

Arlandabanan Infrastructure AB

Årsredovisning 2013

Innehåll	Sida
Förvaltningsberättelse	2
Bolagsstyrningsrapport	6
Resultaträkning	9
Balansräkning	10
Förändringar i eget kapital	11
Kassaflödesanalys	11
Redovisningsprinciper och upplysningar	12
Underskrifter	18

Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för Arlandabanan Infrastructure AB avger härmed följande årsredovisning för räkenskapsåret 2013.

Ägarförhållande

Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB) är ett statligt ägt bolag, vars aktier förvaltas av regeringen (Näringsdepartementet).

Verksamhet

AIAB äger järnvägsanläggningen Arlandabanan och svarar för statens rättigheter och skyldigheter rörande denna. Arlandabanan knyter samman Stockholm-Arlanda flygplats (Arlanda flygplats) med det järnvägsnät som staten äger. Banan sträcker sig mellan Rosersberg via Arlanda flygplats till Odensala. AIAB upplåter i sin tur Arlandabanan till A-Train AB (A-Train) tillsammans med de rättigheter som krävs för att driva snabbtågspendeln Arlanda Express mellan Stockholm-Arlanda flygplats och Stockholm Central. A-Train AB ägs till hundra procent av Macquarie European Infrastructure Fond via MEIF Stockholm AB.

I AIAB:s uppdrag ingår kontroll av att driften av järnvägsanläggningen och snabbtågspendeln sker i enlighet med ingångna avtal. AIAB ska också verka för en integrerad och effektiv trafikering av Arlandabanan.

Projektavtalet och Arlandabanan

AIAB gav genom upphandling A-Train uppdraget att bygga, driva och finansiera Arlandabanan. Arlandabanan Project Agreement, Projektavtalet, ingicks 1995 och gäller i 40 år. Järnvägsanläggningen färdigställdes 1999 och överlämnades samma år till AIAB, se även Finansiering. Anläggningen omfattar tre järnvägsstationer på Arlanda flygplats. Arlanda Norra och Arlanda Södra, som används av snabbtågspendeln Arlanda Express, samt Arlanda Central för den övriga tågtrafiken till Arlanda flygplats. På Stockholm Central byggdes plattform 1 samt spår 1 och 2 om och anpassades till snabbtågspendeln Arlanda Express.

A-Train AB – rättigheter och skyldigheter

A-Train innehar infrastrukturförvaltartillstånd för Arlandabanan och fullgör samtliga skyldigheter enligt gällande lag gentemot järnvägsföretagen. A-Train har rätt till biljettintäkterna för Arlanda Express och rätt att erhålla ersättning i form av banavgifter och stationsavgifter från de tågoperatörer som utnyttjar Arlandabanan och Arlanda Central. I A-Trains åtagande ingår anskaffning av tågsätt, ansvar för kapacitetsfördelningen liksom att fastställa avgifterna på Arlandabanan. A-Train har också skyldighet att anpassa järnvägen till de nya krav som kan komma inom det av staten förvaldade järnvägsnätet. A-Train har rätt att begära förlängning av avtalet med ytterligare 10 år. Om så sker har AIAB rätt att konkurrensutsätta driften av anläggningen och neka en förlängning av A-Trains avtal till förmån för ett mer fördelaktigt anbud.

AIAB - option

AIAB har enligt avtalet en option att efter den 3 juli 2012, mot ersättning, återta dispositionen av anläggningen, t ex om A-Train AB inte på ett tillfredsställande sätt medverkar till koordinering och integrering av järnvägstrafiken på Arlandabanan. AIAB har genom avtal med Trafikverket, Jernhusen AB respektive Swedavia AB säkerställt AIAB:s åtaganden enligt Projektavtalet. Om avtalet med A-Train AB upphör i förtid och bolagets långgivare inte utnyttjar sin rättighet att stiga in som part i avtalet, återtar AIAB järnvägsanläggningen och rätten till de sex tåglägena per timme och riktning på den järnvägsanläggning som Trafikverket förvaltar. AIAB måste i så fall se till verksamheten kan fortsätta utan avbrott. AIAB har även under vissa förutsättningar rätt och skyldighet att överta sex av de sju snabbtågen som används i snabbtågspendeltrafiken mellan Arlanda flygplats och Stockholm Central.

Finansiering

Finansiering av anläggningen

Arlandabanan är ett mellan staten och det privata näringslivet samfinansierat infrastrukturprojekt, som även omfattar driften av snabbtågspendeln. Svenska staten har till A-Train bidragit med dels 850 miljoner kronor i form av bidrag och dels med ett av Riksgälden utställt ränte- och amorteringsfritt royaltylån på 1 miljard kronor. Avtalet ger svenska staten, via Riksgälden, rätt till del i eventuell vinst i A-Train i form av royalty. Vinstdelning sker när A-Train har uppnått en ackumulerad avkastning motsvarande STIBOR + 4 procentenheter. Villkorslånet och dess räntekostnader samt eventuell utbetalning av royalty ligger utanför AIAB:s ekonomiska redovisning. Trafikverket erlägger räntekostnaderna för villkorslånet till Riksgälden med hjälp av anslagsmedel. Lånet har således ingen påverkan på AIAB:s finansiella rapportering.

Finansiering av AIAB:s verksamhet

Samtliga betydande ekonomiska transaktioner genomfördes 1999 i samband med att anläggningen överlämnades till AIAB och nyttjanderätten uppläts till A-Train. AIAB:s hyreskostnader för mark och nyttjanderätt på Stockholm Central och Arlanda flygplats vidarefaktureras A-Train. A-Train erlägger också ersättning för vissa övervakningskostnader. Här utöver uppbär AIAB ersättning av Trafikverket för utförda tjänster. AIAB:s ägare har genom Trafikverket förbundet sig att årligen täcka uppkomna underskott i verksamheten, varför bolagets resultat alltid uppgår till noll.

Verksamheten 2013

<i>Flerårsöversikt (tkr)</i>	2013	2012	2011	2010	2009
Nettoomsättning	66 982	66 516	66 284	62 958	65 250
Resultat efter finansiella poster	0	0	0	0	0
Balansomslutning	1 511 336	1 584 443	1 654 875	1 718 202	1 790 660
Soliditet, %	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5

<i>Trafik och trafiktillväxt (tusental)</i>	2013	2012	Ökn +/ Minskn -
Arlanda Express			
Antal passagerare (inkl arbetsresor)	3 335	3 280	1,6
Marknadsandel, %	14,2	14,5	--
Marknaden i övrigt – antal passagerare			
Övriga järnvägsföretag, SJ AB, SL och UL	1 648	1 323	24,6
Arlanda flygplats	20 682	19 642	5,3
Bromma flygplats	2 280	2 295	-0,6
Skavsta flygplats	2 170	2 322	-6,6

Marknad

Inrikes- och utrikesresandet på Arlanda flygplats ökade med 1 respektive 7 procent under 2013. I december 2012 startade SL den nya pendeltågslinjen Tumba/Älvsjö-Uppsala via Stockholm och Arlanda och 2013 var därmed det första helåret med direkt konkurrerande järnvägstrafik parallellt med Arlanda Express. Resandet med SL:s pendeltågstrafik till Arlanda, som också betjänar mellanliggande stationer, ökade med 25 procent. Den nya trafiken fick endast en begränsad påverkan på Arlanda Express. Trots konkurrensen från SL-trafiken betjänade Arlanda Express 1,6 procent fler resenärer än 2012. Sammantaget gjordes 5 miljoner tågresor till Arlanda 2013. Det är en ökning med 8,3 procent, vilket motsvarar 380 000 fler tågresor. Under året har Arlanda Express utökat antalet kampanjer och erbjudanden som gjort det billigare att resa med Arlanda Express under vissa perioder. SL-trafiken erbjuder tågresor till Arlanda till ordinarie SL/UL-taxa men med ett tillägg för avstigande på Arlanda Central.

Övriga aktiviteter

Översynen av avtalen för Arlandabanan har fortsatt under 2013. Samtidigt har djupanalyser genomförts i syfte att bedöma vilka effekter ett fjärde järnvägspaketet i EU skulle medföra. I

november påbörjades granskningsarbetet av A-Trains föreslagna refinansiering. Arbetet beräknas bli avslutat under 2014.

Bolagsstyrning

Regeringen har riksdagens uppdrag att aktivt förvalta de statligt ägda bolagen. Regeringens redogörelse för mål, tillämpliga ramverk och inställning till bolagsstyrningsfrågor finns samlat i Statens ägarpolicy och riktlinjer för företag med statligt ägande 2013. AIAB:s målsättning är att följa och tillämpa statens riktlinjer. Styrelsens arbete under året finns redovisat i bolagsstyrningsrapporten. Bolagets hållbarhetsredovisning uppdateras årligen och publiceras på bolagets hemsida.

Finansiella mål

Arlandabanans finansiella konstruktion är sådan att AIAB fram till att avtalet upphör inte kommer att redovisa vare sig några vinster eller förluster, se även Finansiering av AIAB:s verksamhet.

Risker och riskhantering

Väsentliga risker i projektet har i och med Projektavtalets tillkomst fördelats och placerats mellan parterna, svenska staten, A-Train AB och dess ägare samt övriga finansörer. Statens risk utgörs idag främst av eventuell utebliven royalty p.g.a. för låg eller ingen vinst i A-Train AB under avtalstiden. Ränterisk, byggrisk och trafikrisk är överförda till A-Train liksom den kommersiella risken för Arlanda Express.

Finansiella risker

Arlanda Express utveckling är beroende av hur verksamheten på Arlanda flygplats utvecklas. Utöver de ekonomiska faktorerna påverkas flyget även av klimatfrågorna. Skulle t ex flygtrafiken begränsas, minskar förutsättningarna för vinstdelning/utbetalning av royalty.

Under hösten 2010 fullföljdes avregleringen av marknaden för persontrafik på det svenska järnvägsnätet. Dock har endast de järnvägsföretag som AIAB godkänt rätt att ta upp och lämna av passagerare som reser till eller från Arlanda flygplats på linjen mellan Stockholm Central och Arlanda flygplats. Genom bestämmelsen har i princip ingen ökad risk för AIAB uppstått avseende skyldigheter gentemot A-Train.

AIAB:s uppgift är att bevaka och rapportera till Riksgälden när man får kännedom om förhållanden som kan påverka den vinstdelning som staten har rätt till när A-Trains ägare nått den avtalade nivån på avkastningen.

Skador på anläggningen

Exempel på skador är att externa aktörer vidtar exploaterings- och utvecklingsåtgärder i nära anslutning till Arlandabanan och härigenom skadar anläggningen. Ett sådant utvecklingsprojekt pågår vid Stockholm Central där Jernhusen AB har utvidgat centralhallen och byggt om anläggningar som ägs eller nyttjas av AIAB. Utbyggnaden av Citybanan under centrala Stockholm kan också komma att påverka AIAB:s anläggning och Arlanda Express stationshus vid Stockholm Central. Trafikverket anlägger en ny trafikplats på E4 vid Rosersberg, vilket direkt påverkar AIAB:s järnvägsanläggningar genom schaktningar och byggnadsarbeten intill och under järnvägen. På Arlanda flygplats har ett nytt hotell byggts vid Sky City direkt ovanpå Arlandabanan och ombyggnader planeras av såväl Terminal 2 som Terminal 5. Samtliga ombyggnader berör AIAB:s anläggning på ett eller annat sätt.

I allt väsentligt placeras riskerna hos respektive exploitör genom särskilda genomförandeavtal. Genom ett aktivt deltagande i plansamråd ser AIAB till att bevaka sin rätt som sakägare samt att rättigheter och skyldigheter hanteras så förmånligt som möjligt för bolagets del. Det åligger A-Train att teckna skadeförsäkringar för verksamheten och AIAB att årligen kontrollera att försäkringsskyddet är tillfredsställande.

Back-to-back-avtal

AIAB:s skyldigheter mot A-Train är säkerställda genom speglade avtal med andra statligt ägda företag och myndigheter genom så kallade back-to-back-avtal och genom att regeringen via ett särskilt avtal åtagit sig att se till att AIAB alltid kan fullgöra sina skyldigheter enligt avtalet.

Markupplåtelse

AIAB ska bevaka så att det inte sker förändringar i de markupplåtelse som gjorts i samband med projekteringen av banan och som kan försämra statens position eller inkräkta på A-Trains möjligheter att bedriva sin verksamhet. AIAB har därför förvärvat fastigheten Mentorn 2 på Stockholm Central för att genom servitut trygga företagets rättigheter vad gäller uthyrd mark. I december 2012 avslutades förhandlingarna med Swedavia AB rörande AIAB:s servitut på Arlanda flygplats.

Miljö

Enligt Miljöbalken kan det eventuellt föreligga ett ansvar för återställning vid upphörande av verksamheten. Eftersom järnvägen kommit till för ett varaktigt bruk har det inte bedömts som meningsfullt att beräkna de kostnadsmissiga konsekvenserna av ett sådant krav.

Väsentliga händelser efter räkenskapsårets utgång

Inga väsentliga händelser har inträffat efter räkenskapsårets utgång.

Vinstdisposition

Resultat att disponera föreligger ej.

Bolagsstyrningsrapport

Tillämpning av Kodens

Koden riktar sig till svenska aktiebolag vars aktier är upptagna till handel på en reglerad marknad i Sverige. Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB) bedriver en mycket begränsad affärsverksamhet och har en anställd. Bolaget följer Kodens bestämmelser i den mån de är tillämpliga på bolaget. Kodens ska tillämpas enligt principen ”följa eller förklara” och staten har valt att göra vissa undantag från koden. I enlighet med denna princip lämnas nedan en redogörelse för vilka avvikelser som förekommer i statens ägarpolicy och Arlandabanan.

Bolagsstämma

Om styrelsens ordförande lämnar sitt uppdrag under mandattiden ska ägaren, i stället för styrelsen, snarast välja ny ordförande på en extra bolagsstämma. Regeringen utser en representant som ska närvara vid AIAB:s stämmor. Datum för stämmor fastställs i samråd med Näringsdepartementet. Ekonomiska mål beslutas av bolagsstämman.

Val och arvodering av styrelse och revisorer

Styrelsenomineringsprocessen samordnas av enheten för statligt ägande inom Näringsdepartementet. Styrelseledamöternas oberoende i förhållande till staten behöver inte redovisas. Regeringen fastlägger styrelsearvodet. Regeringen har beslutat att styrelseledamöter som idag är anställda i Regeringskansliet inte ska uppbära styrelsearvodet i statligt ägda företag. Statens principer ersätter således Kodens regler för valberedning. AIAB:s styrelse lämnar förslag till revisor för bolaget vid årsstämman och fungerar i detta fall som valberedning. Arvode till revisor utgår enligt räkning.

Revisionsutskott och ersättningsutskott

AIAB har inte inrättat något revisionsutskott respektive ersättningsutskott. Styrelsen för AIAB anser med hänsyn till bolagets verksamhet och styrelsens storlek att hela styrelsen bör vara insatt i och fullgöra sådana uppgifter som avser revision och ersättning till ledande befattningshavare.

Styrelsen

Styrelsens sammansättning

Styrelsen består av fyra ledamöter, varav tre kvinnor. Nedanstående information anger förhållandet per den 31 december 2013.

Karin Starrin: Styrelseordförande och i styrelsen sedan 2009. Styrelseordförande i Högskolan i Halmstad och Länsförsäkringar Halland. Född: 1947.

Elisabeth Annell: I styrelsen sedan 2009. Styrelseordförande i Knightec AB och Lärandet i Sverige AB samt styrelseledamot i Livförsäkringsbolaget Skandia. Född: 1945.

Hans Brändström: I styrelsen sedan 2007. Departementsråd vid Näringsdepartementet. Styrelseledamot i Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB och Öresundsbrokonsortiet. Född: 1958.

Kerstin Hessius: I styrelsen sedan 2012. Vd AP3 Tredje AP-fonden, styrelseledamot i Björn Borg AB, Hemsö Fastighets AB, SPP Liv Fondförsäkring AB, Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB, Vasakronan AB och Öresundsbrokonsortiet. Född: 1958.

Styrelsens arbete

Styrelsens arbetsordning och vd:s instruktioner fastställs årligen. Arbetsordningen upptar styrelsens ansvar och befogenheter, anvisningar för sammanträden och protokoll samt arbetsfördelningen mellan styrelseordförande, vd och styrelsen i övrigt. Styrelsens arbete följer en fast procedur för att säkerställa styrelsens behov av information.

Väsentliga och återkommande inslag i styrelsearbetet är att följa hur väl A-Train AB genomför sina förpliktelser liksom bolagets resultatutveckling, trafikutvecklingen på Arlandabanan, riskanalys och riskhanteringen inom AIAB samt översyn och uppdatering av avtalen rörande Arlandabanan.

Utvärdering

Styrelsen utvärderar sitt och vd:s arbete en gång per år enligt en särskild ordning. I samband med att styrelsen fattar beslut om årsredovisningen, utvärderar styrelsen sitt arbete med hänsyn till bolagets resultat. Resultatet av utvärderingen rapporteras av styrelsens ordförande till Näringsdepartementet.

Mötesfrekvens

Under verksamhetsåret 2013 har styrelsen haft sju styrelsemöten varav ett konstituerande möte samt ett extra möte. Styrelseledamöternas närvaro framgår av nedanstående tabell.

Styrelseledamot	Närvarofrekvens
Karin Starrin	7/7
Elisabet Annell Åhlund	4/7
Hans Brändström	7/7
Kerstin Hessius	7/7

Styrelsens ansvar i vissa frågor

Statligt ägda företag ska ha strategier för att hantera miljöhänsyn, sociala frågor, jämställdhet och etik. Bolagen ska enligt "Statens ägarpolicy 2013" bedrivas på ett sätt som gynnar en hållbar utveckling enligt Brundtlandkommissionens definition. Styrelsen har under 2013 fastställt långsiktiga hållbarhetsmål för AIAB med utgångspunkt från ISO 26000. Detaljerade mål kommer att utvecklas under 2014, liksom interna riktlinjer, rutiner, och rapporteringssystem för hållbart företagande inom AIAB:s verksamhetsområde. Mot bakgrund av bolagets begränsade verksamhet och att Arlandabanan är ett Offentligt Privat Samverkansprojekt (OPS) inriktas verksamhetsstyrningen mot sådana delområden där riskerna är påtagliga och AIAB:s möjlighet till påverkan är stor.

Verkställande direktör

Ulf Lundin är också vd för systerbolaget Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB (Svedab). Huvudanställningen är förlagd till Svedab och tjänsten är fördelad med 50 procent i vardera bolaget. Vd:s kostnader fördelas till lika delar mellan bolagen. Ulf Lundin var tidigare generaldirektör för Rikstrafiken och har bland annat varit generaldirektör för Järnvägsstyrelsen, departementsråd i Näringsdepartementet, kansliråd i Kommunikationsdepartementet och byrådirektör på Transportrådet samt styrelseledamot i flera statligt ägda bolag och i Europeiska Järnvägsbyrån ERA. Examen vid Samhällsplanerarlinjen, Stockholms universitet. Född: 1961.

Övriga uppdrag:

Vd har inte några intressen i bolag som AIAB har affärsförbindelser med.

Utvärdering

Verkställande direktörens arbete utvärderas en gång om året enligt en särskild ordning.

Ersättningar till ledande befattningshavare

AIAB följer statens riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare. Huvuddragen är att den totala ersättningen ska vara rimlig, präglad av måttfullhet och väl avvägd samt bidra till en god etik och företagskultur. Ersättningen ska utgöras av fast lön, pension samt övriga förmåner. Pensionsförmåner ska vara avgiftsbestämda. Pensioneringen sker från och med det år den anställde fyller 65 år. Uppsägningstiden ska uppgå till 6 månader. Årsstämman fattar varje år beslut om styrelsens förslag till principer för ersättningar till ledande befattningshavare. Rörliga ersättningar förekommer inte.

Intern kontroll – styrelsens rapport

Styrelsen svarar för bolagets organisation och förvaltning av bolagets angelägenheter. Vd:s ansvar och befogenheter anges i en särskild arbetsordning. Rutinerna är starkt förenklade med hänsyn till att bolaget har en anställd.

Risker

En riskanalys upprättas inför varje styrelsemöte. Identifierade risker är klassificerade som verksamhets-, tekniska, juridiska samt finansiella risker. Riskerna är i huvudsak förknippade med projektavtalet som tecknats med A-Train AB.

Övrigt

Uppföljning av efterlevnaden av policies, riktlinjer, viktiga redovisningsfrågor samt behov av särskilda kontrollaktiviteter har gjorts av styrelsen i sin helhet. Löpande redovisning och finansiell rapportering sköts av systerbolaget Svedab enligt avtal. Finansiell avrapportering och budgetuppföljning har skett vid varje styrelsemöte.

Resultaträkning

TSEK	Not	2013	2012
Rörelsens intäkter			
Nettoomsättning	3	66 982	66 516
Summa rörelsens intäkter		66 982	66 516
Rörelsens kostnader			
Övriga externa kostnader	4	-9 723	-9 360
Personalkostnader	5	-705	-677
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar	2,7	-56 598	-56 573
Summa rörelsens kostnader		67 026	66 610
Rörelseresultat		-44	-94
Resultat från finansiella investeringar			
Ränteutgifter och liknande resultatposter		44	94
Summa resultat från finansiella investeringar		44	94
Resultat före skatt		0	0
Skatt på årets resultat	6	0	0
Årets resultat		0	0

Balansräkning

TSEK	Not	2013-12-31	2012-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
	7		
Arlandabanan		1 493 545	1 549 941
Inventarier		394	394
		1 493 939	1 550 335
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Andra långfristiga fordringar	8	0	713
Summa anläggningstillgångar		1 493 939	1 551 048
Omsättningstillgångar			
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Kundfordringar		1 844	11 153
Övriga fordringar		1 225	1 230
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	9	6 439	5 844
		9 508	18 227
Kassa och bank		7 889	15 168
Summa omsättningstillgångar		17 397	33 395
Summa tillgångar		1 511 336	1 584 443
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
<i>Bundet eget kapital</i>			
Aktiekapital	10	10 000	10 000
		10 000	10 000
<i>Fritt eget kapital</i>			
Balanserat resultat		0	0
Årets resultat		0	0
		0	0
Summa eget kapital		10 000	10 000
Långfristiga skulder			
Koncession Arlandabanan	11	1 437 150	1 493 545
Upplupna kostnader	12	0	713
Summa långfristiga skulder		1 437 150	1 494 258
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		2 464	17 426
Övriga skulder		45	44
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	13	61 677	62 715
Summa kortfristiga skulder		64 186	80 185
Summa eget kapital och skulder		1 511 336	1 584 443
Ställda säkerheter		Inga	Inga
Ansvarsförbindelser		Inga	Inga

Förändringar i eget kapital

TSEK	Aktie- kapital	Balansera t resultat	Årets resultat	Summa eget kapital
Eget kapital 2012-01-01	10 000	0	0	10 000
Årets resultat			0	0
Eget kapital 2012-12-31	10 000	0	0	10 000
Årets resultat			0	0
Eget kapital 2013-12-31	10 000	0	0	10 000

Kommentarer till förändringar i eget kapital

Staten har, mot bakgrund av att eget kapital är relativt litet i förhållande till de åtaganden bolaget har i projektet, utfärdat en obegränsad och ovillkorad likviditets- och kapitaltäckningsgaranti.

Kassaflödesanalys

TSEK	Not	2013	2012
Den löpande verksamheten			
Årets resultat		0	0
Justeringar för:			
Avskrivningar på materiella anläggningstillgångar		56 598	56 573
Koncession Arlandabanan	11	-56 396	-56 396
Förändring i rörelsekapital		-7 279	2 363
Kassaflöde från den löpande verksamheten		-7 077	2 540
Investeringsverksamheten			
Investering i materiella anläggningstillgångar		-202	-32
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-202	-32
Årets kassaflöde		-7 279	2 508
Likvida medel vid årets början		15 168	12 660
Likvida medel vid årets slut		7 889	15 168

Redovisningsprinciper och upplysningar

Not 1 Företagsinformation och allmänna upplysningar

Årsredovisningen för Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB) för räkenskapsåret 2013 har godkänts av styrelsen och verkställande direktören för publicering och kommer att föreläggas årsstämman den 30 april 2014 för fastställande.

Arlanda Project Agreement (Projektavtalet)

Avtalet reglerar grundläggande åtaganden och skyldigheter mellan AIAB och A-Train AB.

Back-to-back-avtal

Avtalet omfattar av Trafikverket, Swedavia AB och Jernhusen AB upplåten mark och områden till AIAB för vidare upplåtelse till A-Train AB i enlighet med Projektavtalet.

Övriga avtal

Därutöver finns leasingavtal avseende anläggningen och tåg samt avtal avseende upplåtelse av trafikrättigheter respektive lån och finansiering. De intäkter projektet genererar utgör de säkerheter som ställts i projektet.

Begrepp

Transfer: A-Trains överlåtelse av den färdigbyggda Arlandabanan till AIAB.

Lease: AIAB:s upplåtelse av Arlandabanan och tillhörande anläggningar till A-Train AB.

Transfer/Lease sker löpande vartefter nya anläggningar tillkommer.

Not 2 Sammanfattning av viktiga redovisningsprinciper

Valuta och enhet

Alla belopp anges i tusental kronor (tkr). Belopp inom parentes avser föregående år om inget annat anges. Avrundningsdifferenser kan förekomma.

Uttalande om överensstämmelse med tillämpade regelverk

Årsredovisningen är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen samt med tillämpning av Redovisningsrådets rekommendationer: RR6:99 Leasingavtal, RR7 Redovisning av kassaflöden, RR9 Inkomstskatter, RR11 Intäkter, RR12 Materiella anläggningstillgångar, RR16 Avsättningar, ansvarsförbindelser och eventualtillgångar, RR17 Nedskrivningar, RR22 Utformning av finansiella rapporter, RR23 Upplysningar om närstående, RR26 Händelser efter balansdagen och RR28 Statliga stöd.

Grunder för upprättandet av redovisningen

Redovisningen baseras på historiska anskaffningsvärden. Principerna är oförändrade jämfört med föregående år.

Intäktsredovisning

Intäkter redovisas i den omfattning det är sannolikt att de ekonomiska fördelarna kommer att tillgodogöras bolaget och intäkterna kan beräknas på ett tillförlitligt sätt.

Intäkter trafikrättigheter

Förutbetalda intäkter avseende operationell leasing. Intäkten fördelas linjärt över avtalets löptid (40 år), och till nominellt belopp i samma takt som avskrivningarna på anläggningen.

Hysesintäkter

Hysesintäkter avser den ersättning A-Train AB erlägger för nyttjande av upplåtna områden på Stockholm Central och Arlanda flygplats. Jernhusen AB (Stockholm Central) och Swedavia AB (Arlanda flygplats) fakturerar AIAB för motsvarande belopp som hyreskostnader. I resultaträkningen kvittas hyresintäkten och hyreskostnaden i enlighet med back-to-back-avtalet.

Leasing

Finansiella leasingavtal, som i allt väsentligt överför sådana risker och fördelar avseende den förhyrda tillgången som förknippas med ägandet till hyrestagaren, redovisas hos hyrestagaren som tillgång i balansräkningen från och med att avtalet ingås. Leasingavtal där i allt väsentligt samtliga risker och fördelar som förknippas med ägandet faller på uthyraren, klassificeras som operationella leasingavtal. Erhållna leasingavgifter avseende operationella leasingavtal redovisas i resultaträkningen som intäkt hos leasegivaren och som kostnad hos leasetagaren. Avgifterna fördelas linjärt över avtalets löptid.

Ersättningar till anställda

Pensionsförpliktelser

AIAB är ansluten till ITP-planen. Pensionsförmånerna tryggas genom pensionsförsäkringar tecknade i Alecta. ITP-planen ska enligt ett uttalande från Rådet för finansiell rapportering, UFR 3, klassificeras som förmånsbestämda planer. ITP-planens konstruktion är emellertid sådan, att det saknas förutsättningar för att beräkna överskott respektive underskott inom planen samt dess eventuella påverkan på framtida premier. ITP-planen redovisas därför som avgiftsbestämda planer. Vid utgången av 2013 uppgick Alectas överskott i form av den kollektiva konsolideringsnivån till 153 (129) procent. Den kollektiva konsolideringsnivån utgörs av marknadsvärdet på Alectas tillgångar i procent av försäkringsåtagandet, beräknad enligt Alectas försäkringstekniska beräkning, vilken inte överensstämmer med RR29.

Inkomstskatter

Bolagets utnyttjade underskott uppgår till 8,8 Mkr. Det bedöms inte sannolikt att underskottsavdraget kommer att kunna utnyttjas mot framtida skattepliktiga vinster inom överskådlig tid, varför uppskjuten skatt inte beräknas. Aktuell bolagsskatt är 22,0 (26,3) procent.

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar samt eventuella nedskrivningar. I anläggningen ingår dessutom Norra Böjen, den del av anläggningen som inte används av flygpendeln och som finansierats med ett statligt bidrag på 850 mkr. Anskaffningsvärdet har minskats med statliga bidrag och anslag till ett värde av 897 mkr.

Tillkommande utgifter redovisas som materiell anläggningstillgång om det är sannolikt att de framtida ekonomiska fördelarna som är förknippade med tillgången, kommer att komma bolaget till del och tillgångens anskaffningsvärde kan mätas på tillförlitligt sätt. Utgifter för löpande underhåll redovisas som kostnader i den period de uppkommer.

Arlandabanans samlade anskaffningsvärde:

Stockholm Central	94 162
Södra Böjen ¹	627 745
Järnväg inom flygplats	1 223 783
Övrig järnvägsanläggning	343 034
Summa	2 288 724

¹ Järnvägen från avgreningspunkten i Rosersberg söder om Arlanda flygplats fram till flygplatsområdet och tunnelsystemets början.

Av- och nedskrivningar

Avskrivningarna beräknas på tillgångarnas anskaffningsvärde. Avskrivningarna är linjära och fördelas över tillgångarnas nyttjandeperiod. För Arlandabanan motsvarar nyttjandeperioden avtalstiden 40 år. Restvärdet efter avtalstidens slut går för närvarande inte att kvantifiera och har därför satts till 0 kr. Avskrivning sker med följande procentsatser:

Avskrivningar, %

Arlandabanan	2,5
Inventarier	20

En tillång skrivs ned om redovisat värde överstiger återvinningsvärdet. Med återvinningsvärde avses det högsta av nettoförsäljningsvärdet och nyttjandevärdet. Nyttjandevärdet utgörs av nuvärdet av de förväntade framtida kassaflödena. Beräkningen sker med en diskonteringsfaktor som avspeglar marknadens förväntade krav på avkastning vid det tillfälle värderingen sker. Nedskrivningsbehovet prövas årligen. Nedskrivningar redovisas över resultaträkningen.

Finansiella instrument

Redovisningen upptar följande finansiella instrument: kundfordringar, lång- och kortfristiga, leverantörsskulder, lång- och kortfristiga samt likvida medel. Finansiella instrument värderas till upplupet anskaffningsvärde och till nominella belopp. Det utgår således ingen ränta på långfristiga kundfordringar avseende hyra för områden på Arlanda flygplats respektive Stockholm Central. Övriga kundfordringar redovisas till det belopp som förväntas inflyta efter individuell bedömning. Fordringar och skulder som förfaller till betalning inom ett år från bokslutsdagen redovisas som kortfristiga.

Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod. Den indirekta metoden utgår från nettoresultatet, vilket justeras för transaktioner som inte medfört in- och utbetalningar under perioden samt för intäkter och kostnader som hänförs till investerings- eller finansieringsverksamheten.

Nyckeltal

Soliditet: Justerat eget kapital i förhållande till balansomslutningen.

Not 3 Nettoomsättning

	2013	2012
Trafikrättigheter	56 396	56 396
Intäkter, närstående företag	8 655	8 522
Intäkter, övriga	1 931	1 598
Hysesintäkter	22 217	21 147
Hyeskostnader	-22 217	-21 147
Summa	66 982	66 516

Not 4 Ersättning till revisorerna

Revision	2013	2012
<i>Ernst & Young</i>		
Revisionsuppdraget	130	150
Revision utöver revisionsuppdraget	85	107
Övriga tjänster	1 486	3 509
Summa	1 701	3 766

Not 5 Medelantal anställda och ersättning till anställda och styrelse

Medelantal anställda	2013		2012	
	Antalet anställda	Varav män	Antalet anställda	Varav män
Sverige	1	0 %	1	0 %

Ersättning till anställda, vd och styrelse

Rörliga eller aktierelaterade ersättningar har inte utgått. Till anställda i Regeringskansliet som är styrelseledamöter i av svenska staten ägda bolag utgår inget styrelsearvode. Antalet personer i gruppen styrelse och vd avser förhållandet på balansdagen.

<i>Ersättning till anställda och styrelse</i>	2013	2012
Löner och andra ersättningar	665	674
Sociala kostnader	219	231
(varav pensionskostnader)	(34)	(32)

Ersättning till styrelse

	2013	2012
Karin Starrin	109	108
Elisabet Annell	65	64
Gunnar Björk (t o m 2012-04-30)	0	22
Hans Brändström	0	0
Kerstin Hessius (fr o m 2012-05-01)	65	44
Summa	239	238
Antal personer (varav män %)	4 (25)	4 (25)

Arvode vd

	2013	2012
Av Svedab fakturerat arvode	1 224	1 160

Pensionsförsäkringar hos Alecta (TSEK)

För upplysningar om pensionsförpliktelser hänvisas till not 2.

	2013	2012
Inbetalda avgifter	34	32

Not 6 Inkomstskatt

	2013	2012
Outnyttjat underskott från föregående år	-8 826	-8 836
Redovisat resultat före skatt	0	0
Ej avdragsgilla kostnader	5	10
Outnyttjat underskott vid årets utgång	-8 821	-8 826

Not 7 Anläggningstillgångar

Arlandabanan	2013-12-31	2012-12-31
Ingående ackumulerat anskaffningsvärde	2 288 724	2 288 724
Investering	0	0
Utgående ackumulerat anskaffningsvärde	2 288 724	2 288 724
Ingående ackumulerade avskrivningar	-738 783	-682 387
Årets avskrivningar	-56 396	-56 396
Utgående ackumulerade avskrivningar	-795 179	-738 783
Utgående planenligt restvärde	1 493 545	1 549 941
Inventarier	2013-12-31	2012-12-31
Ingående ackumulerat anskaffningsvärde	931	899
Investering	202	32
Utgående ackumulerat anskaffningsvärde	1 133	931
Ingående ackumulerade avskrivningar	-537	-360
Årets avskrivningar	-202	-177
Utgående ackumulerade avskrivningar	-739	-537
Utgående planenligt restvärde	394	394

Not 8 Andra långfristiga fordringar

Kundfordringar	2013-12-31	2012-12-31
Hysesintäkter område Arlanda Airport	0	713
Summa	0	713

Not 9 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	2013-12-31	2012-12-31
Förutbetalda hyreskostnader	4 530	4 531
Upplupna intäkter	1 836	932
Övriga poster	73	381
Summa	6 439	5 844

Not 10 Eget kapital

Aktier

Aktiekapitalet består av 10 000 aktier med kvotvärde 1 000 SEK. Alla aktier har samma röstvärde.

Not 11 Koncession Arlandabanan

	2013-12-31	2012-12-31
Trafikrättigheter, total intäkt	2 288 724	2 288 724
Ackumulerad återföring	-795 178	-738 783
Kortfristig del	-56 396	-56 396
Summa	1 437 150	1 493 545

Not 12 Upplupna kostnader, långfristiga

	2013-12-31	2012-12-31
Hyreskostnader område Arlanda Airport	0	713
Summa	0	713

Ovanstående belopp faller till betalning inom 1 – 5 år.

Not 13 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2013-12-31	2012-12-31
Kortfristig del av förutbetalda intäkter	56 396	56 396
Förutbetald hyresintäkt	4 389	4 391
Övriga upplupna kostnader	892	1 928
Summa	61 677	62 715

Not 14 Ansvarsförbindelser och åtaganden

Arlandabanan Infrastructure har hyresåtagande gentemot Swedavia AB och Jernhusen AB avseende områden på Arlanda flyplats och Stockholm Central. Back-to-back-avtalen med Swedavia AB och Jernhusen AB upphör att gälla ett år efter att avtalet med A-Train upphör. Under avtalstiden utgår en årlig hyra till Swedavia AB motsvarande 1 kr per passagerare i flygpendeltrafiken. Den årliga hyran till Jernhusen AB uppgår till nominellt 14 mkr och indexjusteras årligen. Arlandabanan Infrastructure skall betala samma ersättning till Swedavia AB och Jernhusen AB som Arlandabanan Infrastructure enligt Projektavtalet erhåller av A-Train. Andra ansvarsförbindelser föreligger inte.

Not 15 Upplysningar om närstående

Ägarförhållanden

Arlandabanan Infrastructure AB är ett statligt ägt bolag, vars aktier förvaltas av Näringsdepartementet.

Transaktioner med närstående

Trafikverket ska på uppdrag av AIAB:s ägare täcka de årliga underskott som uppkommer i verksamheten. Den sammanlagda faktureringen uppgick till 8 656 (8 442) Mkr. AIAB erlägger hyra för områden på Arlanda flygplats och Stockholm Central till Swedavia AB respektive Jernhusen AB.

Not 16 Information om bolaget

Arlandabanan Infrastructure AB är ett privat aktiebolag med säte i Stockholm. Bolaget är registrerat i Sverige, och dess huvudkontor har adressen: Klarabergsviadukten 70, Stockholm. Postadress: Box 70378, 107 24 Stockholm.

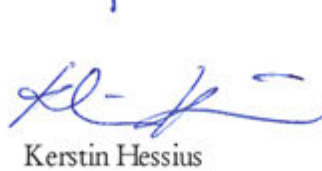
Härmed försäkras att årsredovisningen har upprättats i enlighet med god redovisningssed, att årsredovisningen ger en rättvisande bild av bolagets ställning och resultat samt att förvaltningsberättelsen ger en rättvisande översikt över utvecklingen av bolagets verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som bolaget står inför.

Stockholm 2014-03-26


Karin Starrin
Ordförande


Elisabet Annell Åhlund


Hans Brändström


Kerstin Hessius


Ulf Dandin
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse avseende denna årsredovisning har lämnats den 26 mars 2014.

Ernst & Young AB


Magnus Fagersedt
Auktoriserad revisor



Building a better
working world

Revisionsberättelse

Till årsstämman i Arlandabanan Infrastructure AB, org.nr 556481-2385

Rapport om årsredovisningen

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Arlandabanan Infrastructure AB för räkenskapsåret 2013.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar för årsredovisningen

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta en årsredovisning som ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och för den interna kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige. Dessa standarder kräver att vi följer yrkesetiska krav samt planerar och utför revisionen för att uppnå rimlig säkerhet att årsredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter.

En revision innefattar att genom olika åtgärder inhämta revisionsbevis om belopp och annan information i årsredovisningen. 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 kontrollen som är relevanta för hur bolaget upprättar årsredovisningen för att ge en rättvisande bild i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att göra ett uttalande om effektiviteten i bolagets interna kontroll. En revision innefattar också en utvärdering av ändamålsenligheten i de redovisningsprinciper som har använts och av rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen, liksom en utvärdering av den övergripande presentationen i årsredovisningen.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Uttalanden

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Arlandabanan Infrastructure ABs finansiella ställning per den 31 december 2013 och av dess finansiella resultat och kassaflöden för året enligt årsredovisningslagen. I enlighet med "Statens ägarpolicy och riktlinjer för företag med statligt ägande" har en bolagsstyrningsrapport upprättats. Förvaltningsberättelsen och bolagsstyrningsrapporten är förenliga med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Arlandabanan Infrastructure AB för 2013.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för förvaltningen enligt aktiebolagslagen.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att med rimlig säkerhet uttala oss om förvaltningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige.

Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi utöver vår revision av årsredovisningen granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningskyldig mot bolaget. Vi har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Uttalanden

Vi tillstyrker att årsstämman beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Stockholm den 26 mars 2014

Ernst & Young AB

Magnus Fagerstedt
Auktoriserad revisor