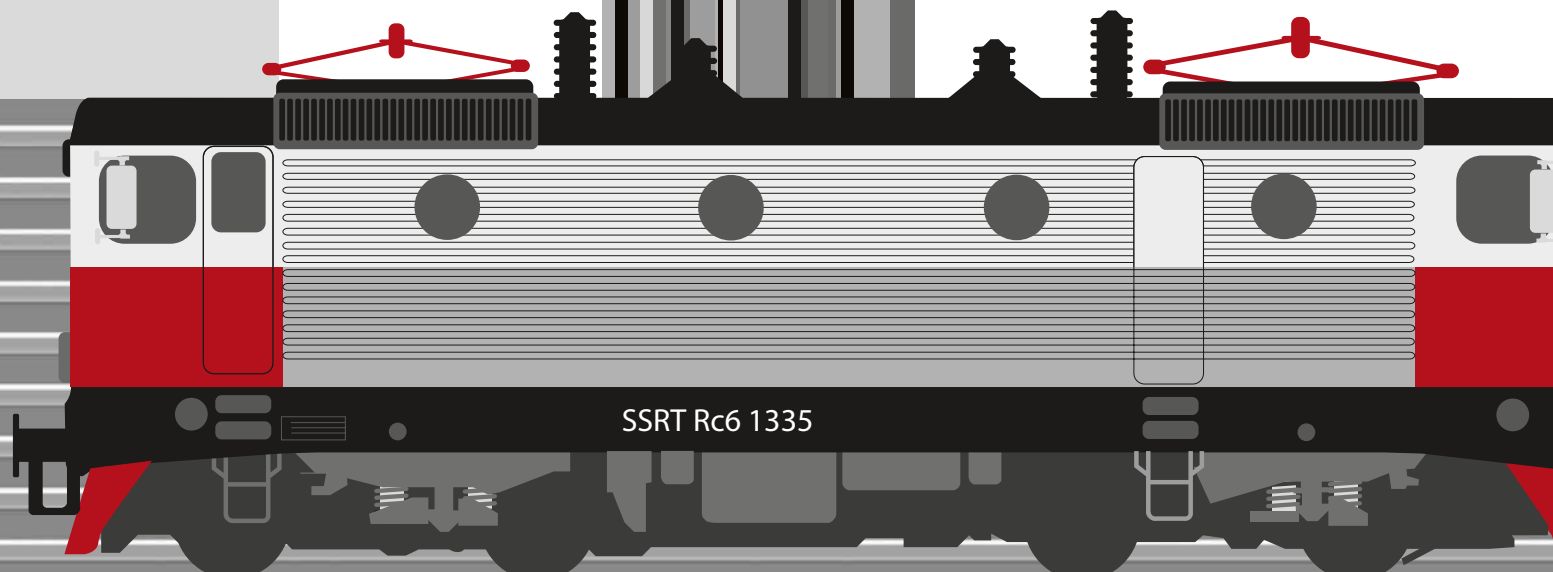
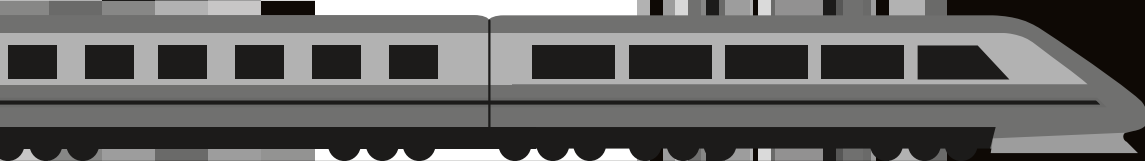
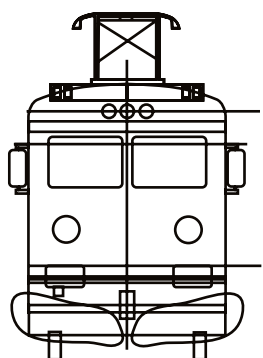


Årsredovisning 2010



STATENS JÄRNVÄGAR

www.statensjarnvagar.se



Ett av Statens järnvägars Rc3-lok drar ett provtåg Göteborg-Kristinehamn vid Jonsered.
Foto: Anders Jansson

INNEHÅLL

Förvaltningsberättelse	5
Verksamhetsbeskrivning	6
Resultaträkning	14
Kommentarer till resultaträkning	15
Balansräkning	16
Finansieringsanalys	17
Kommentarer till balansräkning och finansieringsanalys	18
Redovisningsprinciper	19
Noter	21
Rörelsegrenar och flerårsöversikt	25
Styrelse	27
Revisionsberättelse för Statens järnvägar	28

Förvaltningsberättelse

Om Statens järnvägar

Statens järnvägar är ett affärsverk som rapporterar direkt till regeringen. Inom Regeringskansliet handläggs ärenden som berör Statens järnvägar av Transportenheten inom Näringsdepartementet. Statens styrning utövas genom Myndighetsförordningen och Förordning med instruktion för Statens järnvägar. Varje år utfärdas vidare ett regleringsbrev baserat på riksdagens beslut som uttrycker det närmaste årets styrning.

Den 1 januari 2001 överfördes huvuddelen av Statens järnvägars verksamhet till sex bolag. I årsredovisningen omnämns detta som bolagiseringen av Statens järnvägar.

Verksamhet och mål

Statens järnvägar är sedan år 2005 organiserat i tre verksamhetsgrenar:

1. Avveckling av verksamhet

Verksamheten avser avveckling av åtaganden som inte fördes över till bolag vid årsskiftet 2000/2001. Verksamhetsgrenen har inget resultatmål.

2. Förvaltning av leasingåtaganden

Verksamhetsgrenen förvaltar och avvecklar Statens järnvägars leasingåtaganden från tiden före bolagiseringen. Målet är att göra detta på ett kostnadseffektivt sätt med en låg riskexponering.

3. Förvaltning av järnvägsfordon

Statens järnvägar förvaltar 90 fordon som i första hand hyrs ut till de operatörer som bedriver av staten upphandlad trafik.

Regeringen har formulerat ett mål för räntabilitet på sysselsatt kapital inom verksamhetsgrenen. Räntabiliteten ska, sett över en konjunkturcykel, minst motsvara räntan på femåriga statsobligationer plus en procentenhet.

Organisation

Affärsverket leds av en styrelse. Lennart Dahlborg är anställd som generaldirektör och chef för verket till och med den 31 december 2011. Antalet anställda som är verksamma uppgår till fem personer. Utöver detta förvaltas verkets järnvägsfordon av en upphandlad teknisk konsultorganisation. Vidare nyttjas vid behov ett brett nätverk av specialister för personaladministration samt juridiska och tekniska tjänster.

Viktiga händelser

- Statens järnvägar fick i regleringsbrevet för år 2010 i uppdrag:
 - Att i samråd med Rikstrafiken beskriva eventuella behov av anskaffning eller ombyggnad av fordon för nattågstrafiken till Norrland. Statens järnvägar har tillsammans med Rikstrafiken den 7 december till infrastrukturministern överlämnat en rapport beträffande fordonsförsörjningen för nattågstrafiken.
 - Att beskriva den internationella marknaden för nya och begagnade järnvägsfordon och dess förväntade utveckling. Den 9 december lämnade Statens järnvägar en rapport till regeringen beträffande den internationella fordonsmarknaden.
 - Att i samråd med Statens konstråd undersöka möjligheten att från SJ AB köpa de konstföremål som överfördes till SJ AB vid bolagiseringen av Statens järnvägar. Statens järnvägar informerade regeringen genom en skrivelse daterad den 1 december att förhandlingarna om en överlåtelse av ovan nämnda konstföremål inte har lyckats.
- Den 31 mars förtidslöstes två amerikanska leasingavtal med ordinarie förfall under åren 2018-2019. Järnvägsfordonen i avtalen har överförts till SJ AB och Green Cargo AB.
- Trafikverket bildades den 1 april 2010. Trafikverket har i regleringsbrev fått i uppdrag att handlägga och stå för de kostnader som är förknippade med den av staten utställda miljögarantin i avtalet om bolagisering av Statens järnvägar.
- I juni månad avyttrades sex motorvagnar med littera X14.
- Den 21 december förtidslöstes två svenska leasingavtal innehållande 20 tågsätt med X2000-fordon med ordinarie förfall åren 2011-2013.

Styrelsens sammansättning och arbete

Styrelsen består av en ordförande, verkets generaldirektör och fyra övriga ledamöter, varav en är vice ordförande. Ordföranden och de fyra övriga ledamöterna är utsedda av regeringen. Styrelsen har utsett vice ordföranden. Ordförande är Bo Wikström och vice ordförande är Magnus Persson.

Styrelsen har hållit fyra ordinarie möten och ett extra möte under året. Styrelsen har ägnat särskild uppmärksamhet åt Statens järnvägars roll och uppdrag. Vidare har styrelsen intresserat sig för en eventuell investering i det nya signalsystemet ERTMS, formerna för ett eventuellt kapitaltillskott till det europeiska finansbolaget för järnvägsfordon, EUROFIMA, och en tvist avseende fordonsunderhåll med en tidigare operatör.

Verksamhetsbeskrivning

Avveckling av verksamhet

Vid ingången av år 2010 omfattade verksamhetsgrenen *Avveckling av verksamhet* följande områden:

- Åtaganden avseende tidigare anställd personal
- Avtal med AB Storstockholms Lokaltrafik
- Miljöansvarsfrågor
- Obligationsportfölj
- Avtal om bolagisering av huvuddelen av Statens järnvägars verksamhet
- Övriga åtaganden

Från och med år 2010 redovisas gemensam administration inte längre inom denna gren. Jämförelsesiffrorna har räknats om för att få jämförbarhet.

Åtaganden avseende tidigare anställd personal

En del anställda hade vid bolagiseringen av Statens järnvägar den 1 januari 2001 en för arbetsgivaren ej uppsägningsbar bottenjänst, konstitutorialanställning. Den utövade tjänsten överfördes för flera av dessa anställda till något av bolagen, medan den vilande bottenjänsten låg kvar i Statens järnvägar. Vid ingången av år 2010 fanns fem anställda med en sådan bottenjänst, vilka under året minskade till en anställd. Statens järnvägar har inte haft personalkostnader för de anställda med enbart bottenjänst.

Totalt under år 2010 har antalet anställda minskat från 10 till 6 personer.

Kategori	Jan 2011	Jan 2010
Konstitutorialanställda	1	5
Administration	5	5
Summa	6	10

Avtal med AB Storstockholms Lokaltrafik

Statens järnvägar har enligt det så kallade SL-avtalet från år 1995 en fordran på AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) avseende kapitalkostnadsersättning för Statens järnvägars tidigare investeringar för SL. SL ska 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 bland annat att nämnda skuld löstes gentemot SJ AB. Denna förtidslösen finansierades genom att lån upptogs i Riksgälden.

SL har till och med år 2010 fullgjort alla förpliktelser avseende avtalet. Slutförhandlingar enligt avtalets bestämmelser inleddes i december 2008. Regeringen har i december 2010 bemyndigat infrastrukturministern att utse en förhandlare med uppdrag att

slutreglera avtalet från år 1995 samt att komma överens med SL om hur parterna ska hantera sin framtida relation med koppling till de frågor som regleras i avtalet. Infrastrukturministern utsåg samma dag generaldirektör Lennart Dahlborg, tillika chef för Statens järnvägar, till förhandlare.

Miljöansvarsfrågor

Enligt avtalen om bolagisering av Statens järnvägar 1 januari 2001, åtar sig staten att i förhållande till de vid bolagiseringen bildade bolagen bära allt ansvar för miljörelaterade utgifter hänförliga till verksamhet bedriven före detta datum.

Trafikverket har under året i regleringsbrev fått i uppdrag att handlägga och stå för de kostnader som är förknippade med denna av staten utställda "miljögaranti".

Statens järnvägar handlägger enbart miljöärenden i egenskap av tidigare verksamhetsutövare enligt miljöbalken.

Obligationsportfölj

Statens järnvägar förvaltar en obligationsportfölj med ett bokfört värde på balansdagen om 3 759,5 Mkr (3 985,5 Mkr). Obligationerna ger upphov till betalningsflöden som används till vissa betalningar i samband med leasingtransaktionerna. I huvudsak har utbetalningarna från obligationerna använts i leasingverksamheten till att betala leasegivarna vid transaktionernas sluttidpunkt.

För de förtidslösta eller omstrukturerade amerikanska leasingtransaktionerna har skulden till de tidigare leasegivarna istället ersatts av lån i Riksgälden. Utbetalningarna från obligationsportföljen används för att återbetala dessa lån. Utbetalningarna från obligationerna sker i USD eftersom leasingbetalningarna sker i denna valuta. Riksgälden lånar dock endast ut i svenska kronor, vilket medför att samtliga lån hos Riksgälden har valutasäkrats med terminkontrakt för att kunna matchas mot utbetalningarna från obligationsportföljen. Valutasäkringen har skett hos banker eller direkt hos Riksgälden. Kommande lånebetalningar till ett nominellt belopp om 3 498,9 Mkr (3 940,4 Mkr) har på detta sätt valutasäkrats genom terminkontrakt.

Löptiden i obligationsportföljen är upp till år 2021, vilket således överstiger löptiden i leasingverksamheten där den sista transaktionen förfaller år 2016 enligt nuvarande plan.

Övriga åtaganden uppkomna före år 2001

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

Försäkringen i Skandia Liv 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 Skandia Livs kapitalförvaltning av försäkringskapitalet utöver den i försäkringen garanterade avkastningen. Överskottsfonden kan användas till att betala värdesäkringar av befintliga försäkringar och till att försäkra nya förmåner.

Försäkringsförmånerna beskattas inom två skatteklasser, tjänst och kapital. Överskottsfonden kan användas till att täcka kostnader för värdesäkring och nya förmåner inom respektive skatteklass.

Överskottsfonden har på bokslutsdagen ett beräknat värde om 90,0 Mkr. Begränsningen till följd av indelning i skatteklasser har medfört att ett värde om 66,6 Mkr (68,7 Mkr) har tagits upp i bokslutet. Värdet av överskottsfonden är mycket känsligt för ändrade förutsättningar, som till exempel förändrade antaganden om räntenivå.

Vid bokslutstillfället har Statens järnvägar analyserat det framtida behovet av reserver för att möta behoven av värdesäkringar av försäkringen hos Skandia Liv samt förmåner som idag är oförsäkrade. Beräkningarna innehåller en stor osäkerhet, då utbetalningarna på försäkringen beräknas fortgå under cirka 25 år från bokslutsdagen. Huvuddelen av betalningarna ligger dock på de första 10 åren. I årets bokslut är reserven för värdesäkringar beräknad till 53,2 Mkr (58,7 Mkr). Reserven för oförsäkrade förmåner uppgår till 24,5 Mkr (25,7 Mkr).

Den reserv som finns för att täcka kollektivavtalsgrundat åtagande för kostnader avseende personskador (arbetsskador) har ökat med 1,0 Mkr. Enligt tidigare beräkningar skulle kostnaderna, som gäller skador från åren 1973-1997, i stort sett ha upphört år 2010. En utredning har visat att så inte är fallet då arbetsskador kan uppträda eller förvärras många år i efterhand. Reservinngår i not 15 på raden "Affärsverkets åtaganden före år 2001" och uppgår i årets bokslut totalt till 12,5 Mkr enligt beräkning av aktuarie på AFA Försäkring.

Resultat och måluppfyllelse

Nedanstående redogörelse visar resultatet år 2010 för verksamhetsgrenen *Avveckling av verksamhet*.

Mkr	Jan-dec 2010	Jan-dec 2009
Intäkter	0,0	-
Rörelsekostnader	-2,0	-1,8
Fördelade administrationskostnader *	-1,5	-0,8
Justering av reserver	-6,4	-9,7
Resultat före finansnetto	-9,9	-12,3
Fördelade kapitalkostnader	-	-
Resultat efter finansnetto	-9,9	-12,3

* Belastas med 20 % (10 % år 2009) av de gemensamma administrationskostnaderna.

Regeringen har inte uppställt några ekonomiska mål för verksamhetsgrenen. Arbetet ska inriktas på att administrera befintliga åtaganden samt att avveckla dessa. Från och med år 2010 redovisas inte längre gemensam administration inom denna rörelsegren och jämförelsesiffrorna är ändrade i enlighet med detta. Rörelsekostnaderna inom verksamhetsgrenen uppgår till 2,0 Mkr (1,8 Mkr). Då ingår en engångsbetalning av framtida administrationskostnader avseende arbets- och yrkesskadelivräntor till Försäkringskassan på 1,1 Mkr. Dessutom har kostnader för tidigare anställd personal på 11,3 Mkr (6,1 Mkr) tagits direkt mot avsättningar.

Justering av reserver har påverkat resultatet med -6,4 Mkr (-9,7 Mkr). Dessa är:

- Justering vid värdering av överskottsfond hos Skandia Liv 2,6 Mkr (-2,0 Mkr)
- Minskad reserv för värdesäkring av förmåner hos Skandia Liv 0,9 Mkr (4,6 Mkr)
- Justering av reserv för framtida personskadekostnader -1,0 Mkr (-12,7 Mkr)
- Justering av övriga reserver 0,0 Mkr (0,4 Mkr)
- Justering av reserv för risker i obligationsportföljen -8,9 Mkr

Sammantaget redovisas därmed ett resultat inom verksamhetsgrenen på -9,9 Mkr (-12,3 Mkr) för år 2010.

Förvaltning av leasingåtaganden

Statens järnvägar förvaltar egendom under leasingkontrakt avseende järnvägsfordon. Huvuddelen av järnvägsfordonen hyrs ut till bolag som bildades ur Statens järnvägar vid bolagiseringen år 2001, d.v.s. till SJ AB och Green Cargo AB. Ett mindre antal av de leasade fordonen förvaltar Statens järnvägar i egen regi.

Under år 2010 har det skett omstruktureringar och förtida lösen av flera leasingtransaktioner.

Leasingåtagandena den 1 januari 2010 avsåg 7 snabbtåg (X2000), 146 personvagnar, och 2 739 godsvagnar. Omstruktureringen av en leasingtransaktion i december 2010 medförde att leasingtransaktionen förtidslöstes för att istället omvandlas till ett säkerställt lån där fordonen lämnats som pant. Formellt sett är därför 6 tågsätt (X2000) i ovanstående uppräknning inte leasade av Statens järnvägar utan ägda. Dessa ägda fordon ingår dock i underuthyrningsavtal med SJ AB på samma sätt som övriga leasade fordon. I framställningen i årsredovisningen görs därför ingen skillnad på leasade och lånefinansierade fordon. Genomgående betecknas fordonen som leasingfinansierade fordon.

För de leasingfinansierade fordonen, exklusive 4 personvagnar 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 debiterar Statens järnvägar Green Cargo AB kapitalkostnader enligt avtal. SJ AB har i förtid betalat kapitalkostnaderna för leaseholdfordonen.

Omstrukturering och förtida lösen av leasingtransaktioner

Under år 2010 har två leasingavtal med en amerikansk motpart förtidslöstes i mars 2010. Därutöver har ytterligare två svenska leasingavtal lösts i december 2010, varav det ena avtalet har omstrukturerats till ett säkerställt låneavtal.

Förtidslösen i mars omfattade två amerikanska leasingavtal som omstrukturerades i ett första steg i november 2009. Fordonen i leasingtransaktionen bestod av 13 ellok samt 27 X2000-vagnar. Den ordinarie löptiden var fram till åren 2018-19.

Elloken har överlåtits till Green Cargo AB (12 lok) och SJ AB (1 lok). X2000-vagnarna ingår även i ytterligare en transaktion med ordinarie förfall i oktober 2012. Den genomförda förtida lösen har möjliggjort att SJ ABs köpoption för de 27 X2000-vagnarna har tidigare lagts till oktober 2012, vilket är en väsentlig tidigare läggning jämfört med den ursprungliga optionstidpunkten åren 2018-2019.

Förtida lösen och omstrukturering i december omfattade två leasingavtal med en svensk leasegivare.

Det första avtalet omfattade 13 tågsätt X2000 med ordinarie optionstidpunkt i januari 2011. Avtalet löstes istället i december 2010 varvid den utestående lånefinansieringen om 1 000 Mkr återbetalades. SJ AB har utnyttjat sin köpoption och förvärvat de 13 tågsätten.

Det andra avtalet med den svenske leasegivaren omfattade 7 tågsätt X2000 med ordinarie optionstidpunkt i januari

2013. Leasingavtalet har istället lösts i december 2010 och omstrukturerats till att bli ett säkerställt låneavtal där fordonen lämnats som pant. Äganderätten till fordonen har således överförs till Statens järnvägar. Finansieringen uppgår till 924,2 Mkr med förfallodag i oktober 2012. Fordonen hyrs liksom tidigare ut till SJ AB.

Skador på leasade fordon

Under året har två leasade fordon skadats i två olika tågolyckor. Enligt avtalens bestämmelser ska skadorna hanteras antingen genom att lösa ut de skadade fordonen genom en partiell lösen av transaktionerna, eller genom att byta ut de skadade fordonen mot likvärdiga fordon.

Statens järnvägar avser att byta de skadade fordonen mot likvärdiga fordon under det första kvartalet 2011.

Effekter av leasinglösen

Vid bolagiseringen år 2001 omfattade den leasade fordonsflottan en mycket stor andel av SJ ABs och Green Cargo ABs fordonsflottor. Leasingtransaktionerna innebär en begränsning i dispositionsrätten för bolagen. De kan exempelvis inte sälja leasade fordon utan de måste hålla fordonen i trafikdugligt skick under hela den återstående leasingperioden som då förutsågs vara fram till och med år 2021.

Genom de ordinarie slutförfall och förtida avslut som genomförts har en stor mängd fordon frigjorts från leasingavtalen.



Ett av Statens järnvägars Rc6-lok drar en mätvagn vid Dösjebro. Foto: Anders Jansson.

Tabellen nedan visar hur fordon av olika slag skulle ha frisläppts enligt plan så som situationen var vid bolagiseringen år 2001.

	2001-2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Totalt
Diesellok												89	89
Ellok	220	2	56	36	12				7	6		12	351
Godsvagn	2 708	709	1 277	210		1 155		44					6 103
Motorvagn	9	1			7	1	5						23
Personvagn	2	65	124	25	146	64							426
X2 lok	23						1		6			13	43
X2 vagn	109			6			3		25	20		61	224
Totalt	3 071	777	1 457	277	165	1 220	9	44	38	26	0	175	7 259

Genom de förtida lösentransaktionerna ser situationen idag väsentligt annorlunda ut. Tabellen nedan visar hur fordon frisläpps enligt nuvarande plan.

	2001-2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Totalt
Diesellok	89												89
Ellok	351												351
Godsvagn	3 364	311	1 102	171		1 155							6 103
Motorvagn	23												23
Personvagn	280				82	64							426
X2 lok	36		6				1						43
X2 vagn	197		24				3						224
Totalt	4 340	311	1 132	171	82	1 219	4	0	0	0	0	0	7 259

Kommentarer:

- Samtliga motorvagnar är nu lösta från leasingavtal jämfört med ordinarie sista förfall år 2016.
- Samtliga ellok är lösta från leasingavtal år 2010 jämfört med år 2021 enligt ursprunglig plan.
- Majoriteten av personvagnarna är redan lösta från leasingkontrakt.
- Fram till och med år 2010 har 36 av 43 X2000-tågsätt frisläppts. Det sista X2000-loket löses under år 2016 jämfört med år 2021 enligt ursprunglig plan.
- Cirka 650 godsvagnar har lösts i förtid.
- Sluttidpunkten för det sista slutförslaget har flyttats från år 2021 till år 2016.

De fordon som lösts från leasingåtaganden hos Statens järnvägar är överförda till bolagen SJ AB och Green Cargo AB med full äganderätt i enlighet med de avtal som upprättades i samband med bolagiseringen år 2001.

Att det nu finns frisläppta fordon av olika slag har väsentligt minskat Statens järnvägars risker i verksamhetsgrenen. Se vidare diskussion under avsnitt "Risker i verksamheten".

Förekomsten av leasingåtaganden hos Statens järnvägar har tidigare angivits som ett hinder för att en marknad för järnvägsfordon ska kunna uppstå i Sverige. Vid årsskiftet var majoriteten av dessa åtaganden lösta och de är därför inte längre ett hinder för en fungerande fordonsmarknad.

Finansiering

Den totala finansieringen inom verksamhetsgrenen har den 31 december 2010 ett bokfört värde om 924,2 Mkr (1 924,2 Mkr) och består av ett säkerställt lån där järnvägsfordon lämnats som pant. Låneavtalet förfaller till betalning år 2012. Det sista leasingavtalet upphör dock år 2016 enligt nuvarande plan. Detta avtal innehåller inte någon utestående lånefinansiering.

Staten ansvarar för de framtida betalningarna av leasingåtagandena. För den finansiering som underhyrestagarna SJ AB och Green Cargo AB på detta sätt erhåller via Statens järnvägar ska bolagen till Statens järnvägar betala en riskavspeglande avgift som fastställs av Riksgälden. Avgiften för år 2010 uppgick sammantaget till 9,8 Mkr (10,1 Mkr). Statens järnvägar sätter av beloppet till en riskreserv som disponeras av Statens järnvägar för att täcka eventuella förluster inom leasingverksamheten. Totalt uppgår reserven till 239,2 Mkr (229,4 Mkr).



Ett av Statens järnvägars Rc3-lok drar persontåget till Karlstad via Skövde-Laxå som är klart för avgång i Göteborg. Foto: Markus Blidh.

Resultat och måluppfyllelse

Verksamhetsgrenen *Förvaltning av leasingåtaganden* ska, för den del som avser järnvägsfordon, enligt regleringsbrevet för år 2010 visa nollresultat. Nedanstående redogörelse visar resultatet för verksamhetsgrenen:

Mkr	Jan-dec 2010			Jan-dec 2009			
	Järnvägsfordon	Övrigt	Totalt	Färjor	Järnvägsfordon	Övrigt	Totalt
Intäkter	1,6	-	1,6	37,4	3,2	-	40,6
Rörelsekostnader	-0,1	-	-0,1	-0,3	-0,6	-	-0,9
Fördelade administrationskostnader *	-1,5	-	-1,5	-0,3	-2,8	-	-3,1
Av- och nedskrivningar	-	-	-	-26,9	-	-	-26,9
Poster av engångskaraktär	-	1,1	1,1	-	-	3,4	3,4
Resultat före finansnetto	0,0	1,1	1,1	9,9	-0,2	3,4	13,1
Fördelade kapitalkostnader **	0,0	-	0,0	-7,4	-1,0	-	-8,4
Resultat efter finansnetto	0,0	1,1	1,1	2,5	-1,2	3,4	4,7

* Järnvägsfordon belastas med 20 % (36 % år 2009) av gemensamma administrationskostnader; färjor med 4 % år 2009.

** Järnvägsfordon finansierade med egna medel belastas med räntan på 3-månaders statsskuldväxlar. År 2009 belastades dessa tillgångar och färjor med verkets genomsnittliga låneränta.

Verksamhetsgrenen gav ett totalt överskott om 1,1 Mkr (4,7 Mkr). Överskottet är hänförligt till en vinst i samband med lösen och omstrukturering av leasingtransaktioner.

Leasingadministrationen av järnvägsfordon gav resultatet 0,0 Mkr (-1,2 Mkr). Från och med år 2006 har Statens järnvägar

rätt att ta ut en offentlighetsrättslig avgift enligt principen om full kostnadstäckning från de bolag som tillhandahåller leasingadministration av järnvägsfordon. Avgiften uppgår till totalt 1,6 Mkr (3,2 Mkr) för år 2010 och ingår i resultatet ovan. Avgiften är inte avsedd att täcka leasingadministration av fordon i egen förvaltning.

Förvaltning av järnvägsfordon

I januari 2004 övertog Statens järnvägar en fordonsflotta om 121 fordon. Tidigare år har 25 och under året har 6 fordon sålts och det återstår därmed 90 fordon, varav 16 lok, 3 motorvagnsätt och 71 personvagnar.

Fordonen hyrs i första hand ut till de operatörer med vilka Rikstrafiken har ingått trafikeringsavtal. Rikstrafiken, vars verksamhet från den 1 januari 2011 har överförts till Trafikverket, garanterade hyran till och med år 2010 med undantag för de vagnar som har genomgått upprustning. För dessa vagnar är den garanterade hyrestiden förlängd till juni 2013. Fordon som inte utnyttjas i den upphandlade trafiken hyr Statens järnvägar ut, i den utsträckning det är möjligt, till andra person- och godstrafikoperatörer.

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 underhållscykeln 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 genomfört ett projekt för upprustning av fordonen som slutfördes under år 2008.

Under år 2010 investerades 5,0 Mkr (1,6 Mkr) i fordonen.

Översyn av Rc6-lok

Enligt tecknade hyresavtal ansvarar Statens järnvägar för det tunga underhållet. Under år 2009 påbörjades ett större program för tungt underhåll, översyn 4 på Rc6-lok. Programmet beräknas att pågå fram till och med år 2011.

Förberedelser för nattågsupphandling

Statens järnvägar har under år 2010 genomfört ett regeringsuppdrag i samråd med Rikstrafiken med syfte att beskriva behov av anskaffning eller ombyggnad av fordon till nattågstrafiken till övre Norrland efter att nuvarande trafikeringsavtal löper ut under år 2013. I rapporten som överlämnades till infrastrukturministern i december identifierades följande behov:

- Anpassning av sovvagnar för personer med rörelsehinder. Förslaget är att komplettera fem sovvagnar med rullstolslyft.
- Installation av ERTMS-utrustning i ellok. Trafiken efter år 2013 föreslås gå på Botniabanan där det nya signalsystemet ERTMS nyttjas. Detta kräver en investering i ERTMS-utrustning i loken.
- Anskaffning av restaurangvagnar. Statens järnvägar förfogar inte över någon restaurangvagn. För att full konkurrens ska

kunna uppnås i upphandlingen är det väsentligt att staten kan tillhandahålla även restaurangvagnar.

Resultat och måluppfyllelse

Nedanstående redogörelse visar resultat och måluppfyllelse år 2010 för verksamhetsgrenen *Förvaltning av järnvägsfordon*.

Mkr	Jan-dec 2010	Jan-dec 2009
Intäkter	81,0	90,4
Realisationsvinst	35,1	0,0
Fordonsunderhåll	-10,2	-10,7
Rörelsekostnader	-7,9	-6,7
Fördelade administrationskostnader *	-4,6	-3,9
Avskrivningar	-39,9	-39,9
Resultat före finansnetto	53,5	29,2
Fördelade kapitalkostnader **	-7,0	-9,8
Resultat efter finansnetto	46,5	19,4

* Belastas med 60 % (45 % år 2009) av de gemensamma administrationskostnaderna.

** Belastas med räntan på femåriga statsobligationer plus en procentenhet på sysselsatt kapital; för år 2009 med reporänta plus tre procentenheter.

Verksamhetsgrenen ska enligt regleringsbrevet för år 2010 över en konjunkturcykel visa en räntabilitet på sysselsatt kapital som minst motsvarar räntan på femåriga statsobligationer plus en procentenhet. Inklusive realisationsvinsten vid försäljning av de sex motorvagnarna var avkastningen på i fordonen bundet kapital under året 25,7 % (10,9 %). Exklusive realisationsvinsten uppgår avkastningen till 8,8 %. Genomsnittligt för åren 2006-2010 har avkastningen inklusive realisationsvinster uppgått till 13,9 %. Under åren 2006-2010 var den genomsnittliga räntan på femåriga statsobligationer 3,25 %. Efter försäljning av motorvagnar i juni beräknas den löpande verksamheten i verksamhetsgrenen ge ett lägre resultat på grund av bortfall av hyresintäkter för de avyttrade motorvagnarna.

Beräknat som ett genomsnitt uppgår antalet fordon under året till 92,7, varav 91,2 har varit uthyrda.

Fordonsuppgifter i genomsnitt (antal fordon per dag) för år 2010:

Uthyrd	
– i trafik	91,2
– under upprustning eller revision	1,1
Ej uthyrda	0,4
Totalt antal fordon	92,7

Resultatsammanfattning

Sammanfattningsvis har resultatet per verksamhetsgren av Statens järnvägars verksamhet för år 2010 blivit följande:

Resultat efter finansnetto, Mkr	2010	2009
Avveckling av verksamhet	-9,9	-12,3
Förvaltning av leasingåtaganden	1,1	4,7
Förvaltning av järnvägsfordon	46,5	19,4
Återföring av internt fördelade kapitalkostnader	6,9	18,2
Extern finansnetto	1,1	-4,4
Resultat	45,7	25,5

Risker i verksamheten

Statens järnvägars verksamhetsgrenar är i olika grad exponerade för risker.

De så kallade nyckelriskerna utgörs av risker med relativt hög sannolikhet och väsentlighet. Bland nyckelriskerna återfinns "Bibehållande av personal och kompetens", "Avtalstolkning när det gäller leasingavtal" och "Kreditrisk avseende obligationer". Genomgång och uppdatering av samtliga risker görs löpande i styrelsen.

En generell slutsats är att riskerna i verksamheten har minskat över tiden till följd av aktivt arbete med exempelvis förtida lösen av leasingtransaktioner samt administrativa system och rutiner. Nedan följer en genomgång av de risker som identifierats i verksamheten.

Operationella risker

Operationella risker är risker för förlust på grund av brister i interna rutiner och system. Till grund för hanteringen av dessa risker ligger ett antal internt fastställda riktlinjer och policies, till exempel finanspolicy och beslutsordning med attestplan. Under året har redovisnings- och bokslutsrutiner dokumenterats utförligare för att minska sårbarheten.

Avveckling av verksamhet

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

Åtaganden som försäkrats i Skandia Liv

Försäkringen i Skandia Liv 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 ingår i avtalet med Skandia Liv. Värdet av dessa förmåner är mycket svårt att uppskatta då populationen innefattar ett stort antal personer som tidigare varit anställda inom Statens järnvägar. I samband med bokslutet har reserven för oförsäkrade förmåner beräknats till 24,5 Mkr (25,7 Mkr).

Obligationsportföljen

Statens järnvägar är exponerat för kreditrisker i obligationsportföljen med ett bokfört värde om 3 759,5 Mkr. Löptiden för obligationsportföljen är upp till år 2021 med en viktad återstående löptid om 4,2 år. Motparter är företrädesvis stora europeiska banker 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.

Statens järnvägar har i samråd med Riksgälden gjort en bedömning av risken för kreditförluster i obligationsportföljen. Väntevärdet av risken för förlust i obligationsportföljen uppgår till 21,0 Mkr (12,2 Mkr) enligt Riksgäldens beräkning. Den ökade risken förklaras av att en av emittenterna i portföljen har fått sitt kreditbetyg sänkt. Beloppet har reserverats i bokslutet. Risken i obligationsportföljen och affärsverkets förmåga att på kort sikt bära eventuella kreditförluster med eget kapital redovisas årligen för Näringsdepartementet.

I samband med förtida lösen av leasingtransaktioner har lösenpriset till leasegivarna finansierats med upplåning hos Riksgälden. Återbetalningarna av lånet finansieras med utbetalningar från obligationsportföljen. Lånebetalningarna sker i SEK och obligationerna utbetalas i USD. Samtliga lånebetalningar har valutasäkrats genom terminskontrakt. På balansdagen uppgår det nominella beloppet av terminskontrakten till SEK 3 498,9 Mkr (3 940,4 Mkr) med ett motvärde i USD på 487,2 MUSD (549,6 MUSD).

Motparter i terminskontrakten är Riksgälden och stora europeiska banker. Terminskontrakten innehåller en motpartsrisk

för det fall att någon motpart inte kan uppfylla sitt åtagande enligt kontraktet. Värdet av terminskontrakten kan vara såväl positivt som negativt beroende på hur valutakursen förändras över tiden. Statens järnvägar har dock som syfte med innehavet att behålla det till respektive förfalldag för att kunna åstadkomma en fullständig matchning av inkommande betalningar från obligationsportföljen i amerikanska dollar mot avbetalningarna på lånen i Riksgälden i svenska kronor.

Personskadeersättning

Statens järnvägar svarar för i kollektivavtal överenskomna ersättningar vid arbetsskador som inträffat mellan åren 1973 och 1997. I årets bokslut har reserven ökat med 1,0 Mkr (11,8 Mkr) enligt beräkning av aktuarie på AFA Försäkring. Åtagandet är svårbedömt eftersom vissa skador kan visa sig först många år efter skadetillfället.

Garantiåtagande förtida pensioner Swebus AB

I samband med försäljningen av Swebus AB år 1995 tecknades en försäkring som skulle ersätta framtida kostnader för förtida pensioner i bolaget. Försäkringsbolaget ingår sedan bolagiseringen i SJ AB-koncernen. Om försäkringsbolaget och SJ AB inte fullgör sina åtaganden kan Statens järnvägar få utge ersättning till Concordia Bus Nordic AB (tidigare Swebus AB). Detta åtagande redovisas som en ansvarsförbindelse och har av aktuarie beräknats till maximalt 11 Mkr vid årsskiftet 2010/2011. Vid denna tidpunkt ska alla eventuella ersättningskrav på försäkringen vara resta.

Fastigheter

Jernhusen AB har framfört önskemål om att till staten återföra ett antal ej fastighetsbildade objekt i enlighet med bolagiseringsavtalen från år 2000. Till Jernhusen AB ska då en köpeskilling om drygt 39 Mkr återbetalas. Hur detta ska hanteras i staten är ännu ej klarlagt.

Avtal med AB Storstockholms Lokaltrafik

Staten är genom Statens järnvägar part i det så kallade SL-avtalet. En överenskommelse med SL om en avslutning av denna relation kan få ännu ej kända ekonomiska konsekvenser för staten och därigenom Statens järnvägar.

Förvaltning av leasingåtaganden

Inom verksamhetsgrenen *Förvaltning av leasingåtaganden* är den största risken motpartsrisiker på SJ AB och Green Cargo AB gällande deras förpliktelser enligt underuthyrningsavtalen. Motpartsrisik är risken att motparten i en transaktion inte kan fullgöra sitt åtagande och därigenom orsaka den andra parten en förlust. För närvarande bedöms inte motpartsrisiken på SJ AB eller Green Cargo AB vara ett problem. SJ ABs finansi-

ella ställning bedöms ha förbättrats över tiden, samtidigt som Statens järnvägars exponering har minskat. Exponeringen mot Green Cargo AB har minskat till en relativt låg nivå jämfört med tidigare år.

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 ska återspeglas i underuthyrningsavtalen. I vissa situationer gäller inte denna grundprincip. Underuthyrningsavtalen anger att om ett fordon skadas och det inte är möjligt att reparera eller att ersätta med ett annat fordon, ska Statens järnvägar kompenseras med marknadsvärdet 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. Denna fordonsrelaterade risk har väsentligt minskat då det nu finns tillgång till ersättningsfordon av de flesta slag genom att flera leasingtransaktioner har avslutats och fordon har frisläppts.

Förvaltning av fordon

Hyran för fordonen som används i norrlandstrafiken är garanterad av Rikstrafiken, vars verksamhet överförs till Trafikverket från och med år 2011. För övriga fordon var hyran garanterad till och med år 2010.

Trafikverket förbereder under 2011 den kommande upphandlingen av nattågstrafiken till övre Norrland med planerad trafikstart i juni 2013. Till upphandlingen kommer Statens järnvägar att erbjuda fordon för uthyrning. Anbudsgivare på trafiken kommer också att i mån av tillgång kunna nyttja egna fordon så länge som dessa uppfyller de funktionella kraven i upphandlingen. De fordon som inte nyttjas i den upphandlade trafiken kommer att hyras ut kommersiellt eller säljas på marknaden.

Det finns således en osäkerhet i uthyrningssituationen från juni 2013. Vid utgången av avtalsperioden för norrlandstrafiken år 2013 bedöms fordonen ha ett kvarvarande restvärde som väl motsvarar det bokförda värdet vid denna tidpunkt. Marknadsöppningen av persontrafiken på järnväg är också genomförd till juni 2013, vilket bör leda till ökade möjligheter att hyra ut järnvägsfordon på marknaden.

Statens järnvägar planerar för investeringar i fordonsflottan under åren 2012-2014 för att bevara fordonens skick under nästkommande avtalsperiod. Dessa investeringar kommer att utföras endast om fordonen kommer att kunna hyras ut från juni 2013. Redan under upphandlingsperioden som föregår beslutet om operatör för nattågstrafiken kommer Statens järnvägar att få kännedom om efterfrågan på fordon, eftersom fordonsfrågan måste hanteras i anbudet till Trafikverket.

Resultaträkning

Mkr		2010	2009
Rörelsens intäkter			
Nettoomsättning	Not 1	82,8	131,3
Övriga rörelseintäkter	Not 2	36,2	3,4
SUMMA		119,0	134,7
Rörelsens kostnader			
Personalkostnader	Not 3	-4,6	-4,9
Övriga rörelsekostnader	Not 4	-29,9	-33,0
Avskrivningar och nedskrivningar	Not 5	-39,9	-66,9
SUMMA		-74,4	-104,8
Rörelseresultat		44,6	29,9
Resultat från finansiella investeringar			
Resultat från värdepapper och fordringar som är anläggningstillgångar	Not 6	298,0	317,9
Övriga ränteintäkter och liknande	Not 6	1,0	12,9
Räntekostnader och liknande	Not 7	-297,9	-335,2
SUMMA		1,1	-4,4
Resultat efter finansiella poster		45,7	25,5

Kommentarer till resultaträkning

Nedan förklaras resultaträkningens större poster.

Rörelsens intäkter

Rörelsens intäkter består i huvudsak av hyror för fordon i egen förvaltning 81,0 Mkr (90,1 Mkr). Försäljning av fordon har gett upphov till en realisationsvinst på 35,1 Mkr (0,0 Mkr) och omstrukturering av leasingtransaktioner har gett engångsintäkter uppgående till 1,1 Mkr (3,4 Mkr).

Rörelsens kostnader

Personalkostnaderna uppgår till 4,6 Mkr (4,9 Mkr). Under året uppgick utgifter för tidigare anställd personal till 11,3 Mkr (6,1 Mkr). Dessa utgifter avräknas mot reserv.

Som *Övriga rörelsekostnader* redovisas bland annat kostnader för förvaltning, drift och underhåll av egna fordon uppgående till 18,1 Mkr (17,4 Mkr).

År 2010 har nuvärdet av framtida förväntad förräntning av överskottsfonderna i Skandia Liv ökat med 2,6 Mkr (-2,0 Mkr). Reserven för värdesäkringar har justerats vilket gett en resultatpåverkan om 0,9 Mkr (4,6 Mkr). Personskadeersättningar har påverkat årets resultat med -1,0 Mkr (-12,7 Mkr) och ytterligare avsättning till reserven för risker i obligationsportföljen har en resultatpåverkan på -8,9 Mkr.

Avskrivningar avser i huvudsak fordon i egen förvaltning 39,8 Mkr (39,9 Mkr). Under föregående år uppgick avskrivningarna på färjor till 26,9 Mkr.

Finansnetto

Finansnettot består bland annat av några poster som ger exakt lika stora intäkter och kostnader. Detta gäller förräntning av obligationsportföljen, 257,7 Mkr (259,0 Mkr). Vidare betalar Statens järnvägar räntor för de leasade loken och vagnarna, 16,1 Mkr (28,3 Mkr). Dessa räntekostnader debiteras i sin helhet SJ AB. Ränteintäkter på fordran på SL uppgår till 24,1 Mkr (27,5 Mkr) och motsvaras av en lika stor räntekostnad mot Riksgälden.

EUROFIMA har inte lämnat någon utdelning under året. Föregående år uppgick utdelningen till 3,0 Mkr.

Saldot av finansiella poster blir 1,1 Mkr (-4,4 Mkr).

Resultat efter finansiella poster

Årets resultat efter finansiella poster uppgår till 45,7 Mkr (25,5 Mkr). Då ingår realisationsvinst vid försäljning av motorvagnar 35,1 Mkr, upplösning av reserv för leasinglösen 1,1 Mkr och engångsersättning till försäkringskassan för administration av livräntor -1,1 Mkr. Dessutom ingår justering av reserver med en total resultateffekt om -6,4 Mkr (-9,7 Mkr).



Ett av Statens järnvägars Rc6-lok drar persontåget Göteborg-Karlstad som här passerar Svartå. Foto: Daniel Majd.

Balansräkning

Mkr		2010	2009
TILLGÅNGAR			
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Materiella anläggningstillgångar			
Maskiner och tekniska anläggningar		175,4	240,8
Inventarier, verktyg och installationer		0,0	0,1
SUMMA	Not 8	175,4	240,9
Finansiella anläggningstillgångar			
Långfristiga värdepappersinnehav	Not 9	3 775,4	4 001,4
Andra långfristiga fordringar	Not 10	1 021,0	2 044,9
SUMMA		4 796,4	6 046,3
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		6,4	5,2
Övriga fordringar	Not 11	152,8	273,0
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	Not 12	3,9	5,2
SUMMA		163,1	283,4
KASSA OCH BANK	Not 13	190,7	216,9
SUMMA TILLGÅNGAR		5 325,6	6 787,5
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Fritt eget kapital		222,9	197,4
Årets resultat		45,7	25,5
SUMMA	Not 14	268,6	222,9
Avsättningar			
Icke räntebärande avsättningar		357,6	350,4
SUMMA	Not 15	357,6	350,4
Långfristiga skulder			
Räntebärande skulder			
Skulder till kreditinstitut	Not 16, 18	4 683,6	5 909,7
SUMMA		4 683,6	5 909,7
Kortfristiga skulder			
Räntebärande skulder			
Skulder till kreditinstitut	Not 17, 18	-	251,5
Icke räntebärande skulder			
Leverantörsskulder		7,3	21,8
Övriga icke räntebärande skulder	Not 19	1,4	23,4
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	Not 20	7,1	7,8
SUMMA		15,8	304,5
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		5 325,6	6 787,5
Poster inom linjen			
Ställda säkerheter	Not 21	924,2	inga
Ansvarsförbindelser (se not 22)			

Finansieringsanalys

Mkr	2010	2009
Rörelsen		
Rörelsens resultat före avskrivningar	84,5	96,8
Finansiella intäkter och kostnader	1,1	-4,4
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet, - resultat vid försäljning av inventarier	-35,3	-0,3
- förändring av avsättningar	7,2	11,4
Kassaflöde före förändring i rörelsekapital och investeringar	57,5	103,5
Förändring av kortfristiga fordringar	120,3	54,1
Förändring av kortfristiga skulder	-288,8	-44,4
Kassaflöde före investeringar	-111,0	113,2
Investeringar		
Förändring av finansiella anläggningstillgångar	1 249,9	434,0
Förvärv av materiella anläggningstillgångar	-5,0	-1,6
Försäljning av materiella anläggningstillgångar	66,0	345,5
Nettoinvesteringar i rörelsen	1 310,9	777,9
Kassaflöde efter investeringar	1 199,9	891,1
Finansiering		
Förändring av räntebärande lån	-1 226,1	-1 870,4
Likviditetsförändring	-26,2	-979,3
Likvida medel vid årets början	216,9	1 196,2
Likvida medel vid årets slut	190,7	216,9
Förändring i likvida medel	-26,2	-979,3

Kommentarer till balansräkning och finansieringsanalys

Anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar består i huvudsak av fordon i egen förvaltning med tillhörande komponenter. Bokfört värde på fordon i egen förvaltning med tillhörande komponenter uppgår till 175,4 Mkr (240,8 Mkr).

Finansiella anläggningstillgångar består av obligationer på 3 759,5 Mkr (3 985,5 Mkr), som ska finansiera lösen av leasingkontrakten när de förfaller liksom lån som upptagits i Riksgälden vid förtida lösen av leasingkontrakt. Vidare finns fordringar på SJ AB och Green Cargo AB avseende de underuthyrningsavtal som finns för Statens järnvägars uthyrning av leasade lok och vagnar, 954,4 Mkr (1 976,2 Mkr). Dessutom ingår nuvärdet av överskottsfonden i Skandia Liv 66,6 Mkr (68,7 Mkr) och för föregående år fordringar på SL avseende långfristig del av den historiska kapitalkostnadsersättningen.

Årets förändring förklaras av:

- Förändring av värdet på obligationsportföljen -226,0 Mkr
- Amortering av fordran på Green Cargo AB -21,8 Mkr
- Amortering av fordran på SJ AB -1 000,0 Mkr
- Förändrat värde på överskottsfond i Skandia Liv -2,1 Mkr

Omsättningstillgångar

Kundfordringarna uppgår till 6,4 Mkr (5,2 Mkr).

Övriga fordringar består uteslutande av en momsfordran på 152,8 Mkr (19,9 Mkr). Föregående år ingick kortfristig del av fordran på SL med 251,5 Mkr.

Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter består huvudsakligen av upplupna ränteintäkter på leasingfordringarna för järnvägsfordon.

Eget kapital

Statens järnvägar har ett Eget kapital om 268,6 Mkr (222,9 Mkr).

Avsättningar

Avsättningarna avser främst reserv som byggs upp vid debitering av riskavspeglade avgift för utestående leasingfinansiering, 239,2 Mkr (229,4 Mkr). Dessutom finns reserver för Statens järnvägars åtaganden före år 2001, 19,5 Mkr (24,3 Mkr). I bokslutet har den del av reserven som avser kollektivavtalade personskadeersättningar justerats så att den uppgår till 12,5 Mkr (11,8

Mkr). Statens järnvägar svarar för kostnader för arbetsskador (olycksfall och sjukdom) som inträffat under åren 1973-1997.

Bland avsättningarna återfinns också reserven för värdesäkring av förmåner i försäkringarna hos Skandia Liv 53,2 Mkr (58,7 Mkr), samt avsättning för oförsäkrade förmåner, 24,5 Mkr (25,7 Mkr). Statens järnvägar har i samråd med Riksgälden gjort en bedömning av risken för kreditförluster i obligationsportföljen. En ny bedömning har gjorts i årsbokslutet varvid reserven justerats så att den uppgår till 21,0 Mkr (12,2 Mkr).

Långfristiga skulder

De långfristiga skulderna till kreditinstitut uppgår till totalt 4 683,6 Mkr (5 909,7 Mkr).

Årets förändring förklaras av:

- Förändring av skulder matchade mot obligationsportfölj -226,0 Mkr
- Amortering av leasingskuld -1 000,0 Mkr

Kortfristiga skulder

De kortfristiga skulderna består främst av leverantörsskulder. Föregående år ingick även kortfristig del av skuld till Riksgälden avseende fordran på SL 251,5 Mkr.

Kassaflöde från den löpande verksamheten

Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgår till 57,5 Mkr (103,5 Mkr) och består främst av rörelseresultatet från uthyrning av järnvägsfordon och det redovisade finansnettot. Årets redovisade resultat innehåller förändringar i avsättningar men dessa poster har inte påverkat kassaflödet och återförs därför i kassaflödesanalysen.

Investeringsverksamheten

Investeringarna i materiella anläggningstillgångar avser främst investeringar i fordonen i egen förvaltning. Förändringen av finansiella anläggningstillgångar förklaras under stycket *Anläggningstillgångar* ovan.

Finansieringsverksamheten

Det negativa kassaflödet från finansieringsverksamheten utgörs huvudsakligen av amorteringar.

Likvida medel

Likvida medel har under året minskat med 26,2 Mkr till 190,7 Mkr (216,9 Mkr). Momsfordran på 152,8 Mkr utbetalades den 19 januari 2011.

Redovisningsprinciper

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

Värderingsprinciper

Obligationssportföljen och leasingkulden värderas enligt beskrivning i principavsnittet under *Finansiell leasing och leasehold* nedan. Övriga tillgångar och skulder är redovisade till historiska anskaffningsvärden, i tillämpliga fall med avdrag för avskrivningar. Detta gäller dock inte överskottsfonden i Skandia Liv och värdesäkring av framtida pensionsåtaganden, där framtida överskott/åtagande värderas per balansdagen och nuvärdesberäknas. Även övriga avsättningar värderas individuellt vid årsskiftena.

Klassificering

Anläggningstillgångar och långfristiga skulder består i allt väsentligt av belopp som ursprungligen förväntades återvinnas eller betalas efter mer än tolv månader. De belopp som förväntas återvinnas eller betalas inom tolv månader räknat från balansdagen specificeras i anslutning till respektive not. Omsättningstillgångar och kortfristiga skulder består i allt väsentligt av belopp som förväntas återvinnas eller betalas inom tolv månader räknat från balansdagen.

Inventarier med ett anskaffningsvärde understigande 10 000 kronor kostnadsförs.

Avskrivningar

Avskrivningarna baseras på anskaffningskostnaden och i tillämpliga fall på tidigare gjorda uppskrivningar. Inventarier skrivs årligen av med 33 %. Rullande materiel skrivs av till och med juni 2013 till ett fastställt restvärde. Komponenter skrivs av till och med år 2010. Avskrivningarna på färjan var beräknade så att restvärdet motsvarade det avtalade belopp till vilket den avyttrats.

Utländska valutor

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

Verksamhetsgrenar

Från och med innevarande år har presentationen av verksamhetsgrenarna ändrats för att ge en mer rättvisande bild av verksamheten. Gemensamma administrationskostnader har brutits ut från verksamhetsgrenen "Avveckling" och debiteras i sin helhet de tre verksamhetsgrenarna. Siffrorna för år 2009 är ändrade för att få jämförbarhet mellan åren.

Finansiell leasing och leasehold

Bakgrund

Under 1990-talet har Statens järnvägar ingått avtal med svenska och utländska motparter om två typer av leasingtransaktioner, s.k. sale and lease back och s.k. leasehold av rullande materiel och fartyg.

I "sale and lease back"-transaktionerna säljs utrustningen för att därefter hyras tillbaka till Statens järnvägar genom leasingkontrakt av finansiell natur. Grundfinansieringen tillhandahålls av EUROFIMA eller annan bank till förmånliga räntevillkor.

En "leasehold" är i detta sammanhang 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 finansieras helt med obligationer, vilka i redovisningen motsvaras av en lika stor skuldavsättning. Uppräkning av tillgång och skuld sker på motsvarande sätt som för "sale and lease back"-avtalen.

Vid bolagiseringen kvarlåg leasingkulden i Statens järnvägar. Underuthyrningsavtal träffades med SJ AB och Green Cargo AB där bolagen hyrde fordonen från Statens järnvägar enligt villkor som speglade Statens järnvägars leasingavtal. Statens järnvägars leasingkuld motsvarades därför av en lika stor finansiell fordran på dessa bolag.

I december 2010 löstes den sista kvarvarande "sale and lease back"-transaktionen, varför leasingportföljen nu endast omfattar "leasehold"-transaktioner samt en renodlad lånetransaktion.

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 ska Statens järnvägar betala ett i leasingavtalet fastställt belopp för att återfå full äganderätt till utrustningen. Detta belopp är finansierat genom placeringar i obligationer. Obligationerna redovisas som en tillgång omräknade till valutakursen från anskaffningstillfället och räknas årligen upp med upplupen ränta. Ingen omräkning sker till aktuell valutakurs. Värdet av obligationerna matchas av en skuldsättning och räknas upp i takt med denna.

De genomförda förtida lösen av leasingtransaktioner har i huvudsak finansierats med lån i Riksgälden som matchats mot obligationsportföljen. Den tidigare skulden till leasegivare har i dessa fall ersatts av en skuld till Riksgälden.

Uppräkningen av tillgångar (obligationer) och skulder till lease-givare och Riksgälden redovisas som ränteintäkt respektive räntekostnad och är definitionsmässigt lika stora.

I kvartalsbokslutet den sista mars 2009 skapades en avsättning motsvarande den i samråd med Riksgälden beräknade risken för kreditförluster i obligationsportföljen.

Likvida medel

Likvida medel utgörs av kassa och bank samt kortfristiga placeringar.

Avsättningar

En avsättning är en skuld som är oviss med avseende på belopp eller förfallotidpunkt. En avsättning redovisas i balansräkningen när det finns en legal eller informell förpliktelse som en följd av en inträffad händelse och det är troligt att ett utflöde av ekonomiska resurser kommer att krävas för att reglera förpliktelsen samt att en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras. Där effekten av när i tiden betalning sker är väsentlig, beräknas avsättningar genom diskontering av det förväntade framtida kassaflödet till en räntesats före skatt som återspeglar aktuella marknadsbedömningar av pengars tidsvärde och, om det är tillämpligt, de risker som är förknippade med skulden.

Pensioner

Pensionsavtalet PA03 gäller från och med år 2003 för statligt anställda födda 1943 eller senare. I PA03 ingår ålderspension, efterlevandepension och sjukpension.

För de nuvarande anställda betalas premier till Statens tjänstepensionsverk (SPV) för både avgiftsbestämda och förmånsbestämda pensionsdelar.

Pensionsskuld för tidigare anställda är beräknad av SPV. Den avser framförallt förtida pensioner från tiden innan Statens järnvägar började betala premier och är till största delen försäkrad i Skandia Liv. Till den del som åtagandet inte är försäkrat finns avsättning i balansräkningen.

Ansvarsförbindelser

En ansvarsförbindelse redovisas när det finns ett möjligt åtagande som härrör från inträffade händelser och vars förekomst bekräftas endast av att en eller flera osäkra framtida händelser inträffar eller uteblir. Det kan också finnas åtaganden som härrör från inträffade händelser men som inte redovisas som en skuld eller avsättning på grund av att det inte är troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas.

Avrundning

Tabeller och beräkningar summerar inte alltid eftersom de siffror som redovisas kan vara avrundade. I texter och tabeller redovisas siffror mellan 0 och 0,49 med 0. Ett streck anger att värde saknas.

Noter

Mkr	2010	2009		
Not 1 Nettoomsättning				
Intäkter från leasingverksamhet	1,6	40,7		
Uthyrning av fordon i egen förvaltning	81,0	90,1		
Övrigt	0,2	0,5		
Summa	82,8	131,3		
Not 2 Övriga rörelseintäkter				
Realisationsvinst	35,1	–		
Omstrukturering av leasingtransaktioner järnvägsfordon	1,1	3,4		
Summa	36,2	3,4		
Not 3 Personalkostnader				
			härav lön 2010	härav lön 2009
Utgifter avseende personal	-4,8	-5,1	-3,1	-3,4
Upplösning av avsättning för ovanstående	0,2	0,2	–	–
Summa	-4,6	-4,9	-3,1	-3,4
Medelantalet anställda				
män	6	11		
kvinnor	2	3		
Summa	8	14		
<p>Till affärsverkets generaldirektör har utbetalats 1,0 (1,0) Mkr i lön. Generaldirektören har ett tidsbegränsat förordnande t.o.m. 2011-12-31 enligt reglerna för statliga chefer. För tjänsten gäller pensionsrätt enligt det statliga pensionsavtalet PA03.</p> <p>Styrelsearvodet är 30 000 kronor per år till ledamöter (utom generaldirektören) och 50 000 kronor till ordföranden. Styrelseledamöternas styrelseuppdrag i andra statliga myndigheter och aktiebolag framgår av sista sidan i årsredovisningen.</p> <p>Pensionsskulden per 2010-12-31 uppgår enligt Statens tjänstepensionsverk till 114,9 Mkr (130,9 Mkr) och är försäkrad i Skandia Liv.</p>				
Not 4 Övriga rörelsekostnader				
Förvaltning, drift och underhåll av egna fordon	-18,1	-17,4		
Övriga kostnader	-4,3	-5,9		
Engångsbetalning för administration av arbetsskador	-1,1	–		
Justering av reserver				
Nuvärde av avkastning på överskottsfond i Skandia Liv	2,6	-2,0		
Nuvärde av framtida värdesäkring av pensioner	0,9	4,6		
Årets kostnad för personskadeersättning	–	-0,9		
Avsättning för personskadeersättning	-1,0	-11,8		
Avsättning för risker i obligationsportföljen	-8,9	–		
Justering av övriga reserver	–	0,4		
Summa	-29,9	-33,0		

	2010	2009
Not 5 Avskrivningar och nedskrivningar		
Fordon och komponenter i egen förvaltning	-39,8	-39,9
Färjor	–	-26,9
Inventarier	-0,1	-0,1
Summa	-39,9	-66,9

	2010	varav RGK	2009	varav RGK
Not 6 Ränteintäkter och liknande				
Långfristiga värdepappersinnehav	257,7	–	259,0	–
Leasingtillgångar, lok och vagnar	16,1	–	28,3	–
SL-fordran	24,1	–	27,5	–
Andra långfristiga fordringar	0,1	–	0,1	–
Utdelning på aktier i EUROFIMA	–	–	3,0	–
Summa	298,0	–	317,9	–
Placering av likvida medel	1,0	0,8	12,9	0,4
Summa	299,0	0,8	330,8	0,4

Not 7 Räntekostnader och liknande				
Skulduppräknig leasing	-257,7	-111,6	-259,0	-111,3
Leasingskulder, lok och vagnar	-16,1	–	-47,7	–
Lån i Riksgälden	-24,1	-24,1	-28,5	-28,5
Summa	-297,9	-135,7	-335,2	-139,8

Not 8 Materiella anläggningstillgångar	Järnvägsfordon	Komponenter	Inventarier	Totalt
Ingående anskaffningsvärde	480,1	32,6	1,8	514,5
Årets anskaffningar	5,0	–	–	5,0
Försäljningar/Utrangeringar	-66,9	-2,3	–	-69,2
Utgående anskaffningsvärde	418,2	30,3	1,8	450,3
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-246,1	-25,8	-1,7	-273,6
Årets avskrivningar	-33,4	-6,4	-0,1	-39,9
Försäljningar/Utrangeringar	36,7	1,9	–	38,6
Utgående ackumulerade avskrivningar	-242,8	-30,3	-1,8	-274,9
Utgående planenligt restvärde	175,4	0,0	0,0	175,4

Not 9 Långfristiga värdepappersinnehav		
Obligationer	3 759,5	3 985,5
Aktier i EUROFIMA	15,9	15,9
Summa	3 775,4	4 001,4

Obligationerna innehas för betalningar vid leasingavtalens förfall. Av innehavet i obligationer förfaller 402,3 Mkr inom ett år.

	2010	2009
Not 10 Andra långfristiga fordringar		
Leasing- och leaseholdavtal, SJ AB och Green Cargo AB	954,4	1 976,2
Överskottsfond i Skandia Liv	66,6	68,7
Summa	1 021,0	2 044,9

Av leasing- och leaseholdavtalen förfaller 20,8 Mkr inom ett år.

2010 års överskottsfond i skatteklasser	Tjänst	Kapital	Summa
Maximalt beräknat värde	85,7	4,3	90,0
Beräknat reservbehov	62,3	15,4	77,7
Tas upp som fordran	62,3	4,3	66,6

Not 11 Övriga fordringar

SL-fordran, kort del	–	251,5
Fordran mervärdesskatt	152,8	19,9
Övrigt	0,0	1,6
Summa	152,8	273,0

Not 12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

Upplupna ränteintäkter leasingfordringar	2,6	0,5
Upplupen ränteintäkt på SL-fordran	–	2,1
Övrigt	1,3	2,6
Summa	3,9	5,2

Not 13 Kassa och bank

Likvida medel i Riksgälden	156,6	14,0
Likvida medel i Nordea	34,1	202,9
Summa	190,7	216,9

Not 14 Eget kapital

Ingående eget kapital	222,9	209,3
Avsättning risk i obligationsportfölj	–	-11,9
Årets resultat	45,7	25,5
Utgående eget kapital	268,6	222,9

Not 15 Avsättningar

			Förbrukat	Avsatt/ upplöst
Affärsverkets åtaganden före år 2001	19,5	24,3	-5,5	0,7
Oförsäkrade förmåner	24,5	25,7	-1,2	–
Värdesäkring av framtida pensionsåtaganden	53,2	58,7	-4,6	-0,9
Riskreserv för leasing	239,2	229,4	–	9,8
Riskreserv för obligationsportföljen	21,0	12,2	–	8,9
Övrigt	0,2	0,1	–	0,1
Summa	357,6	350,4	-11,3	18,6

2010 års avsättningar i skatteklasser	Tjänst	Kapital	Summa
Oförsäkrade förmåner	20,2	4,3	24,5
Värdesäkring av framtida pensionsåtaganden	42,1	11,1	53,2
	62,3	15,4	77,7

	2010	2009
Not 16 Långfristiga skulder till kreditinstitut		
Leasingskuld för lok och vagnar	–	1 924,2
Låneskuld för lok och vagnar	924,2	–
Skuld till leasegivare matchad mot obligationsportfölj	802,8	699,1
Skuld till Riksgälden matchad mot obligationsportfölj	2 956,6	3 286,4
Summa	4 683,6	5 909,7

Av leasingskulderna förfaller 0,0 Mkr inom ett år.
 Av obligationsreserven förfaller 93,9 Mkr inom ett år.
 Av övrig skuld till Riksgälden förfaller 308,4 Mkr inom ett år.

Not 17 Övriga räntebärande skulder

Skuld till Riksgälden avseende SL, kort del	–	251,5
Summa	–	251,5

Not 18 Lån i Riksgälden

Ingående balans	3 537,8	3 576,5
Nyupptagna lån	–	123,8
Förändring i upplupen ränta	80,2	110,6
Amortering	-661,4	-273,1
Summa	2 956,6	3 537,8

Beviljad låneram i Riksgälden uppgår till 5 500 Mkr inom en total låneram om 8 000 Mkr.

Not 19 Övriga icke räntebärande skulder

Leasingavgift	–	22,3
Övriga	1,4	1,1
Summa	1,4	23,4

Not 20 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

Upplupna räntekostnader	3,2	3,4
Personalrelaterade kostnader	0,5	0,5
Övrigt	3,4	3,9
Summa	7,1	7,8

Not 21 Ställda säkerheter

Lok och vagnar med äganderättsförbehåll	924,2	inga
---	-------	------

Not 22 Ansvarsförbindelser

- Garantiförpliktelse att med maximalt CHF 52 miljoner täcka låneförpliktelser som kredittagare i EUROFIMA inte fullgör. Garantin träder i kraft först efter det att respektive garanterande stat inte täckt beloppet och när en garantireserv om CHF 464 miljoner är förbrukad.
- Åtagande att efter eventuellt beslut i EUROFIMAs styrelse erlægga ej inbetald del av tecknat aktiekapital, maximalt CHF 41,6 miljoner. Vid en eventuell inbetalning kommer värdet av långfristiga värdepappersinnehav att öka med samma belopp.
- Garantitåtagande avseende försäkring för eventuella förtida pensioner till personal vid före detta Swebus. En försäkringsteknisk beräkning på högsta möjliga kostnad visar 11 Mkr.
- Åtagande enligt leasingavtal att förvara ej uthyrd fordon i egen förvaltning till respektive avtals utgång.

Rörelsegrenar och flerårsöversikt

Statens järnvägars rörelsegrenar är av mycket skiftande karaktär. För de rörelsegrenar som har resultatmål och för Statens järnvägar totalt redovisas därför endast de nyckeltal som ger en meningsfull bild av verksamheternas utveckling.

Förvaltning av leasing- och leaseholdåtaganden

År	Omsättning	Resultat efter finansiella poster			Totalt
		Järnvägsfordon	Färjor	Engångsposter	
2006	192,6	-0,7	13,7	31,2	44,2
2007	194,3	-0,6	14,2	–	13,6
2008	48,9	-0,5	4,6	45,2	49,3
2009	40,6	-1,2	2,5	3,4	4,7
2010	1,6	0,0	–	1,1	1,1

Förvaltning av järnvägsfordon

År	Omsättning	Uthyrningsgrad	Investeringar	Sysselsatt kapital	Resultat före finansiella poster	Resultat efter finansiella poster	Avkastning på sysselsatt kapital
2006	102,2	90 %	54,6	241,1	29,1	16,3	12,5 %
2007	93,2	90 %	80,6	258,7	18,5	2,4	7,4 %
2008	92,1	92 %	66,3	292,7	35,9	15,3	13,0 %
2009	90,4	97 %	1,6	240,8	29,2	19,4	10,9 %
2010	116,1	98 %	5,0	175,4	53,5	46,5	25,7 %

Statens järnvägar totalt

År	Antal anställda verksamma vid verket	Antal anställda ej verksamma	Resultat före finansiella poster	Resultat efter finansiella poster	Eget kapital
2001	8	289	-0,8	-16,4	-19,5
2002	7	165	14,1	20,5	1,0
2003	4	105	-32,5	-50,2	-49,2
2004	3	69	28,3	10,6	-38,6
2005	5	51	110,7	95,8	57,2
2006	5	39	41,1	58,1	115,3
2007	6	18	45,0	30,7	146,1
2008	6	11	67,7	63,2	209,3
2009	5	5	29,9	25,5	222,9
2010	5	1	44,6	45,7	268,6

Vi intygar att årsredovisningen ger en rättvisande bild av verksamhetens resultat samt av kostnader, intäkter och myndighetens ekonomiska ställning.

Stockholm den 15 februari 2011

Lennart Dahlborg
Generaldirektör

Bo Wikström
Ordförande

Elisabet Annell

Per-Olof Granbom

Magnus Persson

Charlotte Sandart

Styrelse



Från vänster stående

Lennart Dahlborg
Generaldirektör
Styrelseledamot i EUROFIMA

Per-Olof Granbom
Civilingenjör

Bo Wikström
Styrelseordförande
Senior advisor i Trafikverket

Magnus Persson
Vice ordförande
Regiondirektör, Regionförbundet Örebro Län
Styrelseledamot i Örebro Innovation Center AB
Styrelseledamot i Mediecenter Mälardalen AB

Från vänster sittande

Elisabet Annell
Företagare
Styrelseledamot i JM AB
Styrelseledamot i Upplands Motor AB
Styrelseledamot i Mercuri International AB
Styrelseledamot i Knightec AB
Styrelseledamot i LRF Konsult AB
Styrelseledamot i Öresundsbrokonsortiet
Styrelseledamot i SVEDAB
Styrelseledamot i Botniabanan AB
Styrelseledamot i Arlanda Infrastructure AB

Charlotte Sandart
Chefsjurist Ålandsbanken Sverige AB

Revisionsberättelse för Statens järnvägar

Rapport om årsredovisningen

Riksrevisionen har reviderat årsredovisningen för Statens järnvägar för 2010, daterad 2011-02-15.

Myndighetsledningens ansvar för årsredovisningen

Det är myndighetsledningen som har ansvaret för att upprätta en årsredovisning som ger en rättvisande bild enligt förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag samt i enlighet med instruktion, regleringsbrev och övriga beslut för myndigheten. Myndighetsledningen har också ansvar för den interna styrning och kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Revisorns ansvar

Riksrevisionens ansvar är att uttala sig om årsredovisningen på grundval av sin revision. Riksrevisionen har utfört revisionen enligt god revisionssed. Denna sed kräver att Riksrevisionen följer yrkesetiska krav samt planerar och utför revisionen för att uppnå rimlig säkerhet om huruvida årsredovisningen innehåller väsentliga felaktigheter.

En revision innefattar att genom olika åtgärder inhämta revisionsbevis om belopp och annan information i årsredovisningen samt om ledningen i sin förvaltning följer tillämpliga föreskrifter och särskilda beslut. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna styrningen och kontrollen som är relevanta för hur myndigheten upprättar årsredovisningen för att ge en rättvisande bild. Syftet är att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte att göra ett uttalande om effektiviteten i myndighetens interna styrning och kontroll.

En revision innefattar också en utvärdering av ändamålsenligheten i de redovisningsprinciper som har använts och av rimligheten i myndighetsledningens uppskattningar i redovisningen, liksom en utvärdering av den övergripande presentationen i årsredovisningen.

Riksrevisionen anser att de revisionsbevis som har inhämtats är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för uttalandet.

Uttalande

Enligt Riksrevisionens uppfattning ger årsredovisningen en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Statens järnvägars finansiella ställning per den 31 december 2010 och av dess resultat och finansiering för året enligt förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, instruktion, regleringsbrev och övriga beslut för myndigheten.

Ansvarig revisor Leif Lundin har beslutat i detta ärende.
Uppdragsledare Kerstin Jönsson har varit föredragande.

Leif Lundin

Kerstin Jönsson



Nattåget mellan Stockholm och Narvik vid Tornehamn. Foto: Anders Jansson.



Dagtåget Narvik-Luleå i Luleå. Foto: Anders Jansson.



STATENS JÄRNVÄGAR