tillgången och räntekostnader på skulden. Räntekomponenten fördelas över leasingperioden så att varje redovisningsperiod belastas med ett belopp som motsvarar en fast räntesats för den under respektive period redovisade leasingsskulden. Nyttjanderättstillgången skrivs av linjärt över den kortare perioden av tillgångens nyttjandeperiod och leasingperioden. Tillgångar och skulder som uppkommer från leasingavtal redovisas initialt till nuvärde.

Leasingsskulden inkluderar nuvärdet av följande:

- Fasta leasingavgifter
- Variabla leasingavgifter, främst indexuppräknings
- Garanterat restvärde som SJ förväntar sig behöva betala till leasegivaren
- Straffavgifter vid uppsägning av leasingavtalet, om leasingperioden återspeglar utnyttjandet av denna möjlighet.

Leasingbetalningarna diskonteras med den marginella låneräntan eftersom den implicita räntan i leasingkontrakten inte kan fastställas. Den marginella låneräntan bedöms uppgå till 1%. SJs höga kreditvärdighet innebär att säkerheten för vilken lånet avser inte har någon väsentlig påverkan. Den marginella låneräntan bedöms därmed vara likvärdig för SJ-koncernens hyresavtal avseende fordon och lokaler. SJs bedömning är därmed att den ränta som SJ skulle ha fått betala för ett lån under samma period med samma säkerhet på det belopp som skulle krävas för att köpa en liknande tillgång i en liknande ekonomisk omgivning skulle uppgå till 1% för samtliga underliggande tillgångar varför den marginella låneräntan satts till 1%.

Leasebetalningar för korttidsleasingavtal samt leasingavtal för vilka den underliggande tillgången är av mindre värde kostnadsförs löpande. Korttidsleasingavtal är avtal med en leasingperiod på 12 månader eller mindre. Leasingavtal där den underliggande tillgången är av mindre värde är tillgångar med ett värde av 50 TSEK eller lägre, i nyskick. Servicebetalningar exkluderas från byggnader och fordon.

För information avseende övergången till IFRS 16 "Leasingavtal", se not 24. ■

■ Viktiga uppskattningar och bedömningar

Leasingavtal enligt IFRS 16

Vid bedömningen av vilka avtal som ska redovisas som ett leasingavtal enligt IFRS 16 är ett fåtal av koncernens leasingavtal mer svårbedömda (främst fordonsavtal inom upphandlad trafik och depåer). Skillnaden avseende om ett leasingavtal ska redovisas enligt IFRS 16 är främst i bedömningen avseende vem som har rätt att styra över tillgången. I de fall SJ har rätt att styra över användningen av tillgången under upplåtelseperioden har avtalet redovisats som ett leasingavtal enligt IFRS 16.

Leasingperiodens längd

SJs bedömning avseende om det är rimligt säkert att en förlängningsoption kommer att nyttjas eller inte påverkar leasingperiodens längd. ■

Leasingavtal som kostnadsförs löpande

Korttidsleasingavtal och leasingavtal där den underliggande tillgången är av mindre värde kostnadsförs löpande och uppgår till oväsentligt belopp. Kostnadsförda variabla avgifter uppgår också till oväsentligt belopp.

För redovisning av nyttjanderättstillgångar se not 10. För ytterligare information avseende leasingsskulden, se not 15 "Finansiella instrument och finansiell riskhantering".

17. Eget kapital

■ Redovisningsprinciper

Säkringsreserver

För derivatinstrument (ränteswapar, valutaterminer och råvaruderivat) där säkringsredovisning tillämpas redovisas värdeförändringen samt resultatet av förlängning av valutaterminer mot eget kapital via övrigt totalresultat.

Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat

Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat består av årets resultat samt ej utdelat resultat i intressebolag. ■

Specifikation säkringsreserv

MSEK	2019	2018
Ingående balans 1 januari	12	6
Kassaflödessäkringar		
- förändring i verkligt värde	5	2
- omklassificering till resultaträkningen	2	6
Uppskjuten skatt	-2	-2
Utgående balans 31 december	17	12

18. 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 sannolikt kommer att kräva ett utflöde av resurser, vilka tillförlitligt kan uppskattas. Avsättningar nuvärdesberäknas när effekten av beräkningen är väsentlig. Upplösning av nuvärdesberäkningen redovisas som finansiell kostnad. Avsättningarna omprövas varje balansdag.

Skadelivräntor

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. ■

■ Viktiga uppskattningar och bedömningar

Kundlojalitetsprogram (SJ Prio)

Utgångspunkten i SJs värdering av SJ Prio-poäng är värdet för kunden. För SJ innebär det att en resa som betalas med poäng värderas utifrån värdet för medlemmen, det vill säga snittpriset för en resa. Värdet har därefter reducerats då värderingen tar hänsyn till:

- att poängens giltighet är begränsad
- att poäng inte är lika användbara som pengar
- att poängresor inte är lika tillgängliga att boka

Den initiala försäljningen minskas och en avsättning redovisas som speglar det framtida bonusåtagandet.

Förlustkontrakt

SJ går regelbundet igenom samtliga kontraktuella åtaganden inom upphandlad trafik och bedömer om det finns behov av att redovisa en avsättning för förlustkontrakt för den återstående kontraktstiden. Ett kontrakt är ett förlustkontrakt om utgifterna för att uppfylla förpliktelseerna överstiger de förväntade ekonomiska fördelarna av det.

Not 18, forts.

Tvister

SJ är involverat i ett antal tvister och rättsliga förfaranden inom ramen för den löpande verksamheten. Ledningen rådgör med juridisk expertis i frågor rörande rättstvister och med andra experter såväl inom som utanför bolaget i frågor rörande den löpande affärsverksamheten. Enligt bästa bedömning är inget bolag i koncernen för närvarande involverat i något rättsligt förfarande eller skiljeförfarande som bedöms kan komma att ha en väsentlig negativ effekt på verksamheten, den finansiella ställningen eller resultatet. ■

Avsättningar

MSEK	Skadelivräntor		Kundlojalitetsprogram		Skador		Omstrukturering		Övrigt		Summa	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Ingående balans 1 januari	159	159	124	123	16	39	6	13	60	62	365	396
Tillkommande avsättningar	0	0	165	116	17	2	84	9	80	59	259	186
Beräknad ränta	0	1	0	-	0	-	0	-	0	-	0	1
Upplösning/omvärdering	8	6	-32	-33	0	0	0	-	32	-	27	-27
Utnyttjat	-7	-7	-93	-82	-4	-25	-6	-16	-72	-60	-115	-190
Utgående balans 31 december	160	159	164	124	29	16	84	6	100	60	536	365
<i>Varav:</i>												
Långfristiga avsättningar	153	152	7	9	9	9	1	1	56	21	225	191
Kortfristiga avsättningar ¹	7	7	157	115	21	7	83	5	44	39	311	174
Summa	160	159	164	124	29	16	84	6	100	60	536	365

¹ De avsättningar som är klassificerade som kortfristiga avsättningar beräknas leda till ett utflöde av resurser inom tolv månader efter balansdagen.

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 livslånga, de sänks alternativt upphör vid 65 år. Skadelivräntorna värdesätts årligen.

Kundlojalitetsprogram (SJ Prio)

SJ Prio är SJs kundlojalitetsprogram för resenärer och lanserades 2007. Idag har SJ Prio cirka 1,5 miljoner medlemmar. Avsättningen speglar SJs betalningsförpliktelse för det framtida bonusåtagandet, avsättningen avseende lojalitetsprogram förfaller inom två år från och med den 31 december 2019.

Skador

Avsättning avseende skador avser reservering för inträffade skador på SJs fordonsflotta samt självrisker i försäkringsärenden.

Omstrukturering

En avsättning för omstrukturering redovisas när koncernen har fastställt en omställningsplan och omställningsplanen antagits eller blivit offentligt tillkännagiven.

Övrigt

Övriga avsättningar för 2019 består av avsättning för bedömd förlust under återstående avtalstid, ersättning vid försening och avsättning för underhåll av fordon.

19. Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

MSEK	191231	181231
Personalrelaterade kostnader	217	240
El- och infrastrukturavgifter	106	109
Fordonsrelaterade kostnader	153	123
Licenser och övriga IT-kostnader	47	42
Övriga upplupna kostnader	93	55
Förutbetalda årskort och biljetter	331	280
Övriga förutbetalda intäkter	27	18
Summa	976	867

20. Ställda säkerheter

MSEK	191231	181231
Säkerhet för upptagna lån	1 116	1 201
Summa	1 116	1 201

SJ har 17 SJ 3000-tågsätt ställda som säkerhet för två lån från Nordiska Investeringsbanken. Redovisat värde för samtliga 17 tågsätt (17) uppgick till 1 116 MSEK (1 201) per den 31 december 2019.

21. 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 sannolikt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera förpliktelserna eller att förpliktelsernas storlek inte kan beräknas med tillräcklig säkerhet. ■

MSEK	191231	181231
Garantier	761	330
Summa	761	330

Inom koncernen utgörs garantier av utställda motförbindelser för koncernens åtagande gentemot kunder och leverantörer, främst avseende ställda garantier i enlighet med avtal tillhörande upphandlad trafik. Garantierna uppgick totalt till 761 MSEK (330), varav 300 MSEK (300) avsåg avtalen som SJ Götalandståg kör på uppdrag av Västtrafik och 461 MSEK (–) avser nytecknade avtal inom upphandlad trafik (trafikpaket Nord i Norge och Öresundstågstrafiken).

22. Transaktioner med närstående

Svenska staten äger 100% 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 2019 var de tre största företagen: Trafikverket 874 MSEK (827), Jernhusen AB 206 MSEK (199) och SilverRail Technologies AB 128 MSEK (168).

SilverRail Technologies AB avyttrades under september 2019. Angivet belopp avser inköp under den tid som bolaget var intressebolag.

För upplysningar om ersättningar till ledande befattningshavare och styrelseledamöter, se not 4, "Personalkostnader".

23. Förändring i finansiell skuld

MSEK	Ingående balans 1 januari 2019	Kassaflöden		Ej kassaflödespåverkande		Utgående balans 31 december 2019
		Amortering	Förändring leasingskuld ²	Omklassificering		
Långfristig upplåning	864	–	–	-98		766
Kortfristig upplåning	98	-98	–	98		98
Långfristig leasingskuld	808 ¹	–	194	-308		694
Kortfristig leasingskuld	337 ¹	-350	-2	308		293
Summa skulder från finansieringsaktiviteter	2 107	-448	192	–		1 851

¹ För information avseende övergången till IFRS 16 "Leasingavtal", se not 24.

² Avser nya leasingavtal, ränta på leasingskuld samt ändringar/omvärdering av leasingavtal.

MSEK	Ingående balans 1 januari 2018	Kassaflöden		Ej kassaflödespåverkande		Utgående balans 31 december 2018
		Amortering		Omklassificering		
Långfristig upplåning	962	–		-98		864
Kortfristig upplåning	98	-98		98		98
Summa skulder från finansieringsaktiviteter	1 060	-98		–		962

24. Övergång till IFRS 16 "Leasingavtal"

SJ tillämpar IFRS 16 "Leasingavtal" från och med den 1 januari 2019. IFRS 16 ersätter IAS 17 "Leasingavtal". Den nya standarden innebär att de flesta leasingavtal redovisas i balansräkningen, eftersom skillnaden mellan operationella leasingavtal och finansiella leasingavtal tas bort. Enligt den nya standarden ska en tillgång (avseende rättigheten att använda den leasade tillgången) och en finansiell skuld (avseende skyldigheten att betala leasingavgifter) redovisas, med undantag för korttidsleasingavtal samt leasingavtal för vilka den underliggande tillgången är av lågt värde. I resultaträkningen redovisas avskrivningar på nyttjanderättstillgången och räntekostnader på leasingskulden.

SJ har tillämpat den förenklade övergångsmetoden, modifierad retroaktivitet, och redovisar därmed den kumulativa effekten av den initiala tillämpningen av den nya standarden den 1 januari 2019. I enlighet med övergångsreglerna i standarden har jämförelsetalen för 2018 inte räknats om. Nyttjanderättstillgångarna har värderats till samma värde som leasingskulden vid övergången.

Leasingavtalen har bedömts avtal för avtal. SJ har bedömt att de flesta hyresavtal avseende lokaler är att redovisa som leasingavtal enligt IFRS 16. Vissa nyttjanderättsavtal för fordon inom upphandlad trafik har också bedömts vara leasingavtal enligt IFRS 16. Skillnaderna är främst i bedömningen avseende vem som har rätt att styra

över tillgången. I de fall där nyttjanderättsavtal för upphandlad trafik är att bedöma som ett leasingavtal har SJ rätt att styra över användningen av den identifierade tillgången under hela upplåtelseperioden.

Vid tillämpningen av IFRS 16 redovisar koncernen leasingskulder avseende leasingavtal som tidigare klassificerats som operationella leasingavtal enligt IAS 17. Dessa skulder har värderats till nuvärdet av framtida minimileaseavgifter, diskonterat med marginella låneräntan som satts till 1%. SJs höga kreditvärdighet innebär att säkerheten för vilken lånet avser inte har någon väsentlig påverkan. Den marginella låneräntan bedöms därmed vara likvärdig för SJ-koncernens hyresavtal avseende fordon och lokaler. SJs bedömning är därmed att den ränta som SJ skulle ha fått betala för ett lån under samma period med samma säkerhet på det belopp som skulle krävas för att köpa en liknande tillgång i en liknande ekonomisk omgivning skulle uppgå till 1% för samtliga underliggande tillgångar varför den marginella låneräntan satts till 1%.

Leasingskulden som redovisades den 1 januari 2019 ökade med 1 145 MSEK på grund av tillämpningen av IFRS 16. Koncernen hade icke uppsägningsbara operationella leasingåtaganden om 1 219 MSEK per den 31 december 2018, se nedan för avstämning

Not 24, forts.

mellan åtagande för operationella leasingavtal (IAS 17) och redovisad leaseingskuld (IFRS 16).

MSEK	Summa	Varav fordon	Varav lokaler
Åtagande för operationella leasingavtal per 31 december 2018	1 219	268	951
Diskontering med koncernens marginella låneränta	-32	-7	-25
Avgår korttidsleasingavtal	-41	-	-41
Avgår leasingavtal för vilka den underliggande tillgången är av lågt värde	-1	-	-1
Leasingskuld per 1 januari 2019	1 145	261	884
Varav kortfristig leasingskuld	337	133	205
Varav långfristig leasingskuld	808	128	680

Koncernen tillämpade följande praktiska lösningar som tillåts i standarden vid övergången: att exkludera direkta anskaffningskostnader för nyttjanderätter och historisk information har använts vid bedömning av leasingperiodens längd i de fall det finns optioner att förlänga eller säga upp ett avtal. Nyttjanderätter värderas till samma värde som leasingskulden vid övergången. Finansiella leasingavtal enligt IAS 17 har inte omräknats vid övergången till IFRS 16.

Koncernens rapport över finansiell ställning

MSEK	1 januari 2019 Redovisade balansposter	Omräkning IFRS 16	1 januari 2019 Omräknade balansposter
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar	5 185	-	5 185
Nyttjanderättstillgångar	-	1 145	1 145
Immateriella tillgångar	218	-	218
Finansiella tillgångar	141	-	141
Summa anläggningstillgångar	5 544	1 145	6 689
Summa omsättningstillgångar	2 491	-	2 491
SUMMA TILLGÅNGAR	8 035	1 145	9 180
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Summa eget kapital	4 740	-	4 740
Långfristiga skulder			
Leasingskuld	-	808	808
Övriga långfristiga avsättningar och skulder	1 521	-	1 521
Summa långfristiga skulder	1 521	808	2 329
Kortfristiga skulder			
Leasingskuld	-	337	337
Övriga kortfristiga avsättningar och skulder	1 774	-	1 774
Summa kortfristiga skulder	1 774	337	2 111
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	8 035	1 145	9 180

25. Händelser efter balansdagen

SJ har fått förtroendet att fortsätta köra nattågstrafiken på linjen Stockholm–Östersund–Duved i ytterligare fyra år från december 2020, med möjlighet till förlängning i som längst två år. Nattågs- trafik Stockholm–Luleå–Narvik, en affär som SJ har idag, tilldelades en annan tågoperatör med samma avtalslängd. Detta meddelade Trafikverket den 10 februari 2020. SJs avtal är relativt likt dagens avtal på aktuell sträcka, tjänstekoncession där operatörens intäkter består av biljettintäkter samt en fast ersättning från Trafikverket, vilket ger ett naturligt incitament då lönsamheten ökar om fler reser med tågen. Uppdraget innebär på samma sätt som idag ett helhetsansvar som omfattar trafikplanering, drift och personal, dagligt och tekniskt underhåll samt ersättningstrafik.

Monica Lingegård blir ny vd för SJ AB och koncernchef från den 17 augusti 2020. Monica Lingegård är idag vd för Samhall AB och har tidigare bland annat varit vd för säkerhetsbolaget G4S i Sverige.

SJs beredskapsgrupp följer spridningen av Coronaviruset noggrant och hör sammar rekommendationer från myndigheter, där-

ibland Folkhälsomyndigheten. Sjs styrelse och ledning följer utvecklingen mycket noga och planerar för olika scenarios. Genomförande av dessa planer beslutas och genomförs successivt beroende på utvecklingen och med ett långsiktigt fokus. Minskningen av resandet kommer att innebära en negativ påverkan på såväl första kvartalets resultat som helåret 2020. Påverkan på finansiell ställning samt betalningsberedskap bevakas och bedöms löpande. I dagsläget går det inte att göra en bedömning av i vilken omfattning Sjs verksamhet påverkas.

Givet den stora osäkerhet som finns kring vilka effekter Coronaviruset och åtgärder för att bromsa smittspridningen kan få på Sjs verksamhet, har styrelsen beslutat att dra tillbaka sitt tidigare förslag om en utdelning på motsvarande cirka 30 procent av årets resultat för SJ-koncernen. Styrelsen föreslår nu istället att ingen utdelning lämnas för räkenskapsåret 2019.

Inga andra händelser har inträffat efter den 31 december 2019 som bedöms få en väsentlig påverkan på koncernens räkenskaper.

Moderbolaget

Resultaträkning och rapport över totalresultat

MSEK	Not	2019	2018
Nettoomsättning	M3	7 715	6 969
Övriga rörelseintäkter		7	50
Summa rörelsens intäkter		7 722	7 019
Personalkostnader	M4	-2 172	-2 152
Av- och nedskrivningar	M10, M11	-774	-754
Övriga kostnader	M5, M6	-4 168	-3 785
Summa rörelsens kostnader		-7 113	-6 691
Rörelseresultat		609	328
Resultat från andelar dotterbolag	M7	2	23
Resultat från andelar i intressebolag	M13	99	11
Finansiella intäkter	M8	26	3
Finansiella kostnader	M8	-11	-15
Resultat efter finansiella poster		725	350
Lämnade koncernbidrag		-6	-
Erhållna koncernbidrag		81	118
Avsättning periodiseringsfond		-251	-133
Summa bokslutsdispositioner		-176	-16
Resultat före skatt		549	334
Skatt på årets resultat	M9	-99	-39
Årets resultat		450	295
Övrigt totalresultat			
<i>Komponenter som kommer att omklassificeras till resultatet</i>			
Kassaflödessäkringar			
- förändring i verkligt värde	M18	7	2
- omklassificering till resultaträkningen	M18	2	6
Uppskjuten skatt	M18	-2	-2
Övrigt totalresultat för året		7	6
Årets totalresultat		457	301

Kommentarer till moderbolagets resultaträkning
Intäkter

SJ ABs nettoomsättning uppgick till 7 715 MSEK (6 969). Omsättningen ökade främst tack vare en stark resandeutveckling¹⁾ på 11% och en hög belägningsgrad. Resandet i 1 klass ökade och allt fler valde ombokningsbara biljetter. Även bistroförsäljningen ökade till följd av den starka resandeutvecklingen. Trafikutbudet var högre jämfört med föregående år.

Yielden (biljettpris per personkilometer) var i nivå med föregående år.

Kostnader

Totalt ökade SJ ABs kostnader med 422 MSEK jämfört med föregående år, vilket motsvarade en ökning med 6,3%.

Det högre kostnadsutfallet var dels en följd av större utbud och ökat resande. SJ fortsatte även satsningen på digitalisering samt intensifierade arbetet med verksamhetsutveckling i slutet av året för att säkra SJs framtida konkurrenskraft, vilket medförde ökade kostnader jämfört med föregående år.

Personalkostnaderna ökade något till följd av årlig lönerevision samt fler medelantal anställda.

Rörelseresultat

Rörelseresultatet för helåret 2019 var starkt och uppgick till 609 MSEK (328), vilket främst förklaras av en stark resandeutveckling och en hög belägningsgrad.

Rörelsemarginalen stärktes till 7,9% (4,7).

Koncernens resultat och skatt

Årets resultat var starkt och uppgick till 450 MSEK (295).

Resultat före skatt uppgick till 549 MSEK (334). Den effektiva skattesatsen för helåret uppgick till 18,0% (11,7). Skillnaden mellan den faktiska skattesatsen på 21,4% och den effektiva skatten för året beror främst på ej skattepliktig realisationsvinst vid avyttring av intressebolag.

¹⁾ Resandeutveckling inkluderar resande med SJ-biljett avseende kommersiell egentrafik och upphandlad trafik exklusive resande med periodkort inom upphandlad trafik. Dock ingår samtligt resande med periodkort inom ramen för Movingo-avtalet.

Moderbolaget

Balansräkning

MSEK	Not	191231	181231
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar			
Fordon	M10	3 459	3 862
Maskiner och inventarier	M10	41	57
Pågående nyanläggningar	M10	1 518	1 247
Hyrd lokal	M10	15	18
Summa materiella anläggningstillgångar		5 033	5 183
Immateriella tillgångar			
Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten	M11	239	218
Summa immateriella tillgångar		239	218
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i dotterbolag	M12	93	93
Andelar i intressebolag	M13	1	13
Långfristiga fordringar		75	72
Summa finansiella anläggnings-tillgångar		168	178
Summa anläggningstillgångar		5 440	5 579
Omsättningstillgångar			
Varulager		9	9
Kundfordringar	M16	192	174
Fordringar hos koncernbolag		156	153
Övriga fordringar	M14	116	271
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	M15	198	184
Summa kortfristiga fordringar		662	782
Kortfristiga placeringar	M16	2 483	1 518
Kassa och bank	M16	203	190
Summa omsättningstillgångar		3 356	2 499
SUMMA TILLGÅNGAR		8 796	8 077

MSEK	Not	191231	181231
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		400	400
Reservfond		200	200
Fond för utvecklingsutgifter		205	137
Fritt eget kapital			
Fond för verkligt värde		19	12
Balanserad vinst		3 501	3 469
Årets resultat		450	295
Summa eget kapital	M17, M26	4 775	4 513
Obeskattade reserver			
Periodiseringsfond		384	133
Summa obeskattade reserver		384	133
Skulder			
Avsättningar			
Långfristiga avsättningar	M20	225	191
Kortfristiga avsättningar	M20	310	174
Uppskjuten skatteskuld	M9	376	436
Summa avsättningar		910	801
Långfristiga skulder			
Räntebärande skulder	M16	768	864
Summa långfristiga skulder		768	864
Kortfristiga skulder			
Räntebärande skulder	M16	98	98
Leverantörsskulder	M16	549	433
Skulder till koncernbolag		316	326
Skulder till intressebolag		0	34
Övriga kortfristiga skulder		117	103
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	M20	879	774
Summa kortfristiga skulder		1 959	1 767
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		8 796	8 077

Kommentarer till moderbolagets balansräkning

Tillgångar

Materiella anläggningstillgångar

SJ ABs materiella anläggningstillgångar uppgick till 5 033 MSEK (5 183) och utgörs till största delen av tågfordon. SJs fordonsflotta består av SJ 3000, X 2000, dubbeldäckare samt lok och personvagnar. Investeringar under året avseende materiella anläggnings-tillgångar uppgick till 552 MSEK (508). Investeringarna avsåg främst X 2000 samt dubbeldäckare.

Immateriella tillgångar

Immateriella tillgångar uppgick till 239 MSEK (218) och utgörs av balanserade utgifter för utveckling, främst avseende utvecklings-kostnader för verksamhetsnära IT-system. Investeringar i immateri-ella tillgångar under året uppgick till 97 MSEK (58) och avsåg bland annat ny ekonomiplattform och utveckling av nytt planerings-system.

Finansiella anläggningstillgångar

Finansiella anläggningstillgångar uppgick till 168 MSEK (178) och utgörs av andelar i dotterbolag och andelar i intressebolag. Lång-fristig fordran avser placering av likvida medel som ska täcka framtida utbetalningar av livräntor.

Omsättningstillgångar

SJ ABs omsättningstillgångar uppgick till 3 356 MSEK (2 499). Kort-fristiga placeringar uppgick till 2 483 MSEK (1 518), där ökningen förklaras av att överskottslikviditeten investerats i obligationer och räntefonder.

Eget kapital och skulder

Eget kapital

SJ ABs egna kapital uppgick till 4 775 MSEK (4 513). Förändringen beror främst på årets totalresultat samt utdelning enligt 2018-års vinst-disposition med 194 MSEK (269).

Räntebärande skulder

Räntebärande skulder uppgick till 866 MSEK (962) 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 3 till 6 år.

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 Säkringsreserv	Balanserad vinst	Årets resultat	
1 januari 2018	400	200	113	6	3 025	737	4 480
Årets resultat	-	-	-	-	-	295	295
Övrigt totalresultat	-	-	-	6	-	-	6
Årets totalresultat	-	-	-	6	-	295	301
Fond för utvecklingsutgifter	-	-	24	-	-24	-	-
Vinstdisposition	-	-	-	-	737	-737	-
Utdelning till aktieägare	-	-	-	-	-269	-	-269
31 december 2018	400	200	137	12	3 469	295	4 513
Årets förändring							
Årets resultat	-	-	-	-		450	450
Övrigt totalresultat	-	-	-	7		-	7
Årets totalresultat	-	-	-	7		450	457
Fond för utvecklingsutgifter	-	-	68	-	-68	-	-
Vinstdisposition	-	-	-	-	295	-295	-
Utdelning till aktieägare	-	-	-	-	-194	-	-194
31 december 2019	400	200	205	19	3 501	450	4 775

Kommentarer till förändring i eget kapital

SJ ABs egna kapital uppgick per den 31 december 2019 till 4 775 MSEK (4 513). Förändringen förklaras främst av årets totalresultat på 457 MSEK (301) samt utdelning enligt 2018 års vinstdisposition med 194 MSEK (269).

Till bundet eget kapital har 68 MSEK (24) avsatts till fond för utvecklingsutgifter. I fritt eget kapital ingår utöver årets resultat och balanserad vinst årets förändring av kassaflödessäkringar inklusive uppskjuten skatt om 7 MSEK (6).

Moderbolaget

Kassaflödesanalys

MSEK	Not	2019	2018
Kassaflöde från den löpande verksamheten			
Resultat före skatt		549	334
Ej kassaflödespåverkande poster			
Av- och nedskrivningar	M10, M11	774	754
Förändring avsättningar		170	-30
Realisationsvinst/förlust		-90	1
Obeskattade reserver		251	133
Betald skatt		-161	-85
Övriga ej kassaflödespåverkande poster		-12	-1
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		1 481	1 106
Förändring av rörelsekapital			
Förändring av kundfordringar		-1	-154
Förändring av leverantörsskulder		55	73
Förändring av övrigt rörelsekapital		269	-1
Kassaflöde från rörelsekapital		323	-82
Kassaflöde från den löpande verksamheten		1 804	1 024
Investeringsverksamheten			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar	M10	-552	-508
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		0	4
Förvärv av immateriella tillgångar	M11	-97	-58
Förändring aktier och andelar		0	0
Resultat från andelar i intressebolag		6	10
Investering långfristig fordran		0	-70
Försäljningslikvid vid avyttring intressebolag		106	-
Förvärv kortfristiga placeringar		-1 330	-383
Försäljning kortfristiga placeringar		369	469
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-1 499	-536
Finansieringsverksamheten			
Amortering	M24	-98	-98
Utdelning till aktieägare		-194	-269
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-292	-367
Årets kassaflöde		13	122
Likvida medel vid årets början	M16	190	69
Likvida medel vid årets slut		203	190

Kommentarer till moderbolagets kassaflödesanalys

Kassaflöde från den löpande verksamheten

Kassaflöde från den löpande verksamheten var högre än föregående år och uppgick till 1 804 MSEK (1 024), delvis till följd av förbättrat resultat. Positiva förändringar av rörelsekapitalet bidrog också och beror på när i tiden fakturering respektive betalning skett.

Kassaflöde från investeringsverksamheten

Kassaflöde från investeringsverksamheten uppgick till -1 499 MSEK (-536).

Investeringar i materiella anläggningstillgångar uppgick till -552 MSEK (-508), varav -541 MSEK (-503) avsåg investeringar i fordon. Investeringar i immateriella tillgångar uppgick till -97 MSEK (-58) och avsåg bland annat ny ekonomiplattform och utveckling av nytt planeringssystem.

Årets förvärv av kortfristiga placeringar uppgick till -1 330 MSEK (-383), medan försäljning eller förfall av kortfristiga placeringar uppgick till 369 MSEK (469). Likviden vid försäljning av aktier i intressebolag uppgick till 106 MSEK (-).

Kassaflöde från finansieringsverksamheten

Kassaflöde från finansieringsverksamheten uppgick till -292 MSEK (-367). Aktieutdelning till aktieägarna har verkställts om -194 MSEK (-269). SJ har amorterat -98 MSEK (-98) enligt plan på upptagna lån.

Moderbolagets noter

M1. Redovisningsprinciper

SJ AB med organisationsnummer 556196-1599 är moderbolag i SJ-koncernen och har sitt huvudkontor i Stockholm.

Årsredovisningen för SJ AB har upprättats i enlighet med "Årsredovisningslagen" och RFR 2 "Redovisning för juridiska personer". I enlighet med RFR 2 ska moderbolag vars finansiella rapporter för koncernen följer International Financial Reporting Standards (IFRS) så som de antagits av EU, tillämpa IFRS i den mån det är möjligt inom ramen för "Årsredovisningslagen", samt med hänsyn till sambandet mellan redovisning och beskattning. Således följer moderbolaget samma redovisningsprinciper som koncernen (se koncernens noter för beskrivning av dessa) med undantag för de avvikelser som presenteras nedan i anslutning till berörda noter. Belopp anges i miljoner svenska kronor, MSEK, om inte annat anges. Avrundningsdifferenser kan förekomma.

Redovisning av andelar i intressebolag

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

M3. Intäkter

MSEK	2019				2018			
	Kommersiell trafik	Upphandlad trafik	Övrigt	Summa	Kommersiell trafik	Upphandlad trafik	Övrigt	Summa
<i>Tidpunkt för uppfyllande av prestationsåtagande</i>								
Vid en given tidpunkt	5 370	941	212	6 523	4 829	838	199	5 867
Över tid	573	618	–	1 192	529	573	–	1 102
Summa nettoomsättning	5 944	1 559	212	7 715	5 358	1 411	199	6 969

Avtalssaldon

MSEK	191231	181231
Förutbetalda årskort och biljetter		
- Kommersiell trafik	-269	-234
- Upphandlad trafik	-62	-46
Kundlojalitetsprogram (SJ Prio)	-164	-124
Ersättning vid försening	-7	-7
Summa avtalsskulder	-502	-411

Förutbetalda årskort och färdbiljetter intäktsredovisas under nästkommande år. För förändring av avsättning för kundlojalitetsprogram (SJ Prio) och ersättning vid försening, se not M19 "Avsättningar".

Bokslutsdispositioner

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

Obeskattade reserver

Avsättning till periodiseringsfond får göras med 25% av det skattepliktiga resultatet. En periodiseringsfond måste återföras till beskattning senast det sjätte året efter avsättningsåret.

M2. Viktiga uppskattningar och bedömningar

För viktiga uppskattningar och bedömningar, se not 2 i koncernen.

Prestationsåtagande uppfyllt inom:

MSEK	2019	2018
1 år	337	477
2 år	84	337
3 år	29	84
4 år	30	29
>5 år	60	90
Summa ej uppfyllda prestationsåtaganden upphandlad trafik	540	1 017

M4. Personalkostnader

För information om ersättningar till styrelse och ledande befattningshavare i moderbolaget (och koncernen), se koncernens not 4.

Personalkostnader

MSEK	2019	2018
Löner och andra ersättningar		
Styrelse	-1	-1
Vd och ledande befattningshavare	-28	-26
Övriga anställda	-1 357	-1 355
Summa löner och andra ersättningar	-1 386	-1 382
Sociala kostnader	-416	-428
Pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till vd och ledande befattningshavare	-8	-9
Pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till övriga anställda	-157	-146
Övriga personalrelaterade kostnader	-205	-187
Summa personalkostnader	-2 172	-2 152

Medelantal anställda

	2019		2018	
	Medel- antal	Varav kvinnor, %	Medel- antal	Varav kvinnor, %
Sverige	2 970	39	2 954	39
Summa	2 970	39	2 954	39

Styrelseledamöter och ledande befattningshavare

	191231		181231	
	Antal	Varav kvinnor, %	Antal	Varav kvinnor, %
Styrelseledamöter	8	50	8	38
Ledande befattningshavare	11	36	12	50
Summa	19	42	20	45

M5. Övriga kostnader

MSEK	2019	2018
Underhåll och tillsyn av tåg	-1 048	-1 021
Elkostnader för tågdrift	-290	-302
Infrastrukturavgifter	-545	-493
Övriga produktionsrelaterade kostnader	-776	-715
Indirekta kostnader	-1 509	-1 254
Summa	-4 168	-3 785

M6. Ersättning till revisorer

MSEK	2019	2018
Deloitte		
Revisionsuppdrag	-2	-1
Revision utöver revisionsuppdraget	-2	-2
Skatterådgivning	0	0
Övriga uppdrag	0	0
Summa	-4	-3

M7. Resultat från andelar i dotterbolag

MSEK	2019	2018
Utdelning	2	23
Summa	2	23

Utdelning om 2 MSEK (23) avser utdelning från dotterbolaget Stockholmståg KB. Bolaget är under avveckling.

M8. Finansiella intäkter och kostnader

MSEK	2019	2018
Finansiella intäkter		
Ränteintäkter		
- kortfristiga fordringar	4	3
- obligationer	14	9
Värdeförändring obligationer	9	-9
Summa	26	3
Finansiella kostnader		
Räntekostnader		
- lån	-6	-4
- leasingskuld	-2	-2
- derivatinstrument	-2	-6
Valutakursdifferenser	-0	-1
Övriga finansiella kostnader	-2	-2
Summa	-11	-15

M9. Skatt

Skatt på årets resultat

MSEK	2019	2018
Uppskjuten skatteintäkt	62	45
Aktuell skatt	-161	-84
Summa	-99	-39

Avstämning av redovisad skatt och effektiv skattesats

	2019		2018	
	Skatt, MSEK	Skatte-sats, %	Skatt, MSEK	Skatte-sats, %
Skatt enligt gällande skattesats	-118	-21	-74	-22
Utdelning från kommanditbolag	0	0	5	1
Ej avdragsgilla kostnader	-1	0	-1	0
Skatteeffekt hänförlig till tidigare års deklarationer	-	-	3	1
Resultat från aktier och andelar	1	0	2	1
Ej skattepliktig intäkt vid avyttring av intressebolag	20	3	-	-
Uppskjuten skatt hänförlig till tidigare år	-	-	-3	-1
Skatteeffekt på grund av ändrad skattesats	-	-	29	9
Redovisad skatt i resultat-räkningen	-99	-18	-39	-12

Den effektiva skattesatsen uppgick till 18% (12) i SJ AB. Skillnaden mellan den faktiska skattesatsen på 21,4% och den effektiva skatten för året beror främst på ej skattepliktig realisationsvinst vid avyttring av intressebolag.

Uppskjutna skattefordringar

	Kapital-försäkring		Övrigt		Summa	
MSEK	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Ingående balans 1 januari	9	9	10	10	19	19
Redovisat i övrigt totalresultat	0	-	-	-	0	-
Redovisat i årets resultat	-	-	24	0	24	0
Utgående balans 31 december	9	9	34	10	43	19

Uppskjutna skatteskulder

	Restvärde-avskrivning ¹		Övrigt		Summa	
MSEK	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Ingående balans 1 januari	-450	-493	-5	-6	-455	-499
Förändring hänförlig till tidigare år	-	-3	-	0	-	-3
Redovisat i övrigt totalresultat	-	-	-	-2	-	-2
Redovisat i årets resultat	39	46	-3	3	36	49
Utgående balans 31 december	-411	-450	-8	-5	-419	-455
Redovisad uppskjuten skatt, netto					-376	-436

¹ Restvärdeavskrivning på skattemässiga värdet på materiella anläggningstillgångar.

M10. Materiella anläggningstillgångar

MSEK	Fordon	Maskiner och inventarier	2019		Summa
			Pågående nyanläggningar	Hyrd lokal	
Ackumulerat anskaffningsvärde 1 januari	13 136	241	1 247	59	14 683
Investeringar	106	4	442	–	552
Försäljningar/utrangeringar	-22	–	–	–	-22
Omklassificeringar	171	1	-171	–	–
Ackumulerat anskaffningsvärde 31 december	13 390	246	1 518	59	15 213
Ackumulerade avskrivningar 1 januari	-8 825	-184	–	-42	-9 051
Årets avskrivningar	-675	-20	–	-3	-698
Försäljningar/utrangeringar	19	–	–	–	19
Ackumulerade avskrivningar 31 december	-9 481	-204	–	-45	-9 730
Ackumulerade nedskrivningar 1 januari	-449	–	–	–	-449
Årets nedskrivning	–	–	–	–	–
Försäljningar/utrangeringar	–	–	–	–	–
Ackumulerade nedskrivningar 31 december	-449	–	–	–	-449
Redovisat värde 31 december	3 459	41	1 518	15	5 033

MSEK	Fordon	Maskiner och inventarier	2018		Summa
			Pågående nyanläggningar	Hyrd lokal	
Ackumulerat anskaffningsvärde 1 januari	14 108	243	1 020	59	15 430
Investeringar	144	4	360	–	508
Försäljningar/utrangeringar	-1 248	-7	–	–	-1 255
Omklassificeringar	132	1	-133	–	–
Ackumulerat anskaffningsvärde 31 december	13 136	241	1 247	59	14 683
Ackumulerade avskrivningar 1 januari	-8 225	-162	–	-38	-8 425
Årets avskrivningar	-628	-25	–	-3	-656
Försäljningar/utrangeringar	28	3	–	–	31
Ackumulerade avskrivningar 31 december	-8 825	-184	–	-42	-9 051
Ackumulerade nedskrivningar 1 januari	-1 665	–	–	–	-1 665
Årets nedskrivning	-4	–	–	–	-4
Försäljningar/utrangeringar	1 219	–	–	–	1 219
Ackumulerade nedskrivningar 31 december	-449	–	–	–	-449
Redovisat värde 31 december	3 862	57	1 247	18	5 183

M11. Immateriella tillgångar

MSEK	2019			2018		
	Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten	Varumärke	Summa	Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten	Varumärke	Summa
Ackumulerat anskaffningsvärde 1 januari	1 048	240	1 288	990	240	1 230
Investeringar	97	-	97	58	-	58
Försäljningar/utrangeringar	-	-	-	-	-	-
Ackumulerat anskaffningsvärde 31 december	1 145	240	1 385	1 048	240	1 288
Ackumulerade avskrivningar 1 januari	-830	-240	-1 070	-736	-240	-976
Årets avskrivningar	-72	-	-72	-93	-	-93
Årets nedskrivning	-4	-	-4	-1	-	-1
Ackumulerade avskrivningar 31 december	-906	-240	-1 146	-830	-240	-1 070
Redovisat värde 31 december	239	-	239	218	-	218

M12. Andelar i dotterbolag

Redovisningsprinciper

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.

Andelar i dotterbolag redovisas i SJ AB till anskaffningsvärde. Vid rörelseförvärv inkluderar moderbolaget utgifter hänförliga till förvärvet i anskaffningsvärdet i enlighet med RFR 2. Erhållna utdelningar redovisas i resultatet. Värdet provas minst årligen med hänsyn till eventuellt nedskrivningsbehov. ■

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 191231, MSEK	Redovisat värde 181231, 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 Roslagen 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 Öresund 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	4	4
SJ Norge AS	917 587 728	Oslo	1 030 000	100	3	3
Summa					93	93

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

Kapitalandelen överensstämmer med rösträttsandelen.

M13. Andelar i intressebolag

Resultat från andelar i intressebolag

MSEK	2019	2018
Utdelning	6	10
Vinst vid avyttring av intressebolag	93	1
Summa	99	11

Andelar i intressebolag

MSEK	2019	2018
Anskaffningsvärdet 1 januari	22	22
Avyttring av intressebolag under året	-13	-
Ackumulerade anskaffningsvärden 31 december	9	22
Ackumulerade nedskrivningar 1 januari	-8	-8
Ackumulerade nedskrivningar 31 december	-8	-8
Redovisat värde 31 december	1	13

Innehav av antal aktier i intressebolag samt redovisat värde

	Org nr	Säte	Antal aktier	Kapitalandel, %	191231	181231
Sveriges Kommunikationer AB	556005-5955	Stockholm	1 400	50	1	1
Kust till Kust AB	556481-7822	Karlskrona	60	25	0	0
Botnietåg AB	556801-1828	Stockholm	40 000	40	0	0
Vänertåg AB	556848-9016	Stockholm	250	50	0	0
SilverRail Technologies AB ¹⁾	556577-2984	Stockholm	125 250	25	-	13
Summa andelar i intressebolag, MSEK					1	13

¹⁾ Bolaget avyttrades under 2019.

Intressebolagens tillgångar, skulder, intäkter och resultat

MSEK	Org nr	Säte	2019				2018			
			Tillgångar	Skulder	Intäkter	Resultat	Tillgångar	Skulder	Intäkter	Resultat
Sveriges Kommunikationer AB	556005-5955	Stockholm	5	2	-	0	5	2	-	0
Kust till Kust AB	556481-7822	Karlskrona	0	0	0	0	0	0	0	0
Botnietåg AB	556801-1828	Stockholm	43	0	-	-30	74	1	3	4
Vänertåg AB	556848-9016	Stockholm	0	-	-	-	0	0	-	-
SilverRail Technologies AB ¹⁾	556577-2984	Stockholm	-	-	-	-	227	113	259	45
Summa intressebolag			48	2	0	-30	306	116	262	49

¹⁾ Bolaget avyttrades under 2019.

M14. Övriga fordringar

MSEK	191231	181231
Moms och skattefordran	67	129
Försäkringsersättning	14	8
Skattekonto	20	120
Övrig fordran	15	14
Summa	116	271

M15. Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

MSEK	191231	181231
Förutbetalda fordonskostnader	31	42
Förutbetalda hyreskostnader	48	53
Licenser och övriga IT-kostnader	42	28
Övriga förutbetalda kostnader	29	16
Upplupna ränteintäkter	4	3
Övriga upplupna intäkter	44	40
Summa	198	184

M16. Finansiella instrument och finansiell riskhantering

Se koncernens not 15 för beskrivning av redovisningsprinciper och finansiell riskhantering som även är tillämplig för moderbolaget. Tabellerna avseende "Finansiella derivatinstrument", "Förfallostruktur derivatinstrument", samt "Känslighetsanalys" i koncernens not 15 är tillämpliga även för moderbolaget avseende ränteswap-avtal och valutaterminskontrakt.

Åldersanalys av kundfordringar förfallna till betalning

MSEK	191231	181231
< 30 dagar	58	72
30–60 dagar	9	–
60–90 dagar	1	-1
> 90 dagar	24	30
Summa	92	101
<i>Varav reserver för kundfordringar:</i>		
Ingående balans 1 januari	5	13
Reservering för befarade förluster	8	-2
Konstaterade förluster	-4	-5
Utgående balans 31 december	9	5

Framtida odiskonterade kassaflöden för finansiella skulder

MSEK	2019				2018			
	Inom 1 år	1-5 år	5 år eller senare	Summa	Inom 1 år	1-5 år	5 år eller senare	Summa
Upplåning	103	599	181	883	104	645	260	1009
Leasingskuld	3	12	–	15	3	12	3	18
Leverantörsskulder och andra skulder	982	–	–	982	896	–	–	896
Derivatinstrument	1	2	–	3	3	2	–	5
Summa	1 089	613	181	1 883	1 006	659	263	1 928

Redovisat värde och verkligt värde för finansiella instrument

MSEK	2019		2018	
	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
Finansiella tillgångar				
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen				
Långfristiga fordringar	74	74	71	71
Obligationer	2 183	2 183	1 518	1 518
Räntefonder	300	300	–	–
Finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde				
Kundfordringar och övriga fordringar	464	464	598	598
Kassa och bank	203	203	190	190
Summa finansiella tillgångar	3 224	3 224	2 377	2 377
Finansiella skulder				
Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen				
Derivatinstrument för vilka säkringsredovisning tillämpas	2	2	4	4
Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde				
Upplåning	852	852	945	945
Leasingskuld	14	15	17	18
Leverantörsskulder och övriga skulder	982	982	896	896
Summa finansiella skulder	1 850	1 851	1 862	1 863

Finansiella instrument värderade till verkligt värde

MSEK	191231	181231
Nivå 1	300	–
Nivå 2	2 255	1 584
Summa	2 555	1 584

M17. Leasingavtal

Redovisningsprinciper

På grund av sambandet mellan redovisning och beskattning tillämpar moderbolaget inte IFRS 16 som koncernen utan nedanstående redovisningsprinciper enligt RFR 2.

Leasingavtal där en väsentlig del av riskerna och fördelarna med ägandet behålls av leasegivaren klassificeras som operationell leasing. Leasingavgifterna kostnadsförs linjärt över leasingperioden.

Leasingavtal där moderbolaget i allt väsentligt innehar de ekonomiska riskerna och fördelarna som förknippas med ägandet klassificeras

som finansiell leasing. Vid leasingperiodens början redovisas den leasade tillgången och leaseguldens till det lägre av leasingtillgångens verkliga värde och nuvärdet av minimileasingavgifterna. Anläggningstillgångar som innehas genom finansiell leasing skrivs av över den kortare perioden av tillgångens nyttjandeperiod och leasingperioden. Den framtida betalningsförpliktelsen till leasegivaren upptas som en skuld i balansräkningen. Varje leasingbetalning fördelas mellan amortering av skulden och finansiella kostnader. ■

Finansiella leasingavtal, förfallostruktur

MSEK	191231		181231	
	Framtida minimileasingavgifter	Nuvärde av framtida minimileasingavgifter	Framtida minimileasingavgifter	Nuvärde av framtida minimileasingavgifter
Inom 1 år	3	3	3	3
Summa kortfristiga leaseguld	3	3	3	3
Inom mer än 1 men mindre än 5 år	12	11	12	12
Senare än 5 år	–	–	3	2
Summa långfristiga leaseguld	12	11	15	14
Summa leaseguld	15	14	18	17

I minimileasingavgifter ingår ränta, kontraktssentliga amorteringar samt restvärde av befintliga leaseguld.

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 leaseguldens om 3 MSEK (3).

Operationella leasingavtal

MSEK	191231			181231		
	Lokaler	Fordon	Summa	Lokaler	Fordon	Summa
Framtida betalningsåtaganden i nominella värden						
Inom 1 år	146	90	236	203	134	337
1–2 år	128	–	128	146	134	280
2–3 år	109	–	109	130	–	130
3–4 år	15	–	15	112	–	112
4–5 år	15	–	15	20	–	20
5 år eller senare	5	–	5	20	–	20
Summa	418	90	508	631	268	899

Moderbolagets operationella leasing avser främst lokalhyror men även fordonshyra. Kontraktstiden varierar mellan 0 och 5 år.

Hyresavtalen är tecknade till sedvanliga marknadsmässiga villkor. Moderbolagets erlagda hyror under 2019 uppgick till 297 MSEK (318).

M18. Eget kapital

Fond för utvecklingsutgifter

För aktiveringar av utgifter för utveckling ska ett lika stort belopp sättas av till en fond för utvecklingsutgifter i eget kapital för att begränsa möjligheten till utdelning. För 2019 innebär det att 68 MSEK (24) 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 205 MSEK (137).

Specifikation säkringsreserv

MSEK	2019	2018
Ingående balans 1 januari	12	6
Kassaflödessäkringar		
- förändring i verkligt värde	7	2
- omklassificering till resultaträkningen	2	6
Skatteeffekt	-2	-2
Utgående balans 31 december	19	12

M19. Avsättningar

MSEK	Skadelivräntor		Kundlojalitets-program		Skador		Omstrukturering		Övrigt		Summa	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Ingående balans 1 januari	159	159	124	123	16	39	6	13	60	61	365	395
Avsättningar	0	0	165	116	17	2	84	9	80	59	259	186
Beräknad ränta	0	1	0	-	0	-	0	-	0	-	0	1
Upplösning/omvärdering	8	6	-32	-33	0	0	0	-	32	-	27	-27
Utnyttjat	-7	-7	-93	-82	-4	-25	-6	-16	-72	-60	-115	-190
Utgående balans 31 december	160	159	164	124	29	16	84	6	100	60	535	365
Varav:												
Långfristiga avsättningar	153	152	7	9	9	9	1	1	56	21	225	191
Kortfristiga avsättningar	7	7	157	115	20	7	83	5	44	39	310	174
Summa	160	159	164	124	29	16	84	6	100	60	535	365

M20. Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

MSEK	191231	181231
Personalrelaterade kostnader	186	202
El- och infrastrukturavgifter	92	96
Fordonsrelaterade kostnader	115	94
Licenser och övriga IT-kostnader	47	41
Övriga upplupna kostnader	69	42
Förutbetalda årskort och biljetter	348	280
Övriga förutbetalda intäkter	22	18
Summa	879	774

M21. Ställda säkerheter

MSEK	191231	181231
Säkerhet för upptagna lån	1 116	1 201
Summa	1 116	1 201

SJ har 17 SJ 3000-tågsätt ställda som säkerhet för två lån från Nordiska Investeringsbanken. Redovisat värde för samtliga 17 tågsätt (17) uppgick till 1 116 MSEK (1 201) per den 31 december 2019.

M22. Eventualförpliktelser

MSEK	191231	181231
Kapitaltäckningsgarantier koncernbolag	102	102
Garantier	761	330
Summa	863	432

SJ AB har ställt ut kapitaltäckningsgarantier till förmån för dotterbolag till och med den 31 december 2019.

M23. Transaktioner med närstående

Svenska staten äger 100% 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 2019 var de tre största företagen: Trafikverket 874 MSEK (827), Jernhusen AB 206 MSEK (199) och SilverRail Technologies AB 128 MSEK (168).

SilverRail Technologies AB avyttrades under september 2019. Angivet belopp avser inköp under den tid som bolaget var intressebolag.

För upplysningar om ersättningar till ledande befattningshavare och styrelseledamöter, se koncernens not 4, "Personalkostnader".

M24. Förändring i finansiell skuld

MSEK	Ingående balans 1 januari 2019	Kassaflöden		Ej kassaflödes- påverkande	Utgående balans 31 december 2019
		Amortering	Omklassificering		
Långfristig upplåning	850	–	-95		755
Kortfristig upplåning	95	-95	95		95
Långfristig leasingskuld	14	–	-3		11
Kortfristig leasingskuld	3	-3	3		3
Summa skulder från finansieringsaktiviteter	962	-98	–		864

MSEK	Ingående balans 1 januari 2018	Kassaflöden		Ej kassaflödes- påverkande	Utgående balans 31 december 2018
		Amortering	Omklassificering		
Långfristig upplåning	945	–	-95		850
Kortfristig upplåning	95	-95	95		95
Långfristig leasingskuld	17	–	-3		14
Kortfristig leasingskuld	3	-3	3		3
Summa skulder från finansieringsaktiviteter	1 060	-98	–		962

M25. Händelser efter balansdagen

SJ har fått förtroendet att fortsätta köra nattågstrafiken på linjen Stockholm-Östersund-Duved i ytterligare fyra år från december 2020, med möjlighet till förlängning i som längst två år. Nattågstrafiken Stockholm-Luleå-Narvik, en affär som SJ har idag, tilldelades annan tågoperatör med samma avtalslängd. Detta meddelade Trafikverket den 10 februari 2020. SJs avtal är relativt likt dagens avtal på aktuell sträcka, tjänstekoncession där operatörens intäkter består av biljettintäkter samt en fast ersättning från Trafikverket, vilket ger ett naturligt incitament då lönsamheten ökar om fler reser med tågen. Uppdraget innebär på samma sätt som idag ett helhetsansvar som omfattar trafikplanering, drift och personal, dagligt och tekniskt underhåll samt ersättningstrafik.

Monica Lingegård blir ny vd för SJ AB och koncernchef från den 17 augusti 2020. Monica Lingegård är idag vd för Samhall AB och har tidigare bland annat varit vd för säkerhetsbolaget G4S i Sverige.

SJs beredskapsgrupp följer spridningen av Coronaviruset noggrant och hör sammar rekommendationer från myndigheter, däribland Folkhälsomyndigheten. SJs styrelse och ledning följer utvecklingen mycket noga och planerar för olika scenarios. Genomförande av dessa planer beslutas och genomförs successivt beroende på utvecklingen och med ett långsiktigt fokus. Minskningen av resandet kommer att innebära en negativ påverkan på såväl första kvartalets resultat som helåret 2020. Påverkan på finansiell ställning samt betalningsberedskap bevakas och bedöms löpande. I dagsläget går det inte att göra en bedömning av i vilken omfattning SJs verksamhet påverkas.

Givet den stora osäkerhet som finns kring vilka effekter Coronaviruset och åtgärder för att bromsa smittspridningen kan få på SJs verksamhet, har styrelsen beslutat att dra tillbaka sitt tidigare förslag om en utdelning på motsvarande cirka 30 procent av årets resultat för SJ-koncernen. Styrelsen föreslår nu istället att ingen utdelning lämnas för räkenskapsåret 2019.

Inga andra händelser har inträffat efter den 31 december 2019 som bedöms få en väsentlig påverkan på moderbolagets räkenskaper.

M26. Vinstdisposition

Styrelsen föreslår att SJ AB för räkenskapsåret 2019 inte lämnar någon utdelning, givet den stora osäkerhet som finns kring vilka effekter Coronaviruset och åtgärder för att bromsa smittspridningen kan få på SJs verksamhet. Vinstmedlen föreslås disponeras enligt nedan.

Till årsstämman förfogande stående vinstmedel:

Balanserade vinstmedel	3 520 156 798 kronor
Årets resultat	450 128 131 kronor
Totalt	3 970 284 929 kronor

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras på följande sätt:

I ny räkning överföres	3 970 284 929 kronor
Totalt	3 970 284 929 kronor

Försäkran

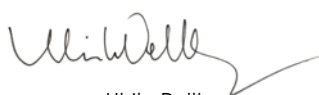
Undertecknade försäkrar att koncernredovisningen och årsredovisningen har upprättats i enlighet med internationella redovisningsstandarder IFRS, sådana de antagits av EU, respektive god redovisningssed och ger en rättvisande bild av koncernens och företagets ställning och resultat, samt att förvaltningsberättelsen

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

Stockholm den 26 mars 2020



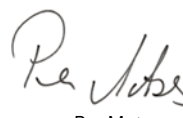
Siv Svensson
Styrelsens ordförande



Ulrika Dellby
Styrelseledamot



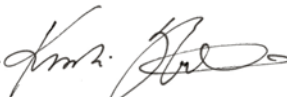
Lennart Käll
Styrelseledamot



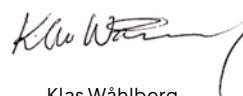
Per Matses
Styrelseledamot



Ulrika Nordström
Styrelseledamot



Kersti Strandqvist
Styrelseledamot



Klas Wählberg
Styrelseledamot



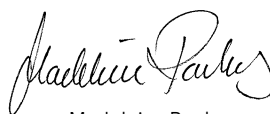
Hans Pilgaard
Arbetstagarrepresentant



Per Hammarqvist
Arbetstagarrepresentant



Stefan Zetterlund
Arbetstagarrepresentant



Madeleine Raukas
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats den 26 mars 2020.

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 (publ) för räkenskapsåret 2019-01-01 - 2019-12-31 med undantag för hållbarhetsrapporten på sidorna 17-40 och bolagsstyrningsrapporten på sidorna 44-54. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 16-92 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 2019 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 2019 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt International Financial Reporting Standards (IFRS), så som de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Våra uttalanden omfattar inte hållbarhetsrapporten på sidorna 17-40 och bolagsstyrningsrapporten på sidorna 44-54. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

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 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.

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 kommersiell trafik

SJ-koncernen redovisar för 2019 intäkter från externa kunder om 8 602 Mkr, varav 5 951 Mkr är hänförligt till kommersiell trafik. Intäktsredovisning av kommersiell trafik bedöms vara ett särskilt betydelsefullt område då den stora transaktionsvolymen medför att fullständighet och periodisering är kritiskt för en korrekt finansiell rapportering. Att en fullständig överföring mellan biljettboknings- och redovisningssystemet sker är av särskild betydelse.

För ytterligare information hänvisas till not 3 om intäkter.

Vår revision omfattade följande granskningsåtgärder men var inte begränsad till dessa:

- granskning av process för intäktsredovisning och relevanta kontroller
- granskning av periodisering av intäkter från kommersiell trafik
- granskning av fullständighet genom test av överläsning mellan kritiska IT-system för intäktsredovisningen
- granskning av att ändamålsenliga redovisningsprinciper tillämpas och att erforderliga notupplysningar lämnas i de finansiella rapporterna.

Redovisat värde för fordon

SJ-koncernen redovisar per den 31 december 2019 fordon och pågående nyanläggningar om 4 977 Mkr. Redovisning sker till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella ackumulerade nedskrivningar. Värdet omprövas årligen och beräkningarna baseras på företagsledningens bedömningar och antaganden om olika parametrar såsom kapitalkostnad (WACC), evig tillväxttakt, förväntad utveckling av yield, beläggning, omsättning och lönsamhet. Redovisat värde för fordon bedöms vara ett särskilt betydelsefullt område till följd av att felaktiga bedömningar och antaganden kan ge en betydande påverkan på koncernens resultat och finansiella ställning.

För ytterligare information hänvisas till not 9 om materiella anläggningstillgångar.

Vår revision omfattade följande granskningsåtgärder men var inte begränsad till dessa:

- granskning av process för nedskrivningsprövning av redovisat värde för fordon
- med involvering av våra värderingsspecialister utvärdering av viktiga antaganden i företagsledningens nedskrivningsprövning, såsom antaganden om tillämpad WACC, evig tillväxttakt, förväntad utveckling av yield, beläggning, omsättning och lönsamhet
- granskning av integriteten och den aritmetiska korrektheten i den använda modellen för nedskrivningsprövning med hjälp av värderingsexpert
- utförande av känslighetsanalyser för test av säkerhetsmarginalerna vid förändringar av gjorda antaganden
- granskning av att ändamålsenliga redovisningsprinciper tillämpas och att erforderliga upplysningar lämnas i de finansiella rapporterna.

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 1-15, 95-96 och 98-106. 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, 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 misstag.

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 misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen

av bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. De uppger, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra 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 finansiella rapportering.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, 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 revisionsssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncernredovisningen.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen finns på Revisorsinspektionens 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 revisionen 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 direktörens förvaltning för SJ AB (publ) för räkenskapsåret 2019-01-01 – 2019-12-31 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 verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionsssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisionsssed 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 försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets och koncernens verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av moderbolagets och koncernens egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet 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, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras 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 styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen 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 revisionsssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av förvaltningen 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 44–54 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

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 Auditing och god revisionsssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för våra uttalanden.

En bolagsstyrningsrapport har upprättats. Upplysningar i enlighet med 6 kap. 6 § andra stycket punkterna 2–6 årsredovisningslagen 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 sidorna 17–40 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

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 revisionsssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för vårt uttalande.

En hållbarhetsrapport har upprättats.

Stockholm 26 mars 2020
Deloitte AB


Hans Warén
Auktoriserad revisor

Redovisningsprinciper – hållbarhet

Hållbarhetsredovisningen har upprättats i enlighet med Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer Standards och tillämpningsnivå Core. Detta innebär att innehållet bestäms av de frågor som är mest väsentliga för SJ och dess intressenter samt var SJs verksamhet har störst påverkan.

Innehållet ska även ge en komplett bild av SJs verksamhet. Hänsyn har tagits till väsentliga delar i FN:s Global Compact samt OECD:s riktlinjer för multinationella företag.

Innehåll

Innehållet i SJs hållbarhetsarbete och hållbarhetsredovisning baseras på det som framkommit i väsentlighetsanalysen och tillhörande intressentdialog. SJ har många intressenter, och dessa har olika fokusområden och prioriteringar. För kunder och resenärer är exempelvis punktlighet och reseupplevelse viktigt, medan ägaren lägger vikt vid hållbart företagande i sin helhet.

Väsentlighet

Innehållet i hållbarhetsredovisningen utgår från den väsentlighetsanalys som SJ genomfört i enlighet med GRI Standards. Väsentlighetsanalysen syftar till att identifiera de områden inom hållbar utveckling (miljömässig, social och ekonomisk påverkan) där SJs intressenter och SJ anser att koncernen har störst påverkan. Väsentlighetsanalysen bidrar också till att urskilja vad som kan påverka intressenternas bedömningar av SJ och deras beslut. Läs mer om väsentlighetsanalysen 2019 på sidan 99.

Intressenter

En förutsättning för att kunna leva upp till intressenternas krav och förväntningar är att SJ förstår vilka frågor som är väsentliga för olika grupper. Att upprätthålla goda relationer och kontinuerlig dialog med samtliga intressenter är därför avgörande för SJs utveckling och bidrar till att identifiera prioriterade hållbarhetsfrågor. Dialogen bidrar även till att förstå intressenternas informationsbehov så att innehållet i hållbarhetsredovisningen är relevant.

SJs agerande gentemot omgivningen och intressenterna utgår från god affärsetik, liksom omtanke och respekt för individ och miljö. SJs värdeord Pålitligt, Enkelt, Mänskligt och Härligt utgör grunden för vad SJs intressenter ska förvänta sig. Läs mer om SJs viktigaste intressenter och hur dialogen med dessa ser ut på sidorna 98-99.

Principer enligt GRI Standards som varit vägledande vid urval och redovisning av SJs hållbarhetsarbete:

Innehåll:	Kvalitet
• Väsentlighet	• Balans
• Intressenter	• Jämförbarhet
• Sammanhang	• Korrekthet
• Fullständighet	• Läglighet
	• Tydlighet
	• Tillförlitlighet

Sammanhang

Hållbarhetsredovisningen beskriver hur hållbarhetsaspekter är inkluderade i SJs långsiktiga strategier, risker och möjligheter. SJs prestation redovisas i ett bredare hållbarhets-sammanhang för att bidra till förståelse för de utmaningar och möjligheter som finns.

Fullständighet

Hållbarhetsredovisningen ger en helhetsbild av SJs påverkan inom social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet. Redovisningen omfattar alla väsentliga enheter i koncernen och områden i enlighet med GRI Standards. Verksamhet inom koncernens verksamhetsdrivande bolag SJ AB och SJ Gotalandståg AB ingår i tillämpliga delar. Dotterbolaget SJ Norrlandståg AB ingår i medarbetarrelaterade upplysningar då bolaget har anställda men inte utför någon egen verksamhet. Verksamheten i dotterbolagen SJ Danmark A/S, SJ Norge AS och SJ Öresund AB har under 2019 varit ytterst begränsad och dessa bolag ingår därför endast i upplysningar avseende antal medarbetare.

Kvalitet

En kvalitativ och transparent hållbarhetsredovisning möjliggör för SJs intressenter att göra korrekta bedömningar av SJs verksamhet. Hög kvalitet på data och analyser bidrar också till att SJ baserat på tidigare utfall kan fatta bättre beslut.

Balans

GRI Standards framhåller att en kvalitativ redovisning kräver balans mellan positiva och negativa aspekter av den verksamhet som bedrivs. SJ pekar både på positiva effekter och utmaningar med sin verksamhet för att öka trovärdigheten och synliggöra förbättringsområden, vilket leder till förbättrat hållbarhetsarbete. SJ redovisar tydligt vad som är fakta och vad som är egna tolkningar eller analyser. Tonvikten i redovisningen ligger på de områden som bedömts vara väsentliga i årets väsentlighetsanalys.

Jämförbarhet

För att kunna följa utvecklingen betonar GRI Standards vikten av att data presenteras så att analys av förändringar över tid liksom jämförelse gentemot andra bolag underlättas. SJ använder en konsekvent metod vid beräkningar och sammanställning av data samt redogör för vilka metoder och antaganden som gjorts vid framställandet av informationen i hållbarhetsredovisningen. För att garantera jämförbarhet med tidigare års utfall tas all data fram i enlighet med de handböcker som finns för alla SJs icke-finansiella nyckeltal och som utgör en del av SJs ledningssystem.

Väsentliga förändringar mellan rapportperioderna avseende avgränsning, omfattning, rapporteringsperiod eller annan väsentlig information anges. SJs tillämpning av GRI Standards underlättar jämförelse med andra bolag.

Korrekthet

Informationen i hållbarhetsredovisningen ska vara korrekt och tillräckligt detaljerad för att möjliggöra en riktig bedömning av SJs prestation, utveckling och förbättringsområden. Interna kontroller och därefter extern revision av all redovisad data stärker SJs arbete med hållbarhetsdata och säkerställer korrekthet.

Läglighet

Med läglighet avser GRI Standards en konsekvent och aktuell rapportering. SJs års- och hållbarhetsredovisning publiceras varje år i mars månad. Hållbarhetsredovisningen är uppdelad i sex styrområden utifrån SJs styrkort och ett GRI-index samt index för hållbarhetsrapport tydliggör var respektive upplysning finns. Informationen i hållbarhetsredovisningen har tydliga hänvisningar till vilken tidsperiod som avses samt när informationen senast uppdaterades och när den kommer att uppdateras igen.

Tydlighet

Informationen i hållbarhetsredovisningen ska vara lättförståelig, lättåtkomlig och användbar. SJ använder tabeller och diagram som förtydligar och åskådliggör den redovisade informationen samt lämnar analyser i text.

Tillförlitlighet

GRI Standards poängterar vikten av att den som läser hållbarhetsredovisningen känner tillit till den information som redovisas. SJs ambition är att innehållet ska vara pålitligt och att rapporten ska uppfylla samtliga krav på kontroll. Därför har SJ för alla icke-finansiella nyckeltal fastställt en handbok där definition, metod och kvalitetssäkring beskrivs. Handböckerna ses över minst årligen och uppdateras vid behov. SJ redovisar endast information som kan styrkas med tillförlitlig dokumentation. För att öka tillförlitligheten i hållbarhetsredovisningen låter SJ en extern revisor revidera innehållet.

Revisors rapport över kombinerad granskning av SJ ABs hållbarhetsredovisning

Inledning

Vi har fått i uppdrag av styrelsen i SJ AB att granska SJ ABs hållbarhetsredovisning för år 2019. Företaget har definierat hållbarhetsredovisningens omfattning i anslutning till innehållsförteckningen i SJs års- och hållbarhetsredovisning 2019.

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 2019, och utgörs av de delar av ramverket för hållbarhetsredovisning utgivet av GRI (Global Reporting Initiative) 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 misstag.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala en slutsats om hållbarhetsredovisningen grundad på vår granskning. Vårt uppdrag är begränsat till den historiska information som redovisas och omfattar således inte framtidsorienterade uppgifter.

Vi har utfört uppdraget i enlighet med ISAE 3000 Andra bestyrkandeuppdrag 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 gransk-

ningsåtgärder. En översiktlig granskning har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing 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 2019, avsnitt "Hållbarhetsrapport" på sidorna 17-40.

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.

Uttalande

Grundat på vår översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att hållbarhetsredovisningen inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med de ovan av styrelsen och företagsledningen angivna kriterierna.

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 kriterier.

Stockholm den 26 mars 2020

Deloitte AB



Hans Warén
Auktoriserad revisor

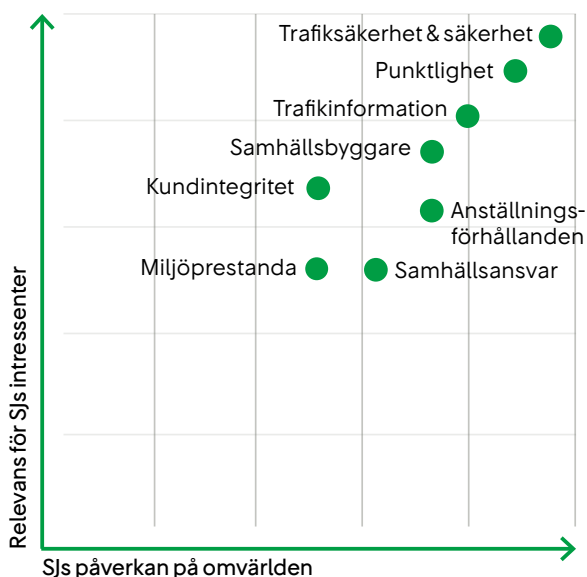
Intressentdialog och väsentlighetsanalys

Säkerhet, punktlighet och trafikinformation var de tre frågor som under 2019 var viktigast för Sjs intressenter. De förbättringar vi gjort av vårt erbjudande tillsammans med en tilltagande samhällsdebatt kring klimatförändringar bidrog till att

resandet med SJ fortsatte att öka. De investeringar på cirka 12 miljarder kronor i fler och modernare tåg som vi kommer att göra de närmaste åren fick därför stor uppmärksamhet. Nyfikenheten var stor och önskemålen många kring hur tågen ska vara utformade och vilka linjer de ska trafikera.

Intressent	Dialogtillfällen	Uppföljning	Frågor i fokus 2019
Kunder/resenärer: Våra kunder och resenärer är våra viktigaste intressenter och relationen med dem är avgörande för Sjs fortsatta framgång och tillväxt.	Dialog med kunder och resenärer sker kontinuerligt genom Sjs försäljningsorganisation, kundtjänst, medarbetare ombord och i sociala medier. Ytterligare tillfällen är olika kundundersökningar. Kunderna är också med och utvecklar nya produkter och tjänster, till exempel genom appen SJ Labs.	Nöjd kundindex (NKI), inklusive Serviceindex, Nöjd Besöksindex (sj.se) och andra nyckeltal (kvartalsvis) samt Varumärkesindex (VMI, månadsvis).	Fortsatt förbättrad trafikcommunication, utveckling och förbättring av våra digitala kanaler samt ökad personalisering av erbjudanden och i kommunikation och möten med resenärer. Minskad och förenklad administrativ hantering för våra avtalskunder. Tåget som det klimatsmarta sättet att resa.
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.	Tvåfunktionella dialogmöten, medarbetarundersökning, medarbetarsamtal, medåkning, arbetsplatsträffar och andra interna kanaler. Dialog med medarbetarnas fackliga företrädare.	Målkontrakt, sjukfrånvaro (månadsvis), årlig medarbetarundersökning med Ledarskapsindex och Prestationsindex samt frågor kring mobbning och trakasserier, mätetal för hälsa samt frågor kring kränkande särbehandling.	Fortsatt fokus på hälsosam arbetsplats med friska medarbetare. Stärkt fokus på att minska hot och våld från resenärer i arbetsmiljön.
Trafikverket: Trafikverket är Sjs viktigaste leverantör och samverkanspartner i Sverige för att leverera väl fungerande tågresor till resenärerna. Samverkan inkluderar såväl strategiskt arbete med tidtabeller och underhållsåtgärder på järnvägen som operativt arbete kring trafikläget.	Strategiska, taktiska och operativa möten. SJ har omfattande kontakt med Trafikverket på alla nivåer både bilateralt och tillsammans med övriga branschen inom många olika områden.	Löpande uppföljning veckovis och månadsvis av punktlighetsstatistik och orsaker till förseningar samt inställelser av resor.	Förbättrad punktlighet och regularitet i järnvägssystemet. Mer korrekta prognoser vid störningar. Åtgärder mot otillåtet spårbeträdande. Effektivare planering och genomförande av underhållsarbeten. Ta hänsyn till hastighetsnedsättningar på grund av brister i infrastrukturen i nästkommande tågplan, eller ännu hellre åtgärda identifierade brister och därefter ta bort de tillfälliga hastighetsnedsättningarna.
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.	Löpande dialog med ägarheten på Näringsdepartementet, ägardialogmöten och årsstämmor.	Delårsrapportering, års- och hållbarhetsredovisning, bolagsstyrningsrapport, presentationer och övrig, löpande rapportering.	Uppföljning av hållbart företagande och finansiella mål.
Kollektivtrafikmyndigheter: SJ kör kommersiell trafik och trafik på uppdrag av kollektivtrafikmyndigheter, främst regionala. Sjs trafik bidrar därigenom till regionala trafikförsörjningsprogram med såväl kommersiell som samhällsfinansierad tågtrafik.	Så kallade stråkmöten med infrastruktur- och trafikplanerare. Personliga kontakter med nyckeltjänstemän hos respektive kollektivtrafikmyndighet och i branschforum.	Avtalsuppföljning, möten, löpande dialog.	Kvalitet, robusthet och punktlighet. Resenärernas nöjdhet och för resenärerna optimerade trafikutbud som också är kostnadseffektiva. Sjs fordonsplaner, dels reinvesteringar i X2000, dels styrelsens inriktningsbeslut om investering i nya regionalåtgång.

Intressent	Dialogtillfällen	Uppföljning	Frågor i fokus 2019
Leverantörer/partners: För att SJ ska kunna leverera och utveckla reseupplevelser som våra kunder och resenärer uppskattar, samarbetar vi aktivt och långsiktigt med våra leverantörer och partners.	Löpande dialog, riktade enkäter, omförhandlingar och upphandlingar samt uppföljning och utveckling av befintliga och nya tjänster.	Fördjupade leverantörs- och partnerskapsbedömningar avseende hållbarhet (kvartalsvis) samt löpande avtalsuppföljning.	Punktlighet, hållbarhet, effektivitet. Mätning av vår upplevda samarbetsförmåga och etablering samt utveckling av fördjupade partnerskaps-samarbeten. IT-säkerhet. Upphandlingslagstiftning (LUF). Skyddande av personuppgifter.
Lagstiftare: Beslut om nya författningar, infrastruktur, skatter och avgifter som påverkar järnvägen och SJs konkurrenskraft. SJ deltar regelmässigt som remissinstans i utredningar och när ny lagstiftning bereds.	Regelbundna möten med nationella, regionala och lokala företrädare samt andra beslutsfattare.	Löpande omvärldsanalys.	Social-, ekonomisk- samt miljömässig hållbarhet. Nationell infrastrukturplan för 2018-2029. En ny generation stambanor. Regionala utvecklingsplaner. EU:s nya dataskyddsförordning (GDPR). Digitalisering. Gemensamma biljettlösningar. EU:s Fjärde järnvägs paket.
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 aktiv i sociala kanaler.	Presstelefon dygnet runt, intervjuer, pressträffar och sociala medier.	Löpande mediebevakning och analys.	"Det svenska alternativet", reseinspiration för tågsemester i Sverige. Kraftigt ökat tågresande, anpassning i tidtabell för matchning till tåg mot kontinenten. Inriktningsbeslut om investering i nya regionaltåg.
Föreningar/organisationer: SJ samarbetar med föreningar och organisationer för att utveckla tågresan och tillsammans skapa framtidens hållbara resande.	Informationsutbyte, utbildning och samarbete exempelvis för landsbygd, pendlare och personer med funktionsnedsättning.	Nöjd kundindex (kvartalsvis).	Trafikutbud – antal avgångar, avgångstider och tillgänglighet. SJs investeringar i tåg.



SJs väsentlighetsanalys 2019

Varje år genomför SJ en väsentlighetsanalys. Syftet med analysen är att identifiera de områden inom hållbar utveckling (miljömässig, social och ekonomisk påverkan) där SJs intressenter och SJ anser att koncernen har störst påverkan, liksom vilka områden som är viktigast för att vi långsiktigt ska kunna skapa värde. Genomgången 2019 utgick från väsentlighetsanalysen för 2018 med hänsyn tagen till under året inkomna synpunkter från SJs intressenter och våra egna prioriterade frågor.

Styrelsens etik- och hållbarhetsutskott diskuterade och fastställde väsentlighetsanalysen. Inga ändringar gjordes sedan året innan. Säkerhet, punktlighet och trafikinformation förblev de viktigaste områdena.

GRI-index

	Upplysning	Sidhänvisning	Redovisning/Reservation
GRI 101: Foundation 2016			
GRI 102: Generella upplysningar 2016			
	Organisation		
102-1	Organisationens namn	Sidan 16	
102-2	Aktiviteter, varumärken, produkter och tjänster	Sidorna 16,30	
102-3	Lokalisering av huvudkontoret	Sidan 16	
102-4	Länder där verksamhet bedrivs	Sidan 16	
102-5	Ägarstruktur och organisationsform	Sidorna 16	
102-6	Marknadsnärvaro	Sidan 16	
102-7	Organisationens storlek	Sidan 16, 26, 57, 58	
102-8	Information om medarbetare	Sidan 20	SJ redovisar inte per region då uppdelningen saknas inom koncernen.
102-9	Leverantörskedjan	Sidan 24, 25	
102-10	Väsentliga förändringar av organisationen och dess värdekedja	Sidan 48	Under 2019 har dotterbolaget SJ Öresund AB bildats för att hantera trafiken för Öresundståg. SJ Norge AS har utökat sin verksamhet inför trafikstart i norra Norge. De båda dotterbolagens vd:ar ingår sedan 2019 i koncernledningen.
102-11	Tillämpning av försiktighetsprincipen		Försiktighetsprincipen finns beskriven i miljöbalken och SJ följer denna lagstiftning i verksamheten vid val av material på nya tåg samt val av kemikalier i underhållsverkstad, med mera.
102-12	Externa initiativ som organisationen anslutit sig till eller följer	Sidorna 15, 18, 24, 25, 27, 33,35,44	
102-13	Medlemskap i branschorganisationer	Sidan 24	
	Strategi		
102-14	Uttalande från organisationens högsta beslutsfattare	Sidorna 4-5	
	Etik och integritet		
102-16	Värderingar, principer, policyer och uppförandekoder	Sammanfattningar på sidorna 14, 44. Detaljerat på sidorna 18, 24, 26, 30, 34, 38	
	Styrning		
102-18	Beskrivning av bolagsstyrning	Sidorna 44-54	
	Intressentrelationer		
102-40	Intressentgrupper	Sidorna 98-99	
102-41	Medarbetare som omfattas av kollektivavtal	Sidan 18	
102-42	Identifiering och urval av intressenter	Sidan 8	
102-43	Tillvägagångssätt för samarbete med intressenter	Sidorna 98-99	
102-44	Viktiga områden och frågor som lyfts fram av intressenter	Sidorna 98-99	

	Upplysning	Sidhänvisning	Redovisning/Reservation
	Rutiner för rapportering		
102-45	Koncernbolag som omfattas av redovisningen		Såvida inte annat anges omfattar alla nyckeltal SJ AB och SJ Götalandsståg AB. SJ Norrlandståg AB, SJ Danmark A/S, SJ Norge AS och SJ Öresund AB ingår i medarbetarrelaterade nyckeltal. Läs mer på sidan 95.
102-46	Process för att identifiera redovisningens innehåll och frågornas avgränsningar	Sidan 95-96, 99	
102-47	Väsentliga frågor som identifierats	Sidan 99	
102-48	Förändringar av tidigare lämnad information		Nej
102-49	Förändringar av redovisningen		Mindre förändringar har gjorts relaterat till övergången från GRI G4 till GRI Standards, vilken ägde rum under räkenskapsåret 2018.
102-50	Redovisningsperiod		Redovisningsperioden avser 1 januari-31 december 2019. I vissa fall kan redovisningen påverkas av att information om händelser som inträffat under redovisningsperioden rapporteras först efter att denna redovisning publicerats.
102-51	Datum för publicering av den senaste redovisningen		Den 21 mars 2019 publicerades redovisningen avseende räkenskapsåret 2018.
102-52	Redovisningscykel		Årlig
102-53	Kontaktperson för frågor kring redovisningen		Ann-Marie Boberg, telefon 070-003 21 02
102-54	Val av rapporteringsnivå	Sidan 2, 95	
102-55	GRI innehållsindex	Sidorna 100-102	
102-56	Extern granskning	Sidan 97	

Specifika upplysningar

Upplysning	Beskrivning	Sidhänvisning	Redovisning/Kommentar
	Trafiksäkerhet och säkerhet		
	Trafiksäkerhet och säkerhet (SJ specifik)		
103-1	Hållbarhetsstyrning 2016: Beskrivning och avgränsning	Sidan 27	
103-2	Hållbarhetsstyrning	Sidorna 27, 50-51	
103-3	Utvärdering av styrning	Sidorna 50-51	
SJ1	Trafiksäkerhetsindex	Sidan 29	
	GRI 403: Arbetsrelaterad hälsa och säkerhet 2018		
103-1	Hållbarhetsstyrning 2016: Beskrivning och avgränsning	Sidorna 20-21	
103-2	Hållbarhetsstyrning	Sidorna 20-21, 50-51	
103-3	Utvärdering av styrning	Sidorna 50-51	
403-2	Medarbetares trygghet och säkerhet	Sidan 21	
	Punktlighet		
	Punktlighet (SJ specifik)		
103-1	Hållbarhetsstyrning 2016: Beskrivning och avgränsning	Sidorna 34-35	
103-2	Hållbarhetsstyrning	Sidorna 34, 50-51	
103-3	Utvärdering av styrning	Sidorna 50-51	
SJ2	Punktlighetsutfall	Sidan 36	
	Trafikinformation		
	Trafikinformation (SJ specifik)		
103-1	Hållbarhetsstyrning 2016: Beskrivning och avgränsning	Sidorna 30, 32	
103-2	Hållbarhetsstyrning	Sidorna 30, 50-51	
103-3	Utvärdering av styrning	Sidorna 50-51	
SJ3	Information vid större störning	Sidan 32	

Upplysning	Beskrivning	Sidhänvisning	Redovisning/Kommentar
Samhällsbyggare			
GRI 203: Indirekt ekonomisk påverkan 2016			
103-1	Hållbarhetsstyrning 2016: Beskrivning och avgränsning	Sidan 26	
103-2	Hållbarhetsstyrning	Sidorna 50-51	
103-3	Utvärdering av styrning	Sidorna 50-51	
203-2	Väsentlig indirekt ekonomisk påverkan	Sidorna 26, 28	
Anställningsförhållanden			
GRI 401: Anställningsförhållanden 2016			
103-1	Hållbarhetsstyrning 2016: Beskrivning och avgränsning	Sidorna 18-20	
103-2	Hållbarhetsstyrning	Sidorna 18-20, 50-51	
103-3	Utvärdering av styrning	Sidorna 50-51	
401-1	Nya medarbetare och omsättning av medarbetare	Sidan 22	SJ redovisar inte per region då uppdelningen saknas inom koncernen.
GRI 405: Mångfald och lika möjligheter 2016			
103-1	Hållbarhetsstyrning 2016: Beskrivning och avgränsning	Sidan 20	
103-2	Hållbarhetsstyrning	Sidorna 20, 50-51	
103-3	Utvärdering av styrning	Sidorna 50-51	
405-1	Mångfald bland beslutsfattare och medarbetare	Sidan 20	SJ redovisar per personalkategori uppdelat på kön och ålder.
SJ 4	Mångfald	23	SJ redovisar andel av alla medarbetare som har utländsk bakgrund enligt SCB:s definition.
GRI 406: Icke-diskriminering 2016			
103-1	Hållbarhetsstyrning 2016: Beskrivning och avgränsning	Sidan 20	
103-2	Hållbarhetsstyrning	Sidorna 20, 50-51	
103-3	Utvärdering av styrning	Sidorna 50-51	
406-1	Diskrimineringsfall och vidtagna åtgärder	Sidan 20	SJ utgår från svenska Diskrimineringslagen vid definition av diskrimineringsgrunder.
Kundintegritet			
GRI 418: Kundens integritet 2016			
103-1	Hållbarhetsstyrning 2016: Beskrivning och avgränsning	Sidan 33	
103-2	Hållbarhetsstyrning	Sidorna 33, 50-51	
103-3	Utvärdering av styrning	Sidorna 50-51	
418-1	Substantiella klagomål på intrång mot kunders integritet och förluster av kunddata	Sidan 33	SJ utgår från EU:s dataskyddsförordning (GDPR) vid definition av intrång mot kunders integritet eller förlust av kunddata.
Samhällsansvar			
GRI 201: Ekonomiskt resultat 2016			
103-1	Hållbarhetsstyrning 2016: Beskrivning och avgränsning	Sidorna 50-51, 54	
103-2	Hållbarhetsstyrning	Sidorna 50-51, 54	
103-3	Utvärdering av styrning	Sidorna 50-51, 54	
201-1	Skapat och levererat direkt ekonomiskt värde	Sidan 26	
Miljöprestanda			
GRI 302: Energi 2016			
103-1	Hållbarhetsstyrning 2016: Beskrivning och avgränsning	Sidan 27	
103-2	Hållbarhetsstyrning	Sidan 27	
103-3	Utvärdering av styrning	Sidan 27	
302-1	Energiförbrukning inom organisationen	Sidan 27	
GRI 305: Utsläpp 2016			
103-1	Hållbarhetsstyrning 2016: Beskrivning och avgränsning	Sidan 28	
103-2	Hållbarhetsstyrning	Sidan 28	
103-3	Utvärdering av styrning	Sidan 28	
305-4	Utsläpp av växthusgaser	Sidan 28	

Index för hållbarhetsrapport

SJs hållbarhetsrapport för 2019 enligt Årsredovisningslagen omfattar sidorna 17-40.

Område	Beskrivning	Policy	Resultat av policy	Identifierade risker	Hantering av risker	Resultatindikatorer
SJs affärsmodell	Sidan 12					
Miljö	Sidorna 25, 27	• Intern uppförandekod • SJs uppförandekod för leverantörer	• Strukturerat miljöarbete • Hållbarhetsrevisioner • Intern revision	Sidan 42	Sidan 42	• Miljöindex, sidan 29 • Genomförda hållbarhetsrevisioner, sidan 25 • Energiförbrukning, sidan 27 • Utsläpp av växthusgaser, sidan 28
Sociala förhållanden och personal	Sidorna 18-22	• Intern uppförandekod • Ägarpolicy • Svensk arbetsmiljölagsstiftning	• Utvecklingssamtal • Medåkning • Medarbetarundersökning	Sidan 42	Sidan 42	• Sjukfrånvaro, sidan 22 • Personalomsättning, sidan 21 • Fördelning män/kvinnor, sidan 20 • Ledarskapsindex, sidan 22 • Prestationsindex, sidan 23
Mänskliga rättigheter	Sidorna 18, 20, 25, 26, 44	• Intern uppförandekod • SJs uppförandekod för leverantörer • Ägarpolicy • Skattepolicy	• Medarbetarundersökning • Hållbarhetsrevisioner	Sidan 42	Sidan 42	• Andel medarbetare med kollektivavtal, sidan 18 • Andel medarbetare med utländsk bakgrund, sidan 23 • Genomförda hållbarhetsrevisioner, sidan 25
Anti-korruption	Sidorna 18, 25, 51	• Intern uppförandekod • SJs uppförandekod för leverantörer • Ägarpolicy	• Inköpsprocess med hållbarhetsutvärdering och besluts-handling • Hållbarhetsrevisioner • Visselblåsningsfunktion	Sidan 42	Sidan 42	• Genomförda hållbarhetsrevisioner, sidan 25 • Antal visselärenden, sidan 51

Flerårsöversikt

Koncernen	2019	2018	2017	2016	2015
Rapport över totalresultatet i sammandrag, MSEK					
Rörelsens intäkter	8 609	7 923	7 806	9 372	9 070
– varav nettoomsättning	8 602	7 874	7 780	9 336	9 052
Rörelsens kostnader	-7 898	-7 475	-7 178	-8 543	-8 464
Resultat från andelar i intressebolag	61	21	38	8	19
Rörelseresultat	772	468	666	837	625
Rörelsemarginal ¹ , %	9,0	5,9	8,5	8,9	6,9
Resultat före skatt	776	457	664	833	602
Skatt på årets resultat	-157	-68	-140	-183	-131
Årets resultat	619	389	523	650	471
Resultat per aktie (före och efter utspädning), SEK	154,7	97,1	130,8	162,5	117,8
Rapport över finansiell ställning i sammandrag, MSEK					
Anläggningstillgångar					
Materiella anläggningstillgångar	5 020	5 185	5 341	5 505	5 916
Nyttjanderättstillgångar	1016	–	–	–	–
Immateriella tillgångar	239	218	254	286	278
Övriga långfristiga tillgångar	106	141	60	34	123
Omsättningstillgångar					
Varulager	9	9	5	4	7
Kortfristiga fordringar	653	773	734	804	661
Kortfristiga placeringar	2 483	1 518	1 614	1 479	718
Likvida medel	204	191	70	74	97
Anläggningstillgångar till försäljning	–	–	–	78	65
Summa tillgångar	9 729	8 035	8 078	8 264	7 864
Eget kapital					
Eget kapital	5 170	4 740	4 615	4 337	3 876
Leasingskulder	987	–	–	–	–
Övriga räntebärande skulder	867	962	1 060	1 402	1 478
Icke räntebärande skulder	1 707	1 502	1 527	1 693	1 740
Avsättningar	536	365	396	345	315
Uppskjutna skatteskulder	462	465	480	487	455
Summa eget kapital och skulder	9 729	8 035	8 078	8 264	7 864
Kassaflöde i sammandrag, MSEK					
Kassaflöde från den löpande verksamheten	2 167	1 023	1 238	1 304	1 335
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-1 512	-536	-639	-1 062	-6
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	-642	-367	-603	-264	-1 577
Årets kassaflöde	13	121	-4	-23	-248
Investeringar	649	566	596	390	526
Utfall finansiella mål					
Avkastning på operativt kapital ¹ , % (mål >7%)	16,2	11,4	16,4	20,0	13,2
Nettoskuldssättningsgrad ¹ , ggr (mål 0,5-1,0 ggr)	-0,14	-0,14	-0,10	0,0	0,20
Av styrelsen föreslagen utdelning avseende årets resultat, % (mål 30-50%)	— ²	50	50	40	40
Kapitalstruktur vid periodens utgång					
Genomsnittligt operativt kapital ¹ , MSEK	4 765	4 114	4 073	4 181	4 721
Nettoskuld (+)/nettokassa ¹ (-), MSEK	-747	-659	-465	10	751
Avstämning soliditet					
Eget kapital, MSEK	5 170	4 740	4 615	4 337	3 876
Balansomslutning, MSEK	9 729	8 035	8 078	8 264	7 864
Soliditet ¹ , %	53,1	59,0	57,1	52,5	49,3
Icke-finansiella nyckeltal					
Medelantal anställda	3 794	3 756	3 677	4 192	4 232

¹⁾ Sjs alternativa nyckeltal se definitioner och hänvisningar till avstämmningar på följande sida.

²⁾ Givet den stora osäkerhet som finns kring vilka effekter Coronaviruset och åtgärder för att bromsa smittspridningen kan få på Sjs verksamhet, har styrelsen beslutat att dra tillbaka sitt tidigare förslag om en utdelning på motsvarande cirka 30 procent av årets resultat för SJ-koncernen. Styrelsen föreslår nu istället att ingen utdelning lämnas för räkenskapsåret 2019.

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 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

Nyckeltal definierade enligt IFRS är: årets/periodens resultat och resultat per aktie.

Alternativa finansiella nyckeltal

Avkastning på operativt kapital

Genomsnittligt rörelseresultat i förhållande till genomsnittligt operativt kapital. För avstämning se sidan 59.

Genomsnittligt operativt kapital

Genomsnittligt eget kapital och genomsnittlig nettoskuld/nettokassa. För avstämning se sidan 59.

Nettoskuld/Nettokassa

Nettot av räntebärande avsättningar (avsättningar för skadelivräntor) och räntebärande skulder, minus räntebärande tillgångar. För avstämning se sidan 59.

Nettoskuldssättningsgrad

Nettot av räntebärande avsättningar (avsättningar för skadelivräntor) och räntebärande skulder minus räntebärande tillgångar (nettoskuld/nettokassa) i förhållande till eget kapital. För avstämning se sidan 59.

Räntebärande skulder

Summan av upplåning, leasingsskuld och verkligt värde avseende derivatinstrument.

Räntebärande tillgångar

Summan av långfristiga och kortfristiga placeringar, likvida medel samt verkligt värde avseende derivatinstrument.

Rörelsemarginal

Årets rörelseresultat i procent av årets intäkter.

Rörelseresultat

Skilnaden mellan rörelsens intäkter och rörelsens kostnader.

Soliditet

Eget kapital i relation till balansomslutningen. För avstämning se föregående sida.

Definitioner av SJs 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.

Energianvändning

Elförbrukning: Förbrukad mängd el

Dieselförbrukning: Uppmätt antal liter förbrukad diesel (diesel Miljöklass 1 x 9,80 kWh/l) + (biodrivmedel HVO x 9,44 kWh/l).

Källa: Energimyndigheten.

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.

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 (NKI)

Nyckeltal som anger hur nöjd en resenär är som kund hos SJ AB med hänsyn till sina samlade reseupplevelser med SJ de senaste 12 månaderna.

Nöjd resenärsindex (NRI)

Västtrafik genomför månatliga ombordundersökningar där kundernas nöjdhet med sin resa med SJ Götalandståg mäts. SJ Götalandstågs 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 2018 Vattenfall (0,059 g CO₂e/kWh inkl förluster).

Ersättningstrafik: Körda km (uppmätt) x faktor för CO₂e (uppskattad). Uppgifter om antal körda km fås från leverantör av ersättningstrafik. För bussar uppskattas förbrukningen av diesel vara 2,5 l/mil, och andelen biodrivmedel (förnybart) till 55%. Källa andel drivmedel i bussar: Sveriges Bussföretag (Statistik om bussbranschen 2018). Källa CO₂e/liter drivmedel, Energimyndigheten. För taxi uppskattas utsläppen i genomsnitt till 138 gram CO₂e/km. Källa SCBs fordonsregister.

Köldmedier: Uppmätt läckage kg köldmedier x GWP per typ av köldmedium. GWP = Global Warming Potential. Uppmätt läckage för kylaggregat (AC) större än 14 ton CO₂e, i enlighet med gällande lagstiftning för rapportering till myndighet, inhämtas från SJs underhållsleverantörer.

Personkilometer: Enligt definition nedan men inkluderar även så kallade RKM-resor.

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 arbetsituationen 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 och 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 före 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. Sjukersättning 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.

Tågkilometer

Summan av alla tågs körsträckor.

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 på 80 procent är 0,8-årsanställd. Timanställdas tid beräknas så att de går att mäta i måttet årsanställd.

Ordlista

Biodrivmedel

Flytande drivmedel som framställs av förnybara råvaror.

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

Koldioxidekvivalenter.

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.

Ersättningstrafik (buss och taxi)

Buss och taxi används som ersättningstrafik vid planerade underhållsarbeten och

oplanerade störningar i tågtrafiken. Ersättningstrafik beställs av tågtrafikledningen.

Ersättning vid försening (EVF)

SJs åtagande avseende ersättning vid försening. Se aktuell information och villkor på www.sj.se.

Global Compact

FN:s principer kring mänskliga rättigheter, arbetsrättsliga frågor, miljö och korruption. Principerna baseras på FN:s deklaration om de mänskliga rättigheterna, ILO:s grundläggande konventioner om mänskliga rättigheter i arbetslivet, Riodeklarationen samt FN:s 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.

Regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM)

Länsvisa myndigheter med övergripande ansvar för samhällsfinansierad lokal och regional kollektivtrafik för arbetspendling. I praktiken utarbetar RKM trafikförsörjningsplan med länsvisa krav för kollektivtrafiken. Utifrån dessa länsvisa, regionala planer tas formella beslut om allmän trafikplikt för enskilda linjer eller trafiksystem, vilket betyder att myndigheten åtar sig att försörja samhället med en viss trafik under en period. Trafikförsörjningen kan då ske genom upphandling eller i egen regi.

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 linjetrafiken för persontrafik inom ett län.

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. Exempel på upphandlad tågtrafik är den trafik vi bedriver på uppdrag av Västtrafik.

Utländsk bakgrund

Personen är antingen själv född utomlands eller är född i Sverige med två utrikes födda föräldrar, enligt SCB:s definition.

Åkstation

En fysisk lokal i anslutning till en tågstation, där SJs tågvärder och lokförare är stationerade.

Produktion: SJ i samarbete med Narva.

Foto: Christopher Anderzon, Vibeke Aronsson, Bombardier, Mats Ek, Anna Rut Fridman, Jonas Gunnarsson, Per Hanstorp, Jeanette Hägglund, Christian Kruse, Henry Lundholm, Stefan Nilsson, Michael Steinberg, @svenskjarnvag, Erik Svensson, Trude Westby.

SJs års- och hållbarhetsredovisning är i första hand en digital produkt. Tänk gärna på miljön innan du skriver ut.

SJ är ett svenskt reseföretag som erbjuder hållbara tågresor i egen regi och i samarbete med andra. Varje dag väljer 150 000 personer att resa med någon av våra 1 220 avgångar från 291 stationer.

