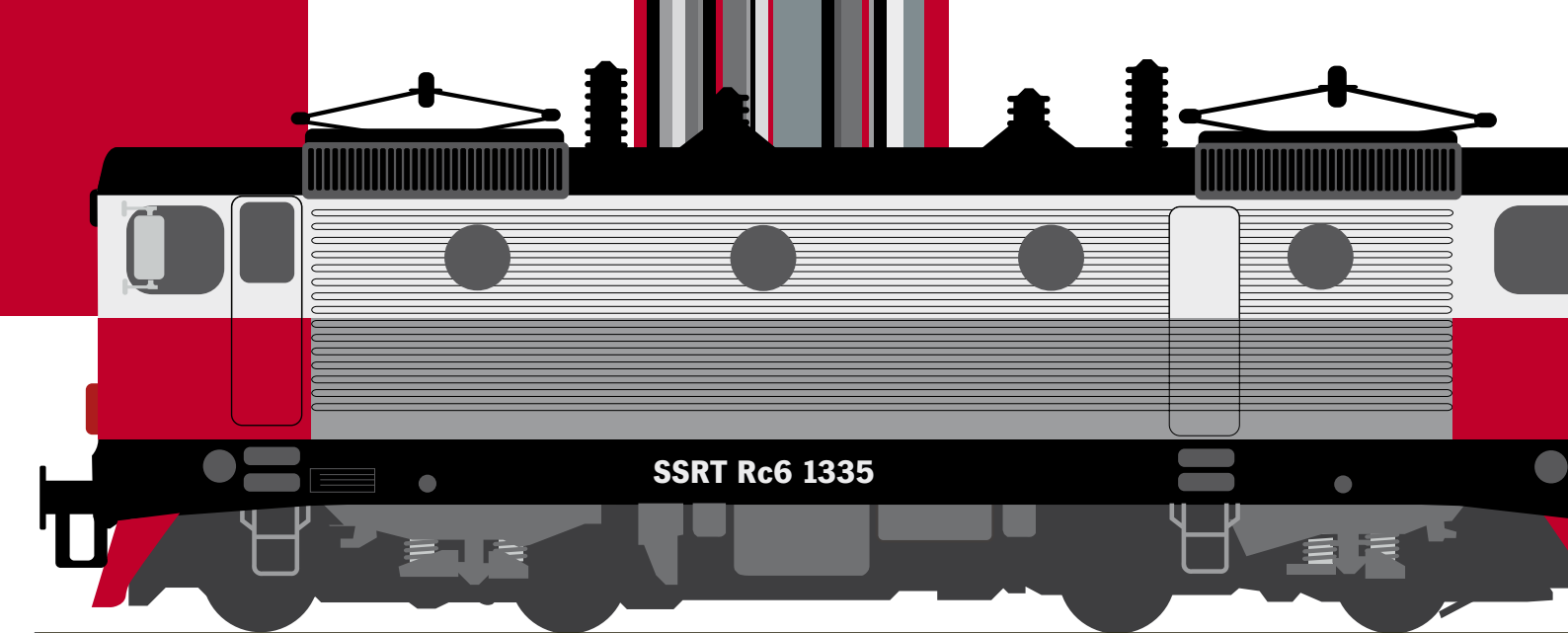
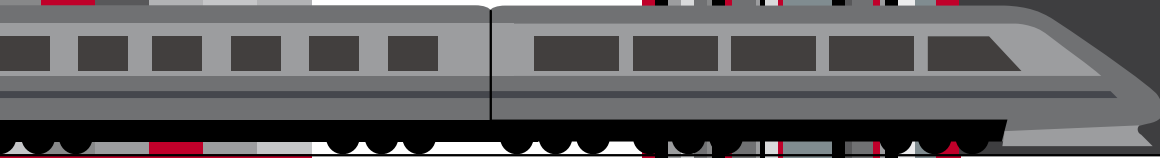
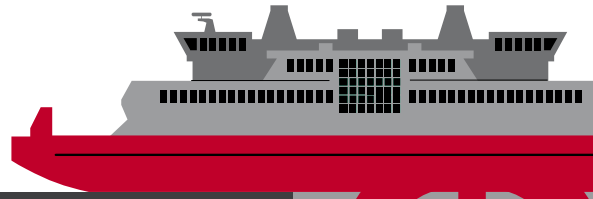
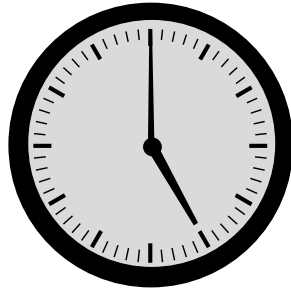
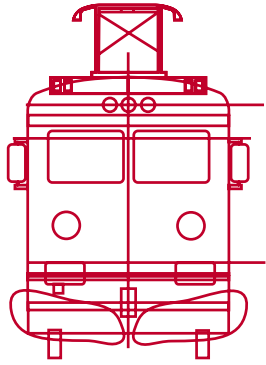


# Årsredovisning 2005



STATENS JÄRNVÄGAR

## INNEHÅLL

Förvaltningsberättelse	3
Resultaträkning och kommentarer	10
Balansräkning och kommentarer	12
Kassaflödesanalys och kommentarer	14
Redovisningsprinciper	16
Noter	17
Revisionsberättelse	21



Bilderna visar ett nyrenoverat RC-lok samt en uppustad liggvagn av typ BC4. Fordonen är målade i Statens järnvägars profilmålar.

# FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

## Om Statens järnvägar

Statens järnvägar är ett affärsverk och rapporterar direkt till regeringen. Inom regeringskansliet handläggs ärenden som berör Statens järnvägar av Enheten för transportpolitik inom Näringsdepartementet. Statens styrning utövas genom Förordning med instruktion för Statens järnvägar (SFS 2000:1367). Varje år utfärdas vidare ett regleringsbrev baserat på riksdagens beslut som uttrycker det närmaste årets styrning. Regleringsbrevet för år 2005 har beteckningen N2004/9517/TP, N2004/9449/BS (delvis) och ändringar enligt N2005/5730/TP, N2005/1944/TP, N2005/5671/BS (delvis).

## Verksamhet och mål

Statens järnvägar är sedan år 2005 organiserat i tre verksamhetsgrenar:

### 1. Förvaltning av järnvägsfordon som används i statligt upphandlad trafik

Statens järnvägar förvaltar drygt 100 fordon som ställs till förfogande för uthyrning till de operatörer som upphandlas av Rikstrafiken.

Regeringen har formulerat ett avkastningskrav för räntabilitet på sysselsatt kapital inom verksamhetsgrenen. Avkastningen på sysselsatt kapital sett över en konjunkturcykel skall minst uppgå till räntan på femåriga statsobligationer plus en procentenhet.

### 2. Förvaltning av leasing- och leaseholdåtaganden

Målet för verksamhetsgrenen är att förvaltningen skall ske kostnadseffektivt med en låg riskexponering. Verksamheten inriktas på att avveckla existerande åtaganden på ett affärsmässigt sätt.

### 3. Avveckling av verksamhet

Målet för verksamhetsgrenen är att avveckla den verksamhet som inte fördes över till bolag vid årsskiftet 2000/2001 och som inte längre skall bedrivas enligt beslut av regeringen. Detta rör främst personal, miljöfrågor, arkiv mm.

### Organisation

Statens järnvägar leds av en chef som ansvarar för verksamheten direkt mot regeringen. Under år 2005 rekryterades två personer, en redovisningschef samt en finansiell analytiker, varefter antalet heltidsanställda uppgår till fem personer. Utöver detta upprätthålls förvaltningen av järnvägsfordonen

av en upphandlad teknisk konsultorganisation. Vidare nyttjas vid behov en tidigare anställd personalchef, samt ett brett nätverk av specialistfunktioner för exempelvis juridiska och tekniska tjänster.

## Verksamhetsbeskrivning

### Förvaltning av järnvägsfordon som används i statligt upphandlad trafik

Som en del i åtgärds paketet i samband med kapitaltillskottet till SJ AB enligt regeringens proposition 2002/03:86 *Åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB* övertog Statens järnvägar i januari 2004 en fordonsflotta om 121 fordon som nyttjas i av Rikstrafiken upphandlad trafik. Under året har 5 fordon sålts och det återstår därmed 116 fordon, varav 16 lok, 9 motorvagnssätt och 91 personvagnar.

Fordonen hyrs ut till de operatörer med vilka Rikstrafiken har avtal. Rikstrafiken garanterar hyran till och med år 2010. Operatörerna svarar för det trafiknära lätta underhållet medan Statens järnvägar ansvarar för det tunga underhållet. Underhållet sköts av upphandlade underhållsleverantörer. Kostnaden för det tunga underhållet fördelas över underhålls- cykeln och debiteras operatörerna enligt separata avtal.

### Upprustningsprogram

Den fordonsflotta som övertogs i januari 2004 var i stora delar mycket sliten och i akut behov av upprustning. Statens järnvägar har därför under året arbetat med ett projekt för upprustning av flottan. I regeringens vårproposition (2004/05:100) angavs en investeringsram om totalt 180 Mkr för åren 2005-2007. Av detta belopp avser 120 Mkr upprustning och ombyggnad av personvagnar. En ram om 20 Mkr kan även användas till anskaffning av begagnade järnvägsfordon som kan ersätta eller komplettera den befintliga flottan.

Upphandling av leverantörer för upprustning har skett och i ett första skede rustas 20 liggvagnar och 5 sovvagnar till modern standard. De första av dessa vagnar levererades i slutet av år 2005. I ett nästa steg planeras för upprustning av 16-20 sovvagnar. Hela upprustningsprogrammet beräknas vara slutfört under år 2008.

I samband med upprustningsprogrammet har Statens järnvägar etablerat en egen grafisk profil för de järnvägsfordon som nyttjas i verksamheten. Genom att fordonen målas i en för operatören neutral färg underlättas ett byte av operatör i

framtiden. Operatören tilldelas en avdelad plats på fordonet som kan märkas med dekalering. Ommålningen av lok sker i samband med ordinarie tungt underhåll och vagnarna målas om vid upprustning.

Avtalet med Rikstrafiken gällande hyresgarantier för fordonen har under året förhandlats om så att hyresgarantin förlängs fram till juni 2013 för de fordon som genomgår upprustningsprogrammet.

### Resultat och måluppfyllelse

Nedanstående redogörelse visar verksamhetsgrenens resultat och måluppfyllelse för år 2005.

	Mkr
Intäkter	89,1
Rörelsekostnader inklusive administration	-59,4
Resultat före finansnetto	29,7
Finansnetto	-11,0
<b>Resultat efter finansnetto</b>	<b>18,7</b>

Verksamhetsgrenen *Förvaltning av järnvägsfordon som används i statligt upphandlad trafik* skall enligt regleringsbrevet för år 2005 över en konjunkturcykel visa en räntabilitet på sysselsatt kapital som minst motsvarar räntan på femåriga statsobligationer plus en procent.

Avkastningen på i fordonen bundet kapital under året har varit 12,7 %. Genomsnittligt för åren 2004-2005 har avkastningen uppgått till 10,8 %. Under år 2005 var den genomsnittliga räntan på femåriga statsobligationer 2,8 %, vilket skulle innebära ett krav på 3,8 %. Det pågående upprustningsprogrammet beräknas innebära att avkastningen inom verksamhetsgrenen minskar.

Under året har i genomsnitt 109 av de 116 fordonen varit uthyrda.

## Förvaltning av leasing- och leaseholdåtaganden

### Järnvägsfordon

Verksamheten består i att förvalta de leasing- och leaseholdåtaganden avseende rullande materiel som fanns i Statens järnvägar vid bolagiseringen i början av år 2001 och som inte kunde överföras till SJ AB eller Green Cargo AB. Åtagandena per 1 januari 2006 avser 43 snabbtåg, 425 personvagnar, 23 motorvagnar, 351 ellok, 89 diesellok och något mer än 6000 godsvagnar, vilket sammantaget är en mycket stor del av respektive bolags fordonsflotta. Av de 116 fordonen som förvaltas i egen regi ingår 96 i någon

leasingtransaktion.

För de leasingfinansierade fordonen, exklusive de 96 fordonen i egen förvaltning, finns underuthyrningsavtal med SJ AB och Green Cargo AB, vilket innebär att löpande kostnader för leasingavtalen debiteras bolagen. För fordon finansierade med så kallad leasehold debiteras SJ AB och Green Cargo AB Statens järnvägars kapitalkostnader enligt avtal.

### Färjor

För färjorna M/S Skåne och M/S Aurora, för vilka finansieringsavtal även ligger kvar i Statens järnvägar, finns charteravtal med externt rederi.

Färjan M/S Skåne förvärvades i juli från den tidigare leasegivaren, men ingår därutöver i ytterligare en leasingtransaktion. Färjan hyrs ut till en utländsk motpart för att därefter återhyras till Statens järnvägar. Likvidflödena i transaktionen är förutbetalda förutom optionen för Statens järnvägar att avsluta hyresförhållandet år 2019, som istället är säkrad genom innehav av obligationer med förfall på optionsdagen. Färjan vidareuthyrs som tidigare till externt rederi. Rederiet har en option att köpa färjan till förutbestämt pris med beaktande av de inskränkningar som följer av leaseholdtransaktionen.

Den reserv som byggts upp för nedskrivning av färjan vid övertagandet uppgick per förvärvsdagen till 313,8 Mkr. Anskaffningsvärdet på färjan, 711,2 Mkr, skrevs ner till 443,7 Mkr, motsvarande nuvärdet av hyresbetalningarna från rederiet. Nedskrivningen skedde mot reserven. Eftersom inte hela reserven togs i anspråk återfördes överskjutande del, netto 46,2 Mkr efter transaktionskostnader, vilket belopp ingår i årets resultat.

Leasingtransaktionen avseende färjan M/S Aurora förfaller år 2008. Vid den tidpunkten har rederiet möjlighet att utnyttja en köpoption att förvärva färjan.

### Finansiering

De totala leasingkuldena inom verksamhetsgrenen har ett bokfört värde om 5 691 Mkr per den 31 december 2005. Utöver detta belopp återfinns även en operationell leasingfinansiering med ett restvärde om ca 408 Mkr på balansdagen.

Den 15 januari 2004 förtidsbetalade SJ AB 2 695 Mkr i leasingavgifter och löste ett lån om 753 Mkr. Statens järnvägar hade inte möjlighet att vid den tidpunkten göra förtida betalningar på de lån som är kopplade till leasingtransaktionerna. Likviden räntesäkrades istället genom placering i Riksgäldskontoret på ett sådant sätt att kassaflödet från placeringen är matchat mot de framtida betalningarna på

leasinglånen fram till respektive första möjliga återbetalningsdag. Därigenom täcks de framtida betalningarna på SJ ABs andel av de förskottsbetalade lånen av betalningar från Riksgäldskontoret.

Leasingavtalen förfaller till betalning under åren 2007-2021. Senast vid förfalldagen skall utestående lånebelopp återbetalas. Återbetalning av lånebeloppen kan även ske vid vissa refinansieringstidpunkter för respektive avtal.

Tabellen nedan visar vid vilka tidpunkter som utestående leasinglån senast måste återbetalas. Beloppen i tabellen motsvarar utestående lånebelopp vid respektive förfallotidpunkt.

År	Mkr
2006	0,0
2007	1 950,2
2008	504,6
2009	363,0
2010	19,6
2011	1 018,9
2012	263,3
2013	1 169,4
2021	591,4
<b>Summa</b>	<b>5 880,5</b>

Statens järnvägar förvaltar en obligationsportfölj med ett bokfört värde om 4 778,6 Mkr per balansdagen. Obligationerna ger upphov till ett betalningsflöde som används till vissa betalningar i samband med leasingtransaktionerna. I huvudsak används utbetalningarna från obligationerna till att betala leasegivarna vid transaktionernas sluttidpunkt.

Staten ansvarar för de framtida betalningarna av leasing- och leaseholdåtagandena. För den finansiering som underhyrestagarna SJ AB och Green Cargo AB på detta vis erhåller via Statens järnvägar skall bolagen till Statens järnvägar betala en riskavspeglande avgift som fastställs av Riksgäldskontoret. Avgiften uppgick sammantaget till 15,4 Mkr för år 2005. Avgiften deponeras på ett konto hos Riksgäldskontoret. Statens järnvägar redovisar beloppet som en avsättning samt ett tillgodohavande i form av depositionen. Totalt uppgår avsättning och deposition till 183,7 Mkr.

### Resultat och måluppfyllelse

Verksamhetsgrenen *Förvaltning av leasing- och leaseholdåtaganden* skall enligt regleringsbrevet för år 2005 visa nollresultat. Nedanstående redogörelse visar resultatet år 2005 fördelat på uthyrning av leasade järnvägsfordon och färjor:

Mkr	Totalt	Varav färjor	Varav järnvägsfordon
Intäkter	257,1	131,5	125,6
Rörelsekostnader inklusive administration	-202,3	-70,1	-132,1
Resultat före finansnetto	54,8	61,3	-6,5
Finansnetto	-10,0	-9,1	-0,9
<b>Resultat efter finansnetto</b>	<b>44,8</b>	<b>52,3</b>	<b>-7,5</b>
Poster av engångskaraktär	43,2	46,2	-3,0

Verksamhetsgrenen gav ett totalt överskott om 44,8 Mkr. Överskottet är helt och hållet hänförligt till uthyrningen av färjor. I samband med förvärvet av färjan M/S Skåne i juli upplöstes en reserv om 46,2 Mkr som byggts upp för det fall att färjan istället skulle ha återlämnats till leasegivaren. Rensat för denna engångspost var resultatet för färjeverksamheten 6,1 Mkr.

Leasingadministrationen av järnvägsfordon gav upphov till ett underskott på 7,5 Mkr. Den främsta förklaringen till underskottet är att Statens järnvägar inte har fått ersättning för kostnaderna för leasingadministration från underhyrestagarna. Leasingavgifterna sätts utan pålägg för administrationskostnader och medför därför ett underskott i verksamheten. Från år 2006 har Statens järnvägar en rätt att ta ut en offentligrättslig avgift för omkostnaderna för leasingadministrationen. Under året har dessutom en avsättning gjorts om 3,0 Mkr som belastar resultatet för leasingadministrationen.

### Avveckling av verksamhet

Vid ingången av år 2005 innehöll verksamhetsgrenen följande områden:

- Uppsagd personal samt personal som omfattas av konstitutorial och som inte gått över till bolagen samt övrig personal som ej heller gått över till bolagen. Endast ett mindre antal av dessa personer finns nu kvar i Statens järnvägar. De flesta har avgått med pension, uppsägningstiden har gått ut eller de har avsagt sig sitt konstitutorial.

- Fordran mot AB Storstockholms Lokaltrafik
- Miljöansvarsfrågor.
- Arkiv.
- Övriga åtaganden av Statens järnvägar uppkomna före år 2001 inklusive sådana som inte kunde preciseras till belopp eller var okända vid bokslutet år 2000 eller som inte kunde hänföras till något av bolagen.

Under åren 2001 – 2003 har några av de verksamheter som år 2001 låg kvar i Statens järnvägar överförts till Banverket, nämligen fastigheter, järnvägmuseum, privatvagnsregister och åtaganden avseende Citytunneln i Malmö. Tvister från tiden före bolagiseringen år 2000 har avgjorts.

### Personal

Under år 2005 har antalet anställda minskat från 72 till 56 personer.

Kategori	Jan 2005	Jan 2006
Pensionslösningar	13	0
Konstitutorialanställda	52	49
Uppsagda inom Trygghetsavtalet eller uthyrda	4	2
Administration	3	5
<b>Summa</b>	<b>72</b>	<b>56</b>

Före bolagiseringen skapade Statens järnvägar ett flertal pensionslösningar. Utgångspunkten i dessa lösningar var att den anställda under några år erbjöds full tjänstledighet med partiell lön, samtidigt som den anställda accepterade att avgå vid nedre pensionsgränsen, i allmänhet vid 60 års ålder. Vid ingången av år 2005 omfattade pensionslösningarna 13 personer, vilka alla pensionerats under året.

Ett flertal anställda hade vid bolagiseringen en för arbetsgivaren ej uppsägningsbar bottenjänst, konstitutorialanställning. Den utövade tjänsten överfördes för flera av dessa anställda till något av bolagen, medan den vilande bottenjärnsten låg kvar i Statens järnvägar. Vid ingången av år 2005 fanns 52 anställda med en sådan bottenjärnsten, vilka under året minskade till 49. Statens järnvägar bär inga personalkostnader för dessa anställda. Det är inte troligt att de anställda med en vilande bottenjärnsten kommer att återgå i aktivt arbete vid Statens järnvägar.

För den övertaliga personalen har samtliga utgifter under året, 18,9 Mkr, avlyfts mot reserverade medel. Återstående reserver, 11,3 Mkr, täcker framtida betalningar med nu kända förutsättningar.

### Fordran mot AB Storstockholms Lokaltrafik

Staten har en fordran på AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) avseende kapitalkostnadsersättning för Statens järnvägars

tidigare investeringar för SL. SL skall årligen betala av denna skuld till och med år 2010. Denna fordran motsvarades tidigare av en lika stor skuld till SJ AB. Detta ändrades genom riksdagens beslut om *Åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB*. Beslutet verkställdes den 15 januari 2004 och innebar bl.a. att nämnda skuld löstes gentemot SJ AB. Denna förtidslösen finansierades genom att lån upptogs i Riksgäldskontoret. SL har till och med år 2005 fullgjort alla förpliktelser avseende avtalet. Alla SLs betalningar till Statens järnvägar går enligt detta avtal direkt vidare till Riksgäldskontoret som avbetalning på lånet.

### Miljöansvarsfrågor

I bolagiseringsavtalet mellan staten och de nybildade bolagen fastställdes att staten bär allt ansvar för miljöföroringar, efterbehandlings- och återställningskostnader etc. hänförliga till verksamhet bedriven före 1 januari 2001. I den mån skada uppkommit eller aktiverats genom respektive bolags åtgärd efter denna tidpunkt, såsom exploatering eller ändrad användning av berört objekt, skall statens ansvar reduceras i proportion till det bidrag som lämnats av vidtagna åtgärder.

Under år 2005 har Statens järnvägar, efter regeringens bemyndigande, belastat anslag med 0,3 Mkr för att täcka kostnader avseende miljösanering.

### Arkiv

Riksarkivet övertog under år 2001 Statens järnvägars centralarkiv avseende perioden 1854-2000.

De centralt upprättade handlingarna finns i Riksarkivets depå i Arninge, Täby och övriga handlingar ordnas och förtecknas vid Landsarkivet i Göteborg. Dessa handlingar kommer sedan att överlämnas till berörda landsarkiv.

Bolagen förvarar i mindre utsträckning allmänna handlingar som lån från Riksarkivet i enlighet med gällande förordning. Det gäller handlingar som behövs i verksamheten och som kommer att återlämnas till Riksarkivet vid inaktualitet.

Räkenskaps- och personalhandlingar, som tidigare hade överlämnats till SJ centralarkiv, d v s gallringsbara handlingar, är förvarade hos ett externt företag. Huvuddelen av gallringsbara handlingar förvaras dock, tills de gallras och destrueras, hos de bolag som bildades ur Statens järnvägar.

I januari 2005 vattenskadades delar av de gallringsbara handlingarna som förvaras hos ett externt företag. De skadade handlingarna har frysts ner. Utredning pågår om dessa handlingars fortsatta förvaring.

**Övriga åtaganden uppkomna före år 2001**

Sedan år 1999 innehar Statens järnvägar en försäkring hos Skandia Liv där Skandia övertagit betalningsansvaret för arbets- och yrkesskadeersättningar samt ett antal förtida pensionsavgångar. Sedan år 1999 har försäkringen kompletterats med ytterligare pensionslösningar i anslutning till bolagiseringen.

Försäkringen i Skandia garanterar betalningen för de förmåner som specificerades vid avtalstillfället. Statens järnvägar har dock kvar ansvaret för värdesäkringar av förmånerna. Vidare kan förmånerna ändras, eller nya förmåner uppstå för de personer som förtecknats i försäkringsavtalet. Inom försäkringen har Statens järnvägar rätt till en överskottsfond som enkelt uttryckt består av överskottet i Skandias kapitalförvaltning av försäkringskapitalet utöver den i försäkringen garanterade avkastningen. Överskottsfonden kan användas till att betala värdesäkringen av befintliga försäkringar och till att försäkra nya förmåner.

Försäkringsförmånerna beskattas inom två skatteklasser (tjänst och kapital). Överskottsfonden kan endast användas inom respektive skatteklass.

Nuvärdet av överskottsfonden har på bokslutsdagen ett maximalt beräknat värde om 128 Mkr. Överskottsfonden kan nyttjas till att köpa försäkringar för de idag oförsäkrade förmånerna när dessa blir kända. Begränsningen till följd av indelning i skatteklasser har medfört att ett värde om 105 Mkr har tagits upp i bokslutet. Värdet av överskottsfonden är mycket känslig för ändrade förutsättningar som t ex ränteförändringar.

Vid bokslutstillfället har Statens järnvägar analyserat det framtida behovet av reserver för att med dagens kända förutsättningar möta behoven av värdesäkringar inom skandieförsäkringen samt de ytterligare förmåner som idag är oförsäkrade. Beräkningarna innehåller en stor osäkerhet, då utbetalningarna på försäkringen beräknas fortgå under ca 30 år från bokslutsdagen. Tyngdpunkten för betalningarna ligger dock på de första 10 åren. De totala utbetalningarna beräknas uppgå till maximalt 28 Mkr enligt tabellen nedan. År 2004 var denna reserv upptagen till 3,6 Mkr.

**Reserv oförsäkrade förmåner**

	<b>Mkr</b>
Pensionsersättning årlig ersättning	13
Familjepensioner	2
"Bruttosamordning"	1
Arbetskadador	5
Yrkesskadador	1
"Därpå följande pensionsförmåner"	5
"Ersättning efter dödsfallsmånaden"	1
<b>Summa</b>	<b>28</b>

**Resultat och måluppfyllelse**

Nedanstående redogörelse visar resultatet år 2005:

	<b>Mkr</b>
Intäkter	0,5
Rörelsekostnader inkl administration	-1,4
Uppskrivning överskottsfond	48,0
Tillkommande reservering oförsäkrade förmåner	-24,4
Övrig justering av reserver	3,5
<b>Resultat före finansnetto</b>	<b>26,2</b>
Finansnetto	6,1
<b>Resultat efter finansnetto</b>	<b>32,3</b>

Regeringen har inte uppställt några ekonomiska mål för verksamhetsgrenen. Arbetet inriktas på att administrera befintliga åtaganden samt att avveckla dessa.

Rörelsekostnaderna inom verksamhetsgrenen uppgår brutto till 20,3 Mkr. 18,9 Mkr av dessa är lyfta mot reserv för avveckling av övertalig personal.

Omvärdering av balansposter ger sammantaget ett positivt resultat om 27,1 Mkr. Detta förklaras främst av:

- Uppskrivning av värdet på överskottsfond hos Skandia Liv, +48 Mkr.
- Tillkommande reservering av oförsäkrade förmåner i skandieförsäkringen -24,4 Mkr.
- Minskad reserv för värdesäkring av förmåner hos Skandia Liv +3 Mkr.

Vidare har mindre justeringar gjorts av övriga reserver.

Verksamhetsgrenen uppvisar ett positivt finansnetto om 6,1 Mkr, vilket främst förklaras av att verksamhetsgrenen fungerar som internbank och att ränteintäkterna på överskottslikviditeten inom Statens järnvägar redovisas inom denna verksamhetsgren.

Sammantaget redovisas därmed ett resultat inom verksamhetsgrenen på 32,3 Mkr för år 2005.

## Resultatsammanfattning

Sammanfattningsvis har resultatet per verksamhetsgren av Statens järnvägars verksamhet för år 2005 blivit följande:

Resultat efter finansnetto	Mkr
Förvaltning av järnvägsfordon som används i statligt upphandlad trafik	18,7
Förvaltning av leasing- och leaseholdåtaganden	44,8
Avveckling av verksamhet	32,3
<b>Resultat</b>	<b>95,8</b>

## Risker i verksamheten

Statens järnvägars verksamhetsgrenar är i olika grad exponerat för risker.

### Förvaltning av fordon

De risker som föreligger med fordonsförvaltningen sammanhänger främst med kostnaderna för det tunga underhållet. Hyran för fordonen är garanterad av Rikstrafiken till och med år 2010, då enligt nuvarande avskrivningsplaner fordonen inte skall ha några resterande kapitalvärden. I de garanterade hyrorna ingår inte ersättning för det tunga underhållet. Operatörerna debiteras avgifter för det tunga underhållet enligt separata avtal. Det finns risk att dessa debiteringar inte kommer att täcka Statens järnvägars kostnader för underhållet. I relation till de garanterade hyrorna bedöms dock risken som ringa. För de fordon som genomgår upprustningsprogrammet är Rikstrafikens hyresgaranti förlängd till juni 2013, vilket bedöms ge tillräcklig ekonomisk kompensation för att motivera investeringen i upprustningsprogrammet.

### Förvaltning av leasing- och leaseholdåtaganden

Inom verksamhetsgrenen *Förvaltning av leasing- och leaseholdåtaganden* är den största risken motpartsrisiker på SJ AB och Green Cargo AB gällande deras förpliktelser enligt underuthyrningsavtalen.

De underuthyrningsavtal som ingåtts mellan Statens järnvägar och SJ AB respektive Green Cargo AB är i princip så kallade back-to-back-avtal, det vill säga alla kostnader och risker i avtalen mellan Statens järnvägar och leasegivarna skall återspeglas i underuthyrningsavtalen. I vissa situationer gäller inte denna grundprincip. Underuthyrningsavtalen anger att om ett fordon förstörs så att det inte är möjligt att reparera eller att det inte är möjligt att ersätta med ett annat, skall Statens järnvägar kompenseras med ett marknadsvärde på fordonet. Detta värde kan vara lägre än den kostnad Statens järnvägar drabbas av genom att bli tvunget att förtidslösa en lease. Om det skulle inträffa att ett fordon inte kan repareras eller ersättas, måste enligt leasingavtalen leasen lösas med avseende på ett sådant fordon.

De lån avseende leasingavtalen som förfaller åren 2006 - 2021, sammanlagt 5 880,5 Mkr, se avsnitt *Leasing- och leaseholdåtaganden*, avser till huvudsaklig del fordon som SJ AB enligt underuthyrningsavtalen har ansvaret för att lösa ut. Genom de av riksdagen beslutade och av regeringen genomförda åtgärderna för att stärka SJ ABs finansiella ställning reduceras motpartsrisken på SJ AB.

Motparts- och restvärdesrisk föreligger även inom färje-verksamheten. Marknadsvärdet på de två färjorna som chartras av Statens järnvägar överstiger dock värdet på finansieringen, varför dessa risker idag inte bedöms innebära något problem.

En stor finansiell exponering är kreditrisken i obligationsportföljen med ett bokfört värde om 4 778,6 Mkr. Motparter är företrädesvis stora europeiska banker med hög kreditvärdighet, varför risken för utebliven betalning idag bedöms som liten. Konsekvensen av en betalningsinställelse hos någon motpart skulle dock bli stor för Statens järnvägar med tanke på de betydande belopp som har investerats. Löptiden för obligationsportföljen är upp till år 2021 med en viktad återstående löptid om 6,20 år.

### Avveckling av verksamhet

Ramavtalet för bolagiseringen innehöll följande skrivning: *"Bolagen skall ..... gentemot Staten bära det fulla ansvaret, varvid respektive Bolag ansvarar för de förhållanden som är hänförliga till resp rörelseöverlåtelse, för de tvister, eventuella skador, inklusive produktansvarsskador eller motsvarande, samt rättegångskostnader som, kan finnas eller uppstå antingen på grund av den verksamhet som före Tillträdesdagen bedrivits inom Affärsverket samt efter Tillträdesdagen skall bedrivas av Bolagen eller som kan följa av sådana fel och brister, som må vidlåda Rörelserna eller däri ingående delar.*

*Om viss tvist inte kan hänföras till visst eller vissa Bolag eller till viss eller vissa av Rörelserna skall SJ Resor (SJ AB) träda i Statens ställe...*

Den sistnämnda skyldigheten upphörde enligt ett tilläggsavtal från 23 december 2003 mellan Statens järnvägar och SJ AB enligt följande:

*"Parterna är överens om att SJ ABs skyldighet att hantera sådana förhållanden och tvister som inte kan hänföras visst eller vissa Bolag ..... skall anses ha upphört med verkan från den 1 januari 2004. Oaktat detta skall Staten alltjämt äga rätt att till SJ AB överföra sådana förhållanden och tvister som skäligen efter Statens avgörande bör hänföras till SJ AB."*

I ramavtalet angavs särskilt vissa tillgångar, skulder och avtal som inte ingick i överlåtelsen av rörelserna till bolagen. För sådana tillgångar, skulder och avtal åvilar ansvaret staten utom i några särskilt angivna fall. Staten genom Statens järnvägar har därmed det slutliga ansvaret för vissa risker. De risker som nu återstår är följande:

#### **Miljöansvarsfrågor**

I avtalet mellan staten och bolagen som bildats ur Statens järnvägar, har överenskommit att staten bär allt ansvar för miljöföroreningar, efterbehandlings- och återställningskostnader hänförliga till verksamhet bedriven före 1 januari 2001. I den mån skada uppkommit eller aktiverats genom bolags åtgärd efter denna tidpunkt, såsom exploatering eller ändrad användning av berört objekt, skall statens ersättningsåtagande reduceras.

Statens järnvägar handlägger dessa ärenden för statens räkning och kan efter regeringsbeslut få ersättning för kostnader från anslag. För år 2005 utbetalades ett anslag om 0,3 Mkr.

Den 21 december 2005 beslöt Miljö- och hälsoskyddsmyndigheten i Uppsala kommun att förelägga staten att ansvara för att efterbehandlingsåtgärder genomfördes på den del av det gamla stationsområdet i Uppsala som Jernhusen AB sålt till Uppsala kommun. Kostnaden för efterbehandlingsåtgärderna beräknas uppgå till ca 21 Mkr. Statens järnvägar har överklagat beslutet till Länsstyrelsen i Uppsala län som i avvaktan på slutligt avgörande beslutat att föreläggandet tills vidare inte ska gälla.

Frågan om vilken myndighet som i framtiden skall företräda staten beträffande miljöärenden hänförliga till fastigheter som tidigare förvaltats av Statens järnvägar är under övervägande i regeringskansliet.

#### **Åtaganden som försäkrats i LivförsäkringsAB Skandia**

Försäkringen i Skandia täcker enligt beskrivningen under verksamhetsgrenen *Avveckling av verksamhet* endast de förmåner som förtecknades vid försäkringstillfället. Värdesäkring av dessa förmåner belastar Statens järnvägar och ett beräknat nuvärde av framtida värdesäkring har reserverats i bokslutet. Skillnader i verkligt utfall jämfört med beräknat nuvärde ger upphov till resultateffekter hos Statens järnvägar.

Motsvarande nuvärdesberäkning av värdet av den överskottsfond som byggs upp när kapitalförvaltningen ger överskott har genomförts i bokslutet. Eventuella differenser i utfall ger också upphov till resultateffekter.

#### **Oförsäkrade pensionsersättningar**

Statens järnvägar ansvarar för vissa förmåner som inte förtecknades i avtalet med Skandia. Värdet av dessa förmåner är mycket svårt att uppskatta då populationen innefattar ett stort antal personer som tidigare varit anställda inom Statens järnvägar. Analysen i bokslutet har dock givit ett maximalt belopp om 28 Mkr för dessa oförsäkrade förmåner. Detta belopp har reserverats. Statens järnvägar avser att vidare analysera detta område.

#### **Konsortialavtal från år 1990 mellan AB Electrolux och Statens järnvägar**

Avtalet föreskriver att parterna skall samarbeta i vagnbolaget Nordwaggon AB. Aktierna i detta bolag ägs av AB Electrolux och AB Swedcarrier med 50% vardera. Avtalsparterna skall täcka eventuella förluster i Nordwaggon AB och garantera att detta bolag inte tillåts gå i konkurs. Vidare finns stödjobrev utställda av AB Electrolux och AB Swedcarrier avseende Nordwaggons finansiering av godsvagnar. Enligt ett tillägg till konsortialavtalet från år 2003 är Statens järnvägars ansvar för att täcka förluster i Nordwaggon överfört till AB Swedcarrier. Statens järnvägars och Electrolux ansvar för att Nordwaggon inte skall tillåtas gå i konkurs kvarstår dock.

# RESULTATRÄKNING

Mkr		2005	2004
<b>Rörelsens intäkter</b>			
Nettoomsättning	Not 1	300,1	322,4
Intäkter av anslag	Not 2	0,3	4,0
Upplösning av reserv		46,2	0,0
<b>Summa</b>		<b>346,7</b>	326,5
<b>Rörelsens kostnader</b>			
Personalkostnader	Not 3	-3,9	-0,4
Övriga rörelsekostnader	Not 4	-168,9	-231,8
Avskrivningar och nedskrivningar	Not 5	-63,2	-65,9
<b>Summa</b>		<b>-236,0</b>	-298,1
<b>Rörelseresultat</b>		<b>110,7</b>	28,3
<b>Resultat från finansiella investeringar</b>			
Resultat från värdepapper och fordringar som är anläggningstillgångar	Not 6	514,4	512,0
Övriga ränteintäkter och liknande	Not 6	32,8	62,5
Räntekostnader och liknande	Not 7	-562,0	-592,3
<b>Summa</b>		<b>-14,8</b>	-17,7
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>95,8</b>	10,6

## Kommentarer till resultaträkningen

Nedan förklaras resultaträkningens större poster.

### Rörelsens intäkter

Rörelsens intäkter består i huvudsak av hyror för de lok som klassificerats som operationell leasing och som hyrs ut till Green Cargo AB, 125,6 Mkr (125,6 Mkr) och hyror för färjorna M/S Aurora och M/S Skåne, 85,3 Mkr (110 Mkr). Intäkterna för uthyrning av fordon i egen förvaltning uppgick till 89,1 Mkr (87,1 Mkr).

### Rörelsens kostnader

*Personalkostnaderna* delas upp på den egna administrationen 3,9 Mkr och kostnader för övertalig personal från bolagiseringen, 18,9 Mkr. Kostnader för övertalig personal avräknas mot reserv. År 2004 avräknades även den egna administrationen mot reserv och den totala reservupplösningen uppgick då till 26,6 Mkr.

Som *Övriga rörelsekostnader* redovisas hyra för lok, 125,6 Mkr (121,0 Mkr) och hyra för färjan M/S Skåne, 48,6 Mkr (86,0 Mkr). Under första halvåret 2005 redovisades även avsättning för framtida inlösen av färjan M/S Skåne. Drift och underhåll av rikstrafikfordon uppgick till 16,3 Mkr (19,6 Mkr). Kostnader för anslagsfinansierade verksamheter uppgick till 0,3 Mkr (4,0 Mkr).

År 2005 har nuvärdet av framtida förväntad förräntning av överskottsfonderna i Skandia ökats med 48,0 Mkr (48,0 Mkr). Å andra sidan har en avsättning om ytterligare 24,4 Mkr gjorts för befarade kostnader för oförsäkrade förmåner. Ytterligare 3,0 Mkr har satts av för anskaffning av nollkupongobligation för leasingförvaltningen. Därutöver har befintliga reserver omvärderats med en sammantagen resultatpåverkan om -1,6 Mkr.

*Avskrivningar* avser i huvudsak färjorna M/S Aurora och M/S Skåne, 20,5 Mkr (22,1 Mkr) och rikstrafikfordonen 42,6 Mkr (43,6 Mkr).

### Finansnetto

Finansnettot består bland annat av några poster som ger exakt lika stora intäkter och kostnader. Detta gäller förräntning av obligationsportföljen, 312,5 Mkr (293,7 Mkr). Denna avkastning avsätts i sin helhet till en reserv och redovisas därvid som räntekostnad. Vidare betalar Statens järnvägar räntor för de leasade loken och vagnarna, 160,7 Mkr (188,0 Mkr). Dessa räntekostnader debiteras i sin helhet SJ AB och Green Cargo AB och från och med år 2004 även Riksgäldskontoret till den del som avser förtidsbetalda leasar. En del av räntekostnaderna täcks av upplösning

av den reserv, som skapades när SJ AB förtidsbetalade leasingavgifterna i januari 2004. Ränteintäkter på fordran på SL uppgår till 32,7 Mkr (36,0 Mkr), som motsvaras av en lika stor räntekostnad mot Riksgäldskontoret.

Som ränteintäkter redovisas vidare ränta på fordran på Green Cargo AB avseende underuthyrda lok och vagnar under leaseholdkontrakt, 4,1 Mkr (6,3 Mkr). Utdelning från aktieinnehavet i EUROFIMA uppgick till 2,5 Mkr (2,5 Mkr).

Som räntekostnader återfinns ränta som betalas för lån i egen förvaltning 12,1 Mkr (26,2 Mkr). Ränta för lån avseende färjan M/S Aurora och ränta på reserv för färjan M/S Skåne är tillsammans 23,6 Mkr (27,0 Mkr).

Till Riksgäldskontoret har betalats 15,4 Mkr (21,0 Mkr) i riskavspglade avgifter för leasingfinansieringen. Dessa har täckts genom att motsvarande avgifter, enligt Statens järnvägars regleringsbrev, har debiterats SJ AB och Green Cargo AB.

Saldot av finansiella poster blir -14,8 Mkr (-17,7 Mkr).

### Resultat efter finansiella poster

Årets resultat efter finansiella poster uppgick till 95,8 Mkr (10,6). I detta resultat ingår engångsposter i form av reserjusteringar och uppskrivning med en total resultateffekt om +70,3 Mkr.

# BALANSRÄKNING

Mkr		2005	2004
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Maskiner och tekniska anläggningar		746,1	346,2
Inventarier, verktyg och installationer		0,9	1,0
<b>Summa</b>	Not 8	<b>747,0</b>	347,2
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>			
Långfristiga värdepappersinnehav	Not 9	4 794,5	4 505,6
Andra långfristiga fordringar	Not 10	6 358,5	6 756,2
<b>Summa</b>		<b>11 152,9</b>	11 261,8
<b>Omsättningstillgångar</b>			
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Kundfordringar	Not 11	253,5	245,3
Övriga fordringar	Not 12	135,5	76,3
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	Not 13	105,6	107,4
<b>Summa</b>		<b>494,6</b>	429,0
<b>Kortfristiga placeringar</b>	Not 14	99,4	99,3
<b>Kassa och Bank</b>	Not 15	276,8	860,0
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>12 770,7</b>	12 997,3
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>			
Fritt eget kapital			
Balanserad vinst/förlust		-38,6	-49,2
Årets resultat		95,8	10,6
<b>Summa</b>	Not 16	<b>57,2</b>	-38,6
<b>Skulder</b>			
<b>Avsättningar</b>			
Räntebärande avsättningar		0,0	281,2
Icke räntebärande avsättningar		386,4	406,1
<b>Summa</b>	Not 17	<b>386,4</b>	687,3
<b>Långfristiga skulder</b>			
<i>Räntebärande skulder</i>			
Skulder till kreditinstitut	Not 18	11 449,7	11 937,6
Övriga långfristiga skulder	Not 19	470,0	0,0
<b>Summa</b>		<b>11 919,7</b>	11 937,6
<b>Kortfristiga skulder</b>			
<i>Räntebärande skulder</i>			
Skulder till kreditinstitut	Not 20	234,3	230,0
<i>Icke räntebärande skulder</i>			
Leverantörsskulder		31,6	14,3
Övriga icke räntebärande skulder	Not 21	64,5	49,7
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	Not 22	76,9	117,0
<b>Summa</b>		<b>407,4</b>	411,0
<b>SUMMA</b>		<b>12 770,7</b>	12 997,3
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Poster inom linjen</b>			
Ställda säkerheter	Not 23	1 100,0	1 100,0

## Kommentarer till balansräkningen

### Anläggningstillgångar

*Materiella anläggningstillgångar* består av färjorna M/S Aurora samt M/S Skåne, som anskaffades under året i samband med lösen av en leasingtransaktion. Färjornas bokförda värde uppgår till 525,6 Mkr (124,0 Mkr avseende M/S Aurora år 2004) samt rikstrafikfordonen, 207,9 Mkr (232,7 Mkr).

*Finansiella anläggningstillgångar* består av obligationer, som skall delfinansiera lösen av leasingkontrakten när de förfaller, 4 778,6 Mkr (4 489,8 Mkr). Vidare finns fordringar på SJ AB, Green Cargo AB och Riksgäldskontoret avseende de underuthyrningsavtal som finns för Statens järnvägars uthyrning av leasade lok och vagnar, 5 194,8 Mkr (5 374,5 Mkr), samt fordringar på SL avseende den historiska kapitalkostnadsersättningen, långfristig del, 980,0 Mkr (1 213,0 Mkr). Som finansiell tillgång redovisas även den riskavspeglande avgift som betalats till Riksgäldskontoret 183,7 Mkr (168,7 Mkr). Samma belopp är uppbokat som avsättning, se nedan.

### Omsättningstillgångar

*Kundfordringarna* 253,5 Mkr (245,3 Mkr) består främst av kortfristig del av fordran på SL 234,3 Mkr (230,0 Mkr).

I gruppen *Övriga fordringar* 135,5 Mkr (76,3 Mkr) ingår nuvärdet av förräntningen av överskottsfond i Skandia 105 Mkr (57 Mkr).

*Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter* består främst av upplupna ränteintäkter på leasingfordringarna för järnvägsfordon och färjor.

### Eget kapital

Statens järnvägar har ett Eget kapital om 57,2 Mkr (-38,6 Mkr).

### Avsättningar

Avsättningarna avser främst reserv som byggs upp vid debitering av riskavspeglande avgift för utestående leasingfinansiering, 183,7 Mkr (168,7 Mkr).

Dessutom finns reserver för Statens järnvägars åtaganden före år 2001, 14,1 Mkr (15,8 Mkr).

Bland avsättningarna återfinns också reserven för värdesäkring av förmåner i försäkringarna hos Skandia Liv 83,0 Mkr (86,0 Mkr), samt avsättning för oförsäkrade förmåner, 28,0 Mkr (3,6 Mkr).

Räntesäkringen av de förtidsbetalda leasingkuldena hos Riksgäldskontoret i januari 2004 medförde en marknads-

värdering och uppskrivning av lånebeloppen. Övervärdet är placerat hos Riksgäldskontoret och motsvaras av en lika stor avsättning om 59,4 Mkr (99,2 Mkr).

### Långfristiga skulder

De långfristiga skulderna till kreditinstitut uppgår till totalt 11 449,7 Mkr (11 937,6 Mkr). De består av:

- Statens järnvägars långfristiga kredit i Eurofima, 1 100,0 Mkr (1 100,0 Mkr).
- Leasingskulder avseende lok och vagnar, 4 187,6 Mkr (4 731,4 Mkr).
- Lån avseende färjan M/S Aurora, 403,5 Mkr (403,5 Mkr).
- Obligationsreserver, 4 778,6 Mkr (4 489,7 Mkr)
- Skuld till Riksgäldskontoret som motsvarar Statens järnvägars fordran på SL, långfristig del, 980,0 Mkr (1 213,0 Mkr).

### Kortfristiga skulder

De kortfristiga skulderna består främst av följande poster:

- Kortfristig del av skuld till Riksgäldskontoret 234,3 Mkr (230,0 Mkr).
- Upplupen räntekostnad på leasingskulden, 69,5 Mkr (111,2 Mkr).

Dessa poster motsvaras av lika stora tillgångsposter.

Övriga kortfristiga skulder avser den löpande verksamheten.

# KASSAFLÖDESANALYS

Mkr	2005	2004
<b>Den löpande verksamheten</b>		
Resultat efter finansiella poster	95,8	10,6
Justering för poster som inte ingår i kassaflöde		
- avskrivningar	63,2	65,9
- förlust vid försäljning av inventarier	0,2	0
- resultat vid uppskrivning av överskottsford	-48,0	-48,2
- förändring avsättningar	-33,4	11,7
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b>	<b>77,8</b>	40,0
<b>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</b>		
Förändring av fordringar	-17,5	77,6
Förändring av kortfristiga skulder	-3,6	-105,6
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<b>56,7</b>	12,0
<b>Investeringsverksamheten</b>		
Förändring finansiella anläggningstillgångar	108,9	1 506,7
Förvärv av materiella anläggningstillgångar	-19,6	-284,4
Förvärv av M/S Skåne	-711,2	—
Nedskrivning förvärvat färja	267,5	—
Upplösning avsättning motsvarande nedskrivning	-267,5	—
Försäljning av inventarier	0,1	—
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>	<b>-621,8</b>	1 222,3
<b>Finansieringsverksamheten</b>		
Amortering av skuld	-17,9	-2 179,3
<b>Årets kassaflöde</b>	<b>-583,0</b>	-945,0
Likvida medel vid årets början	959,2	1 904,2
Likvida medel vid årets slut	376,2	959,2
<b>Förändring i likvida medel</b>	<b>-583,0</b>	-945,0

## **Kommentarer till kassaflödesanalysen**

### **Kassaflöde från den löpande verksamheten**

Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgår till 77,8 Mkr och består främst av rörelseresultatet från uthyrning av fordon i statligt upphandlad trafik samt det redovisade finansnettot. Årets redovisade resultat innehåller förändringar i avsättningar och uppskrivning av överskottsfond i Skandia. Dessa poster har inte påverkat kassaflödet och återförs därför i kassaflödesanalysen.

### **Investeringsverksamheten**

Investeringsverksamheten har främst påverkats av förvärvet av färjan M/S Skåne i juli, 711,2 Mkr. Vid förvärvet skrevs anskaffningsvärdet på färjan ned med 267,5 Mkr och samtidigt upplöstes den reserv som byggts upp för det fall att färjan skulle ha återlämnats till leasegivaren. I övrigt avser investeringarna främst investeringar i fordonen för statligt upphandlad trafik.

### **Finansieringsverksamheten**

Kassaflödet från finansieringsverksamheten motsvaras av amorteringar på 17,9 Mkr.

### **Likvida medel**

Likvida medel har under året minskat med 583,0 Mkr till 376,2 Mkr.

# REDOVISNINGSPRINCIPER

Förordning om myndigheters bokföring (2000:606) och Förordning om årsredovisning och budgetunderlag (2000:605) har beaktats vid upprättandet av årsredovisningen.

## Avskrivningar

Avskrivningarna baseras på anskaffningskostnaden och i tillämpliga fall på tidigare gjorda uppskrivningar. Inventarier skrivs årligen av med 33 %. Rullande materiel och därtill hörande komponenter skrivs av till och med år 2010 eftersom nuvarande uthyrningsavtal då löper ut. Avskrivningarna på färjorna är beräknade så att deras restvärde skall motsvara de avtalade framtida belopp till vilka de kan avyttras.

## Finansiell leasing och leasehold

### Bakgrund

Under 1990-talet ingick Statens järnvägar avtal med svenska och utländska motparter om försäljning av rullande materiel och fartyg. Utrustningen hyrdes tillbaka till Statens järnvägar genom leasingkontrakt av finansiell natur. Grundfinansieringen tillhandahålls av Eurofima eller annan kreditvärdig bank till förmånliga räntevillkor.

Efter bolagiseringen av verksamheter i Statens järnvägar kvarlåg leasingkulden i Statens järnvägar, som slutit underuthyrningsavtal med SJ AB och Green Cargo AB. Statens järnvägars leasingkund motsvarades av en lika stor finansiell fordran på dessa bolag. Genom åtgärderna för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB har en stor del av de finansiella fordringarna på SJ AB ersatts med fordringar på Riksgäldskontoret.

För de två färjorna finns hyresavtal med externt rederi.

### Principer

Likviden från underuthyrningen av fordon och de till leasingbetalningarna hörande swapavtalen speglar alla kassaflöden Statens järnvägar har gentemot leasegivare och finansörer. Detta arrangemang eliminerar Statens järnvägars ränte- och valutarisk i leasingavtalen.

När en lease förfaller skall Statens järnvägar betala ett i leasingavtalet fastställt belopp för att återfå äganderätten till utrustningen. Den del av lösenbeloppet som inte är finansierat av underhyrestagarna (Riksgäldskontoret för förtidslösta leasar) är finansierat genom placeringar i obligationer. Obligationerna redovisas som en tillgång och

räknas årligen upp med upplupen ränta.

Den totala leasingkulden indelas i räntebärande låneskuld mot långivarna samt en skuldavsättning som till belopp motsvarar bokfört värde av obligationsportföljen. Skuldavsättningen räknas upp med ett belopp som motsvarar tillväxten i obligationsportföljen. Uppräkningen av tillgång och skuld redovisas som ränteintäkt respektive räntekostnad.

Sedan år 1996 har leasingportföljen kompletterats med ett antal leaseholdtransaktioner. En leasehold är en nyttjanderättstransaktion där Statens järnvägar överlåter nyttjanderätten till sin utrustning till en trust, bildad av en utländsk investerare. Denne hyr därefter tillbaka fordonen till Statens järnvägar. Betalningsåtagandena för nyttjanderättsavtalen har helt finansierats med obligationer, vilka i redovisningen motsvaras av en lika stor skuldavsättning. Uppräkning av tillgång och skuld sker på motsvarande sätt som för leasingavtalen.

Leasingavtalen löper med varierande tidsperioder upp till 20 år. Avsikten när avtalen ingicks var att behålla leasen under hela löptiden eftersom kostnaderna för en förtida lösen skulle uppgå till väsentliga belopp. Leasingavtalen begränsar Statens järnvägars handlingsfrihet rörande utrustningen under löptiden. Statens järnvägar har dock möjlighet att underuthyra utrustningen till annan. I leasingavtalen finns också möjlighet att substituera utrustning i leasen mot annan likvärdig utrustning för att undvika förtida inlösen vid exempelvis totalskada på ett leasat fordon.

### Operationell leasing

Statens järnvägar har även använt sig av operationell leasing. Värdet av dessa tillgångar och motsvarande skulder finns inte i Statens järnvägars balansräkning. Hyresbetalningarna under året ingår i rörelsens kostnader.

År 1996 såldes 75 RC-lok till en utländsk investerare för att därefter återhyras. Avtalet löper till år 2007. Dessa lok återuthyrs av Statens järnvägar till Green Cargo AB till samma hyra som betalas till leasegivaren.

### Utländska valutor

Valutakursdifferenser på placeringar i utländsk valuta redovisas som finansiella intäkter respektive kostnader.

# NOTER

Mkr	2005	2004		
<b>Not 1 Nettoomsättning</b>				
Uthyrning av lok och färjor, leasing	210,8	235,3		
Uthyrning av Rikstrafikfordon	89,1	87,1		
Övrigt, bl a uthyrning av personal	0,2	0,0		
<b>Summa</b>	<b>300,1</b>	<b>322,4</b>		
<b>Not 2 Intäkter av anslag</b>				
Arkiverksamhet	—	4,0		
Miljöskulder	0,3	—		
<b>Summa</b>	<b>0,3</b>	<b>4,0</b>		
<b>Not 3 Personalkostnader</b>			<b>Härv löv</b>	<b>Härv löv</b>
Utgifter avseende personal	-22,8	-27,0	<b>2005</b>	<b>2004</b>
Upplösning av avsättning för ovanstående	18,9	26,6	-5,4	-8,3
<b>Summa</b>	<b>-3,9</b>	<b>-0,4</b>	2,7	8,3
			-2,7	0,0
<b>Medeltal årsanställda</b>				
män	57	81		
kvinnor	8	9		
<b>Summa</b>	<b>65</b>	<b>90</b>		
Sjukfrånvaron avseende administrativ personal har uppgått till 8,5%.				
Till chefen för Statens järnvägar har utbetalats 0,8 Mkr i lön.				
Pensionskulden per 2005-12-31 uppgår till 161,3 Mkr och är försäkrad i Livförsäkrings AB Skandia				
<b>Not 4 Övriga rörelsekostnader</b>				
Hyra och avsättning för lok och färjor	-174,2	-211,4		
Drift och underhåll av Rikstrafikfordon	-16,3	-19,6		
Verksamheter som finansierats med anslag:				
Arkivkostnader	0,0	-4,0		
Miljöskulder	-0,4	0,0		
Poster av engångskaraktär				
Nuvärde av avkastning på överskottsfond i Skandia	48,0	47,6		
Nuvärde av framtida värdesäkring av pensioner	3,0	-37,6		
Avsättning för ej försäkrade pensionsförmåner	-24,4	0,0		
Avsättning för anskaffning av nollkupongobligation	-3,0	0,0		
Övrig justering av reserver	-1,6	-6,8		
<b>Summa</b>	<b>-168,9</b>	<b>-231,8</b>		
<b>Not 5 Avskrivningar</b>				
Rikstrafikfordon	-42,6	-43,6		
Färjor	-20,5	-22,1		
Inventarier	-0,1	-0,2		
<b>Summa</b>	<b>-63,2</b>	<b>-65,9</b>		

	2005	2004
<b>Not 6 Ränteintäkter och liknande</b>		
Långfristiga värdepappersinnehav	312,5	293,7
Leasingtillgångar, lok o vagnar	120,4	150,0
, upplösning av reserv	39,4	39,0
SL-fordran	32,7	36,0
Andra långfristiga fordringar	6,7	7,2
Riskavspeglande avgift från SJ AB och Green Cargo AB	15,4	21,0
Utdelning aktier i Eurofima	2,5	2,5
Placering av likvida medel	17,4	25,2
Valutakursdifferenser	0,2	0
<b>Summa</b>	<b>547,2</b>	<b>574,5</b>
<b>Not 7 Räntekostnader och liknande</b>		
Skulduppräknig leasing	-312,5	-293,7
Leasingskulder, lok o vagnar	-160,7	-188,7
Skuld till SJ AB	-5,0	-4,0
Skulduppräknig hyrd färja	-8,7	-15,6
Leasingskulder, färja	-14,9	-11,0
Riskavspeglande avgift till Riksgäldskontoret	-15,4	-21,0
Lån i Riksgäldskontoret	-32,7	-32,0
Andra långfristiga skulder	-12,1	-26,2
<b>Summa</b>	<b>-562,0</b>	<b>-592,3</b>
<b>Not 8 Materiella anläggningstillgångar</b>		
Ingående anskaffningsvärde		
Årets anskaffningar		
Försäljningar/Utrangeringar		
<b>Utgående anskaffningsvärde</b>		
Ingående ackumulerade avskrivningar		
Årets avskrivningar		
Årets nedskrivningar		
Försäljningar/Utrangeringar		
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>		
<b>Utgående planenligt restvärde</b>		
<b>Not 9 Långfristiga värdepappersinnehav</b>		
Nollkupongobligationer	4 778,6	4 489,8
Aktier i Eurofima	15,9	15,9
<b>Summa</b>	<b>4 794,5</b>	<b>4 505,6</b>
Nollkupongobligationerna innehas för betalningar vid leasingavtalens förfall		
<b>Not 10 Andra långfristiga fordringar</b>		
Leasing- och leaseholdavtal, SJ AB och Green Cargo AB	2 694,0	2 811,8
-, Riksgäldskontoret	2 500,8	2 562,7
Kapitalkostnadsersättning SL	980,0	1 213,0
Deposition i Riksgäldskontoret av riskavsättning	183,7	168,7
<b>Summa</b>	<b>6 358,5</b>	<b>6 756,2</b>
<b>Not 11 Kundfordringar</b>		
SL-fordran, kort del	234,3	230,0
SJ AB och Green Cargo riskavspeglande avgift för leasinglån	15,4	0
Övriga	3,8	15,2
<b>Summa</b>	<b>253,5</b>	<b>245,3</b>
<b>Not 12 Övriga fordringar</b>		
Nuvärde av förräntning av överskottsfond i Skandia	105,0	57,0
Fordran mervärdeskatt	27,0	18,5
Övrigt	3,5	0,8
<b>Summa</b>	<b>135,5</b>	<b>76,3</b>

Spärb. fordon	Färjor	Maskiner	Inventarier	Totalt
275,6	361,7	12,0	1,4	650,7
15,5	711,2	3,8	0,4	730,9
-0,4				-0,4
<b>290,7</b>	<b>1 072,9</b>	<b>15,8</b>	<b>1,7</b>	<b>1 381,1</b>
-42,9	-259,4	-0,9	-0,4	-303,6
-40,0	-20,4	-2,3	-0,5	-63,1
	-267,5			-267,5
0,1				0,1
<b>-82,8</b>	<b>-547,3</b>	<b>-3,2</b>	<b>-0,9</b>	<b>-634,1</b>
<b>207,9</b>	<b>525,6</b>	<b>12,6</b>	<b>0,9</b>	<b>747,0</b>

	2005	2004		
<b>Not 13 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter</b>				
Upplupna ränteintäkter leasingfordringar	68,0	46,0		
Upplupna hyresintäkter färjor	24,9	47,5		
Upplupen ränteintäkt på SL-fordran	10,3	12,7		
Övrigt	2,4	1,3		
<b>Summa</b>	<b>105,6</b>	107,4		
<b>Not 14 Kortfristiga placeringar</b>				
Företagscertifikat	99,4	99,3		
<b>Summa</b>	<b>99,4</b>	99,3		
<b>Not 15 Kassa och bank</b>				
Placering i Riksgäldkontoret	200,8	715,3		
Likviditetsöverskott på konto i Nordea	76,0	144,6		
<b>Summa</b>	<b>276,8</b>	860,0		
<b>Not 16 Eget kapital</b>				
Ingående eget kapital	-38,6	-49,2		
Årets resultat	95,8	10,6		
<b>Utgående eget kapital</b>	<b>57,2</b>	-38,6		
<b>Not 17 Avsättningar</b>				
För inlösen av operationell lease	0,0	281,2	<b>Förbrukat</b>	<b>Avsatt</b>
Affärsverkets åtaganden före 2001	14,1	15,8	-313,8	32,5
Övertalighet mm	39,3	32,5	-3,3	1,6
Värdesäkring av framtida pensionsåtaganden	83,0	86,0	-13,1	19,9
Riskreserv för leasing	183,7	168,7	-4,5	1,5
Reserv för framtida lösen av leasinglån	59,4	99,2	-0,4	15,4
Reserv för inköp av nollkupongobligation	6,9	3,9	-39,8	0
<b>Summa</b>	<b>386,4</b>	687,3	0	3,0
			-374,8	73,9
<b>Not 18 Skulder till kreditinstitut</b>				
Kvarvarande del av ursprunglig leasingsskuld	4 591,1	5 134,9		
Ursprunglig avsättning leasing	632,4	632,4		
Ursprunglig avsättning leasehold	2 129,1	2 142,7		
Skulduppräknig leasing	599,8	514,9		
Skulduppräknig leasehold	1 417,2	1 199,6		
Övrig skuld till Eurofima	1 100,0	1 100,0		
Skuld till Riksgäldskontoret	980,0	1 213,0		
<b>Summa</b>	<b>11 449,7</b>	11 937,6		
<b>Not 19 Övriga långfristiga skulder</b>				
Skuld till SJ AB	470,0	0		
<b>Summa</b>	<b>470,0</b>	0		
<b>Not 20 Övriga räntebärande skulder</b>				
Skuld till Riksgäldskontoret, kort del av långfr skuld	234,3	230,0		
<b>Summa</b>	<b>234,3</b>	230,0		
<b>Not 21 Övriga icke räntebärande skulder</b>				
Mervärdeskatt	47,0	41,1		
Övriga	17,5	8,6		
<b>Summa</b>	<b>64,5</b>	49,7		
<b>Not 22 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter</b>				
Upplupen leasingkostnad och avsättning färja	3,6	37,2		
Upplupna räntekostnader	65,9	74,0		
Personalrelaterade kostnader	0,5	0,5		
Övrigt	6,9	5,3		
<b>Summa</b>	<b>76,9</b>	117,0		

**Not 23 Ställda säkerheter**

Lok och vagnar med äganderättförbehåll  
(redovisas i balansräkningen som finansiell fordran)

	2005	2004
	1 100	1 100

**Not 24 Ansvarsförbindelser**

- Garantiförpliktelse att med maximalt CHF 52 milj täcka låneförpliktelser som kredittagare i EUROFIMA inte fullgör. Garantin träder i kraft först efter det att resp. garanterande stat inte täckt beloppet och när en garantireserv om CHF 350 milj är förbrukad.
- Garantitåtagande avseende försäkring för eventuella pensioner till personal vid f. d. Swebus. Premiebeloppet är 125 Mkr i grundpremie + 52 Mkr för skatter, och anses vara tillfyllest för att täcka åtagandena.
- Konsortialavtal avseende Nordwaggon AB som inte skall tillåtas gå i konkurs.
- Åtagande enligt leasingavtal att förvara ej uthyrda fordon till respektive avtals utgång.

**Not 25 Framtida hyresåtaganden/hyresintäkter**

**Hyresperiod**

2006

2007

**Summa**

	Åtaganden	Intäkter
2006	125,6	125,6
2007	125,6	125,6
<b>Summa</b>	<b>251,2</b>	<b>251,2</b>

Stockholm den 28 februari 2006

Lennart Dahlborg  
Chef för Statens järnvägar

# REVISIONSBERÄTTELSE FÖR STATENS JÄRNVÄGAR

Riksrevisionen har granskat Statens Järnvägars (ASJ) årsredovisning, beslutad 2006-02-28, för räkenskapsåret 2005.

Myndighetens ledning ansvarar för att verksamheten bedrivs effektivt och författningsenligt. I ansvaret ingår att regeringen får en tillförlitlig åiterrapportering av verksamheten i årsredovisningen.

Det är Riksrevisionens ansvar att enligt god revisionsred granska myndighetens årsredovisning i syfte att bedöma om redovisningen och underliggande redovisning är tillförlitlig och räkenskaperna rättvisande samt om ledningens förvaltning följer tillämpliga föreskrifter och särskilda beslut.

Revisionen har utförts enligt god revisionsred. Detta innebär att revisionen har planerats och genomförts i syfte att erhålla rimlig grund för att bedöma huruvida årsredovisningen är rättvisande. Granskningen har sålunda avsett ett urval av väsentliga transaktioner och förvaltningsbeslut.

Genomförd revision har gett en rimlig grund för nedanstående uttalande.

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med förordningen om myndigheters årsredovisning och budgetunderlag, regleringsbrev och övriga beslut för myndigheten.

Riksrevisionen bedömer att årsredovisningen i allt väsentligt är rättvisande.

Revisionsdirektör Per Redemo har beslutat i detta ärende. Revisionsdirektör Kerstin Jönsson har varit föredragande.

Per Redemo

Kerstin Jönsson





Bilderna visar interiören i de upprustade liggvagnarna av typ BC4.

Statens järnvägar  
Box 1153  
111 81 Stockholm  
Tel: 08-762 32 00