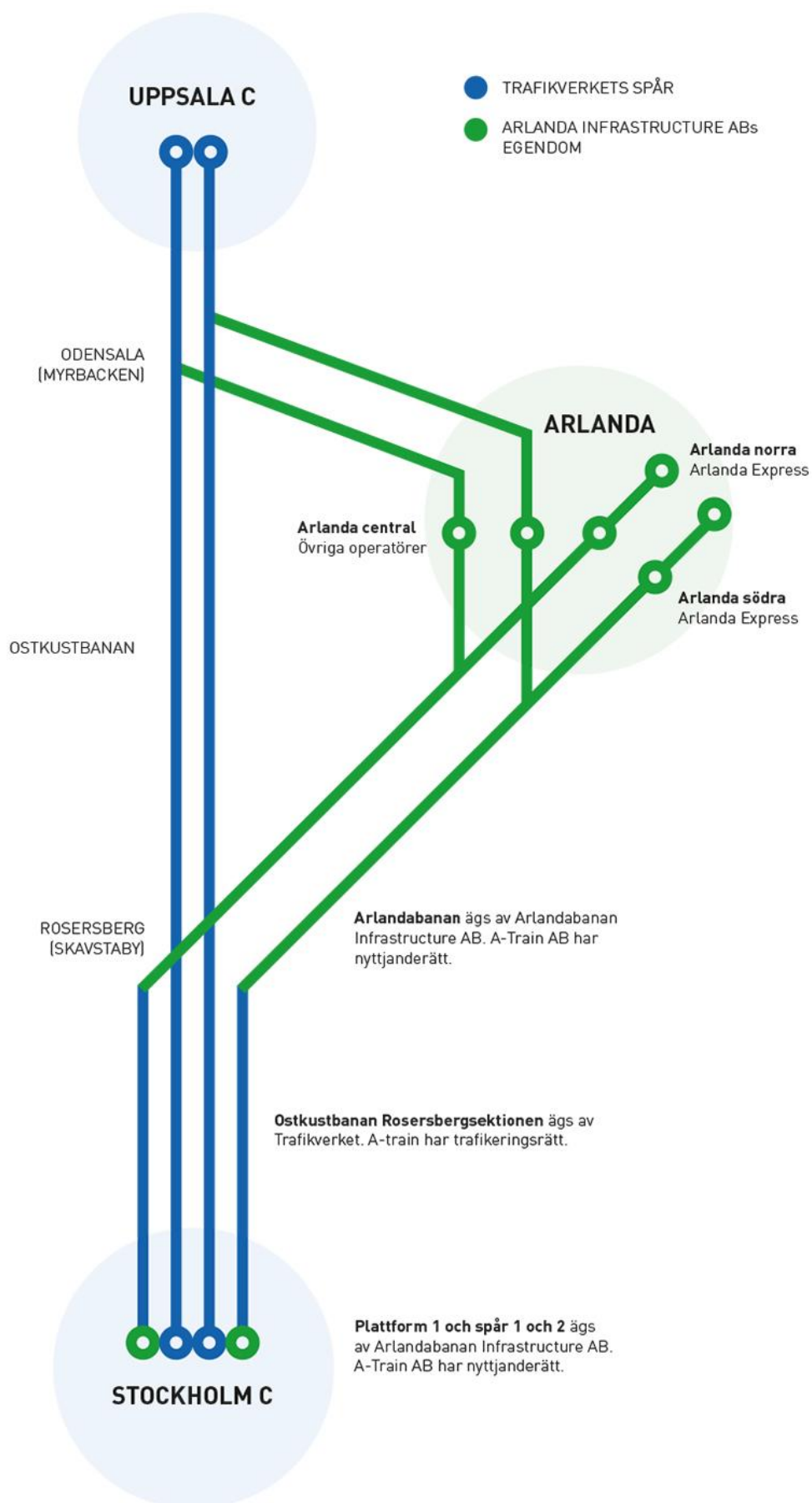


2019



INNEHÅLL

Förvaltningsberättelse och bolagsstyrningsrapport	4
Resultaträkning	10
Balansräkning	11
Redovisningsprinciper och upplysningar	12
Underskrifter	17

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE OCH BOLAGSSTYRNINGSRAPPORT

Styrelsen och verkställande direktören för Arlandabanan Infrastructure AB, org.nr. 556481–2385, med säte i Stockholm, avger härmed följande årsredovisning för räkenskapsåret 2019.

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 Airport (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. 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 AIAB

AIAB gav genom upphandling A-Train uppdraget att bygga, driva och finansiera Arlandabanan. Arlandabanan Project Agreement (Projektavtalet) ingicks 1995 och sträckte sig vid avtalsstillfället fram till mitten av år 2040. 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.

Koncessionens löptid har förlängts till 2050

AIAB och A-Train träffade den 19 juli 2019 en överenskommelse om att A-Trains koncession för Arlandabanan förlängs fram till juli 2050. Förlängningen är 10 år. Förlängningen innebär att samtliga rättigheter och skyldigheter för A-Train fortsatt gäller samt att A-Train gör en

tilläggsbetalning till AIAB om 681,7 mkr. En ytterligare ersättning tillkommer om Bromma flygplats är nedlagd innan juli 2040. Därutöver påfaller vissa ytterligare skyldigheter på A-Train där bolaget senast 2030 ska ha tagit en ny tågflotta i drift samt att samtliga spår på Arlandabanan ska ha bytts senast 2044 och att anläggningens kvalitet säkerställs till 2055. Under förlängningsperioden juli 2040 – juli 2050 kommer A-Train även att betala svenska staten (Riksgälden) den högre s.k. royaltynivån motsvarande det högre av 15 procent av bolagets intäkter eller 50 procent av vinsten. Avtalet har ingåtts mot bakgrund av en rättighet för A-Train i nu gällande avtal att begära en förlängning med högst tio år.

A-TRAIN

A-Train ägs av Portare-koncernen som ytterst ägs av STC Pooled Fund (State Super) (37,5 procent), Sunsuper Pooled Superannuation Trust (Sunsuper) (25 procent) och State Administration of Foreign Exchange (SAFE) (37,5 procent).

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 tågset, ansvar för kapacitetsfördelningen liksom att fastställa biljettpriser och banavgifterna på Arlandabanan. A-Train har också skyldighet att anpassa järnvägen till de nya krav som kan komma inom det av staten förvaltade järnvägsnätet.

AIAB - option

AIAB har enligt avtalet en option att efter den 3 juli 2010, mot ersättning, återta dispositionen av anläggningen, t.ex. om A-Train 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 upphör i förtid och A-Trains långivare inte utnyttjar sin rättighet att stiga in som part i avtalet, återtar AIAB nyttjanderätten till järnvägsanläggningen samt rätten till de

sex tåglägena per timme och riktning på den järnvägsanläggning som Trafikverket förvaltar. AIAB måste i så fall se till att 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. Detta inträffade under 2017 och medför att svenska staten nu har rätt till royalty som utgår med det högsta av antingen 5 procent av omsättningen eller 15 procent av utdelningen i A-Train. Under 2019 betalade A-Train 45,6 miljoner kronor i royalty till svenska staten (Riksgälden).

Royaltylånet och dess räntekostnader samt utbetalning av royalty ligger utanför AIAB:s ekonomiska redovisning. Trafikverket erlägger räntekostnaderna för royaltylånet till Riksgälden med hjälp av anslagsmedel. Lånet har således ingen påverkan på AIAB:s resultat och ställning.

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 t.o.m. 3 juli 2040. AIAB:s hyreskostnader för mark och nyttjanderätt på Stockholm Central och Arlanda flygplats vidarefaktureras A-Train. A-Train erlägger också ersättning för vissa övervakningskostnader. Härutöver har AIAB:s ägare genom Trafikverket förbundit sig att årligen täcka eventuellt uppkomna underskott i verksamheten så verksamhetens resultat aldrig kan bli lägre än noll kronor.

Förlängningen av A-Trains koncession innebär att avskrivningstiden för Arlandanbanan förlängs från 4 juli 2040 till 3 juli 2050. Den ursprungliga koncessionen löper oförändrat fram till mitten av 2040. Sammantaget betyder det att AIAB:s verksamhet från och med 2019 kommer att visa ett överskott. Intäkten har redovisats som förutbetalad och kommer att lösas upp först under förlängningens löptid.

VERKSAMHETEN 2019

FLERÅRSÖVERSIKT (TKR)	2019	2018	2017	2016	2015
Nettoomsättning	63 849	66 684	65 913	68 210	67 920
Rörelseresultat	5 022	0	0	-1	0
Årets resultat	6 246	0	0	0	0
Balansomslutning	1 861 896	1 232 125	1 287 934	1 342 512	1 397 944
Soliditet, %	0,9	0,8	0,8	0,7	0,7

Förändring i eget kapital

Förändringen i eget kapital avser 2019 års resultat.

Marknad

TRAFIK OCH TRAFIKTILLVÄXT(TUSENTAL)	2019	2018	ÖKN / MINSKN(%)
Arlanda Express			
Antal passagerare, inkl. arbetsresor	3 525	3 617	-2,5
Marknadsandel, exkl. arbetsresor, %	12,6	12,3	+2,4
Marknadsandel inkl. arbetsresor, %	13,7	13,5	+1,5
Marknaden i övrigt – antal passagerare			
Övriga järnvägsföretag, SJ AB, SL och UL	2 287	2 236	+2,3
Arlanda flygplats	25 643	26 845	-4,5
Bromma flygplats	2 354	2 503	-6,0
Skavsta flygplats	2 296	2 214	+3,7

Totala antalet tågresor minskade och uppgick till 5,8 miljoner (-0,7 procent). Tågresandet minskade väsentligt mindre än flygresandet (-4,5 procent), varför marknadsandelen för tåg ökade 2019, 22,7 procent jämfört med 21,8 procent 2018. Sett i ett längre perspektiv har tågets marknadsandel dock minskat från ca 24 procent 2009

Arlanda Express tappade resenärer 2019 (-2,5 procent). Det var en svagare utveckling än förväntat. Marknadsandelen för Arlanda Express har sedan 2009 minskat från 18 till 13,7 procent. Sedan förra året har marknadsandelen dock ökat något från 13,5 procent till 13,7 procent.

Resandet med SL:s pendeltågstrafik till Arlanda och Uppsala, som också betjänar mellanliggande stationer, ökade 2019 (+1,8 procent). SL erbjuder sedan 2012 i samarbete med UL tågresor till och från Arlanda flygplats till ordinarie taxa fast med ett tillägg för av och påstigande på Arlanda Central. Denna avgift är för arbetspendlare mycket låg och det är också den resandekategori som ökat mest. Av SL-resenärerna till och från Arlanda central utgör 59 (59) procent arbetspendlare. SL-tågens ankomst till Arlanda får betecknas som en succé och utgör den tågprodukt som fortsätter att växa år från år.

Sedan 2011 har resandet med SL/UL ökat med 163 procent.

Fjärrtågtrafiken, som domineras av SJ AB, rapporterade ett minskat (-2,1 procent) resande till och från Arlanda flygplats under 2019. Det rör sig om förändringar inom den normala variationen för denna typ av trafik sett i ett längre tidsperspektiv. Trafiken har heller inte präglats av någon utveckling eller några väsentliga förändringar i trafikutbudet de senaste tio åren

Totalt gjordes drygt 2,3 miljoner resor (+ 2,6 procent) med fjärrtåg, regionalståg och SL:s pendeltåg till och från flygplatsen under 2019. Det innebär att 39 (38) procent av marknaden för tågresor till och från Arlanda görs med andra företag än Arlanda Express.

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 bolag med statligt ägande. AIAB ska följa och tillämpa statens riktlinjer. Styrelsens arbete under året finns redovisat i bolagsstyrningsrapporten.

Hållbart företagande

Statligt ägda bolag ska driva sin verksamhet på ett sätt som gynnar en hållbar utveckling och upprätta en hållbarhetsredovisning enligt GRI:s riktlinjer. AIAB har i enlighet med statens ägarpolicy och ÅRL 6 kap 11 § upprättat en hållbarhetsrapport, som en från årsredovisningen skild rapport. Hållbarhetsrapporten har överlämnats till revisorn samtidigt som årsredovisningen och finns tillgänglig på AIAB:s webbplats.

FINANSIELLA MÅL

Arlandabanans finansiella konstruktion innebar när avtalet träffades att AIAB fram till att avtalet upphör 3 juli 2040 inte skulle redovisa vare sig några vinster eller förluster, d v s målsättning var att bolaget skulle uppvisa nollresultat. När nu avtalet har förlängts och därmed också avskrivningsperioden förlängts, kommer AIAB:s verksamhet att uppvisa överskott från och med 2019, se även Finansiering av AIAB:s verksamhet. Ägaren har inte presenterat några nya finansiella mål för 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 och dess ägare samt övriga finansierare. Statens risk utgörs idag främst av eventuell utebliven royalty p.g.a. för låg eller ingen vinst i A-Train 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.

Likviden avseende förlängningen har placerats i räntebärande värdepapper med låg risk hos extern förvaltare.

Skador på anläggningen

Exempel på skador är att externa aktörer vidtar exploaterings- och utvecklingsåtgärder i nära anslutning till Arlandabanan och härigenom skadar anläggningen. Sådana utvecklingsprojekt pågår längs hela Arlandabanan, med tyngdpunkt på sträckan mellan Roserberg och Arlanda flygplats. Främst rör det sig om markexploatering på grannfastigheter. Risker uppstår vid schaktningsarbeten, sprängningar, utfyllnader, byggnadsarbeten och i driftsskedet. När exploateringsarbetena berör någon av parterna som omfattas av back-to-back-avtalen sluter AIAB vanligtvis ett särskilt genomförande-avtal med parten. När exploateringen istället görs av tredje man hanterar AIAB risken i samband med att detaljplanen tas fram eller när bygglov beviljas. Genom ett aktivt deltagande i plansamråd ser AIAB till att bevaka sin rätt som sakägare liksom att bolagets rättigheter och skyldigheter hanteras så förmånligt som möjligt. 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 s.k. 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 Projektavtalet.

Markupplåtelser

AIAB ska bevaka så att det inte sker förändringar i de markupplåtelser som gjorts i samband med projekteringen av banan och som kan försämra statens position eller inkräkta på A-Trains möjligheter att bedriva sin verksamhet. Genom servitut och nyttjanderättsavtal

säkrar AIAB de rättigheter till ytor och mark som avtalats i back-to-back-avtalen.

AIAB äger fastigheten Mentorn 2 på Stockholm Central. Mentorn 2 tjänar som härskande fastighet för servitut som bolaget behöver för att säkerställa bolagets avtalade rättigheter att nyttja mark, ytor och övriga utrymmen för Arlandabanan. Genom officialservitut som belastar de tjänande fastigheterna, som ägs av Swedavia AB och Jernhusen AB samt förvaltas av Trafikverket, blir AIAB:s rättigheter synliga i Fastighetsregistret. Då ett servitut är knutet till en fastighet och inte till en person är dess bestånd inte beroende av vem som äger fastigheten. Officialservitutet stärker AIAB:s position i markanvändningsplaneringen och säkrar rättigheter till att nyttja mark oberoende av vem som äger marken, något som har blivit nödvändigt att säkra i samband med att den tidigare statligt ägda marken som Arlandabanan byggdes på nu till betydande del ägs av enskilda juridiska personer. Officialservitutet beslutas av Lantmäterimyndigheten genom en fastighetsreglering. En sådan reglering grundar sig på en överenskommelse mellan fastigheternas ägare. I april 2015 vann beslutet om servitutsupplåtelse på Arlanda flygplats laga kraft. Arbetet med att ta fram en överenskommelse om servitut på Stockholms centralstation såvitt avser AIAB:s nyttjanderätt pågår i nära samarbete med Jernhusen liksom med Trafikverket rörande järnvägsfastigheten Sigtuna Åshusby 1:18.

Miljö

Enligt miljöbalken kan det eventuellt föreligga ett ansvar för återställning av de områden där verksamheten har bedrivits vid upphörande av verksamheten. Eftersom järnvägen kommit till för ett varaktigt bruk har det inte bedömts som meningsfullt att beräkna de kostnads- mässiga konsekvenserna av ett sådant krav.

FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSTION

TILL ÅRSSTÄMMANS FÖRFOGANDE STÅR FÖLJANDE VINSTMEDEL:

Balanserade vinstmedel	0
Årets resultat	6 246
	6 246

STYRELSEN FÖRESLÅR ATT VINSTMEDLEN DISPONERAS ENLIGT FÖLJANDE:

Balanseras i ny räkning	6 246
	6 246

BOLAGSSTYRNINGSRAPPORT

TILLÄMPNING AV STATENS ÄGARPOLICY

AIAB tillämpar statens ägarpolicy. I ägarpolicyn anges att bolag med statligt ägande ska tillämpa Svensk kod för bolagsstyrning (koden). AIAB bedriver en begränsad affärsverksamhet. Bolaget följer kodens bestämmelser i den mån de är tillämpbara på bolaget enligt principen "följa eller förklara".

AVVIKELSER FRÅN KODEN

1. Bolagsstämma

1.1 – Datum för bolagsstämma fastställs i samråd med Näringsdepartementet. Underrättelse om tid och plats ska skickas till riksdagens centralkansli och information lämnas på bolagets hemsida när kallelsen publiceras.

1.3 - Ägaren eller bolagets styrelse lämnar förslag till ordförande vid bolagsstämman.

2. Valberedning

2.1 – Regeringskansliet bereder förslag till styrelse. AIAB har inte inrättat ett revisionsutskott utan AIAB:s styrelse fullgör dess uppgifter. Arvode till revisor utgår enligt räkning.

4. Styrelsens storlek och sammansättning

4.4 - Styrelseledamöters oberoende i förhållande till staten samt till bolaget och bolagsledningen behöver inte redovisas.

9. Ersättningar till ledande befattningshavare

9.1 Regeringskansliet bereder förslag till arvodering och beslutas av bolagsstämma. Styrelseledamöter som är anställda i regeringskansliet ska inte uppbära styrelsearvoden i statligt ägda bolag.

STYRELSEN

Styrelsens sammansättning

Styrelsen har bestått av fyra ledamöter under år 2019. Nedanstående information anger förhållandet per den 31 december 2019.

Jan Olson: Styrelseordförande och i styrelsen sedan 2014. Styrelseordförande i Luftfartsverket och Märsta Förenade AB samt vd i Olserud Consulting AB. Född: 1950.

Britta Dalunde: I styrelsen sedan 2016. Styrelseordförande i Chorus AB och Pamagi Advisory AB, styrelseledamot i ForSea AB, Global Ports Investments PLC, Projekt-engagemang Sweden AB samt Nordion Energi AB. Född: 1958.

Lars Erik Fredriksson: Bolagsförvaltare Näringsdepartementet. I styrelsen sedan 2015. Styrelseordförande i OECD WPSOPP, styrelseledamot i EUROFIMA European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock och Svevia AB, Vasallen AB, Statens Bostadsomvandling AB, Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB samt Öresundsbrokonsortiet. Född: 1964.

Malin Sundvall: Chefsjurist LKAB. I styrelsen sedan 2017. Styrelseledamot i Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB och Öresundsbrokonsortiet. Född: 1973

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 där bland annat ett årligt strategimöte ingår.

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

ORDINARIE STYRELSEARBETE

Mars

Årsredovisning, Hållbarhetsredovisning

Maj

Konstituerande möte, Budgetrapport

Augusti

Halvårsrapport

Oktober

Strategimöte, Budgetrapport

November

Styrande dokument

Styrelsens ansvar i vissa frågor

Statligt ägda bolag ska ha strategier för att hantera miljöhänsyn, sociala frågor, jämställdhet och etik. Bolagen ska enligt statens ägarpolicy bedrivas på ett sätt som gynnar en hållbar utveckling enligt Brundtlandkommissionens definition. Styrmodellen har ISO 26000 och GRI4 som förebilder. Mot bakgrund av bolagets begränsade

verksamhet och att Arlandabanan är ett Offentligt Privat Samverkans-projekt (OPS) inriktas verksamhetsstyrningen mot sådana delområden där riskerna är påtagliga och AIAB:s möjlighet till påverkan är stor.

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. Resultatet av utvärderingen rapporteras av styrelsens ordförande till Näringsdepartementet.

Mötesfrekvens

Styrelsen har under verksamhetsåret 2019 haft 12 styrelsemöten, varav ett konstituerande möte samt sex extra styrelsemöten med anledning av förhandlingar med A-Train rörande förlängningen. Styrelseledamöternas närvaro framgår av nedanstående tabell.

STYRELSELEDAMOT	NÄRVAROFREKVENNS
Jan Olson	12/12
Britta Dalunde	12/12
Lars Erik Fredriksson	12/12
Malin Sundvall	12/12

VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR

Ulf Lundin är också vd för det av staten helägda Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB (Svedab). Huvudanställningen är förlagd till Svedab, 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 bolagets verksamhet och organisation.

RISKER

Bolagets riskanalys uppdateras löpande och fastställs en gång per år. Identifierade risker är klassificerade som verksamhetsrisker tekniska, juridiska samt finansiella risker. Riskerna är i huvudsak relaterade till projektavtalet med A-Train.

ÖVRIGT

Uppföljning av efterlevnaden av policies, riktlinjer, viktiga redovisningsfrågor samt behov av särskilda kontrollaktiviteter har gjorts av styrelsen i sin helhet. Tjänster avseende administration och finansiell rapportering köps av systerbolaget Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB enligt avtal. Finansiell avrapportering och budgetuppföljning har skett enligt fastställd ordning.

RESULTATRÄKNING

TSEK	NOT	2019	2018
Rörelsens intäkter			
Nettoomsättning	3	63 849	66 684
Summa rörelsens intäkter		63 849	66 684
Rörelsens kostnader			
Övriga externa kostnader	3,4	-11 163	-10 238
Personalkostnader	5	-332	-0
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar	2,7	-47 332	-56 446
Summa rörelsens kostnader		-58 827	-66 684
Rörelseresultat		5 022	0
Resultat från finansiella investeringar			
Ränteintäkter och liknande resultatposter		1 224	0
Summa resultat från finansiella investeringar		1 224	0
Resultat före skatt		6 246	0
Skatt på årets resultat	6	0	0
Årets resultat		6 246	0

BALANSRÄKNING

TSEK	NOT	2019-12-31	2018-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar			
	7		
Arlandabanan		1 164 283	1 211 567
Inventarier		127	129
		1 164 410	1 211 696
Finansiella anläggningstillgångar			
Andra långfristiga värdepappersinnehav	7	639 526	0
Summa anläggningstillgångar		1 803 936	1 211 696
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		502	1 081
Övriga fordringar		2 104	1 464
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	8	11 520	6 422
		14 126	8 967
Kassa och bank		43 834	11 462
Summa omsättningstillgångar		57 960	20 429
Summa tillgångar		1 861 896	1 232 125
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
<i>Bundet eget kapital</i>			
Aktiekapital		10 000	10 000
		10 000	10 000
<i>Fritt eget kapital</i>			
Balanserat resultat		0	0
Årets resultat		6 246	0
		0	0
Summa eget kapital		16 246	10 000
Långfristiga skulder			
Övriga skulder	9	1 780 525	1 155 171
Summa långfristiga skulder		1 780 525	1 155 171
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		1 146	1 819
Övriga skulder		68	70
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	10	63 911	66 065
Summa kortfristiga skulder		65 125	66 954
Summa eget kapital och skulder		1 861 896	1 232 125

REDOVISNINGSPRINCIPER OCH UPPLYSNINGAR

NOT 1 - FÖRETAGSINFORMATION OCH ALLMÄNNA UPPLYSNINGAR

Årsredovisningen för Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB) för räkenskapsåret 2019 har godkänts av styrelsen och verkställande direktören för publicering och kommer att föreläggas årsstämman den 24 april 2020 för fastställande.

Arlandabanan Infrastructure AB är ett privat aktiebolag med säte i Stockholm. Bolaget är registrerat i Sverige, och dess huvudkontor har adress Klarabergsviadukten 70, Stockholm. Postadress: Box 70 378, 107 24 Stockholm.

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 i enlighet med Projektavtalet. Back-to-back-avtalen med Jernhusen AB och Swedavia AB upphör att gälla ett år efter att avtalet med A-Train upphör.

Övriga avtal

Därutöver finns leasingavtal avseende anläggningen 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-Trains.

Transfer/Lease sker löpande vartefter nya anläggningar tillkommer.

NOT 2 - SAMMANFATTNING AV VIKTIGA REDOVISNINGS- OCH VÄRDERINGSPRINCIPER

Valuta och enhet

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

Grunder för upprättandet av redovisningen

Årsredovisningen är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen och BFNAR 2016:10 Årsredovisning i mindre aktiebolag (K2).

Intäktsredovisning

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

Intäkter trafikrättigheter

Förutbetalad intäkt avseende operationell leasing. Intäkten fördelas linjärt över avtalets löptid och till nominellt belopp i samma takt som avskrivningarna på anläggningen.

Hysesintäkter

Hysesintäkter avser den ersättning A-Train erlagger 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

Samtliga leasingavtal där AIAB är leasetagare redovisas som operationella leasingavtal.

Inkomstskatter

Aktuell bolagsskatt är 21,4 procent. Fastställt skattemässigt underskott för 2018 uppgår till 8,8 mkr.

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 erhållna statliga bidrag och anslag (897 milj kr).

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 den nya avtalstiden enligt förlängningen av Projektavtalet, d v s 50 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	2,0
Inventarier	20,0

En tillgång 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: andra långfristiga värdepappersinnehav, kundfordringar, leverantörsskulder och likvida medel. Finansiella instrument värderas till upplupet anskaffningsvärde och till nominella belopp. Andra långfristiga värdepappersinnehav innehas till förfall och belopp som utfaller återinvesteras. Upplupna ränteintäkter avseende andra långfristiga värdepappersinnehav med förfalldag mer än ett år från balansdagen redovisas som långfristig finansiell tillgång. Eventuell kurs som erläggs vid anskaffningstillfället redovisas som tillgång och skrivs av linjärt över innehavstiden. 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.

Övriga fodringar och skulder

Fodringar har värderats till det lägsta av anskaffningsvärde och det belopp varmed de beräknas bli reglerade. Övriga tillgångar och skulder har värderats till anskaffningsvärden om annat ej anges.

Nyckeltal

Soliditet: Justerat eget kapital i förhållande till balansomslutningen.

NOT 3 - NETTOOMSÄTTNING

	2019	2018
Trafikrättigheter	56 396	56 396
Intäkter, närstående företag	5 080	8 281
Intäkter, övriga	2 373	2 007
Hysesintäkter	24 021	23 747
Hyeskostnader Jernhusen AB	-18 395	-18 017
Hyeskostnader Swedavia AB	-5 626	-5 730
Summa	63 849	66 684

Hyreskostnader

AIAB har hyresåtagande gentemot Jernhusen AB och Swedavia AB avseende områden på Arlanda flygplats och Stockholm Central, som innebär att bolaget årligen ska betala samma ersättning till Jernhusen AB och Swedavia AB som bolaget enligt Projektavtalet erhåller av A-Train. Årlig hyra till Jernhusen AB uppgår till nominellt 14,0 mkr och indexjusteras årligen. Årlig hyra till Swedavia AB uppgår till 1,59 kr per passagerare som reser med flygpendeltrafiken.

NOT 4 - ERSÄTTNING TILL REVISORERNA

REVISION	2019	2018
<i>KPMG</i>		
Revisionsuppdraget	143	140
Revision utöver revisionsuppdraget	140	140
Övriga tjänster	0	0
Summa	283	280

NOT 5 - MEDELANTAL ANSTÄLLDA OCH ERSÄTTNING TILL ANSTÄLLDA OCH STYRELSE

Medelantalet anställda

Bolaget har inte haft några anställda vare sig under 2019 eller 2018.

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.

ERSÄTTNING TILL ANSTÄLLDA OCH STYRELSE	2019	2018
Löner och andra ersättningar	272	254
Sociala kostnader	60	61
(varav pensionskostnader)	0	0

ERSÄTTNING TILL STYRELSE	2019	2018
Jan Olson, styrelseordförande	135	122
Britta Dalunde	68	66
Lars Erik Fredriksson	0	0
Malin Sundvall	68	66
Summa	271	254
Antal personer (varav män %)	4 (50)	4 (50)

ARVODE VD	2019	2018
Av Svedab fakturerat arvode	1 413	1 384

NOT 6 - INKOMSTSKATT

	2019	2018
Outnyttjat underskott från föregående år	-8 813	-8 817
Redovisat resultat före skatt	6 246	0
Ej avdragsgilla kostnader/ej skattepliktiga intäkter	11	4
Outnyttjat underskott vid årets utgång	-2 556	-8 813

NOT 7 – ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

ARLANDABANAN	2019-12-31	2018-12-31
Ingående ackumulerat anskaffningsvärde	2 288 724	2 288 724
Investering	0	0
Utgående ackumulerat anskaffningsvärde	2 288 724	2 288 724
Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 077 157	-1 020 761
Årets avskrivningar	-47 284	-56 396
Utgående ackumulerade avskrivningar	1 124 441	-1 077 157
Utgående planenligt restvärde	1 164 283	1 211 567

INVENTARIER	2019-12-31	2018-12-31
Ingående ackumulerat anskaffningsvärde	1 126	1 126
Utrangering	0	0
Investering	46	0
Utgående ackumulerat anskaffningsvärde	1 172	1 126
Ingående ackumulerade avskrivningar	-997	-947
Utrangering, återförda avskrivningar	0	0
Årets avskrivningar	-48	-50
Utgående ackumulerade avskrivningar	-1 045	-997
Utgående planenligt restvärde	127	129

ANDRA LÅNGFRISTIGA VÄRDEPAPPERSINNEHAV	2019-12-31	2018-12-31
Ackumulerat anskaffningsvärde värdepappersportfölj vid årets utgång	638 876	0
Långfristig del avseende vid anskaffningstillfället betalda kurser	650	0
Utgående bokfört värde	639 526	0

NOT 8 - FÖRUTBETALDA KOSTNADER OCH UPPLUPNA INTÄKTER

	2019-12-31	2018-12-31
Förutbetalda hyres- och leasingkostnader	4 970	4 899
Upplupna intäkter	1 812	1 428
Upplupna ränteintäkter och förutbetalda kurser	4 629	0
Övriga poster	109	95
Summa	11 520	6 422

NOT 9 - ÖVRIGA SKULDER

KONCESSION ARLANDABANAN	2019-12-31	2018-12-31
Trafikrättigheter, total förutbetald intäkt	2 288 724	2 288 724
Ackumulerad återföring	-1 133 552	-1 077 157
Kortfristig del	-56 396	-56 396
Trafikrättigheter, förlängning	681 749	0
Summa	1 780 525	1 151 171

NOT 10 - UPPLUPNA KOSTNADER OCH FÖRUTBETALDA INTÄKTER

	2019-12-31	2018-12-31
Kortfristig del av förutbetalda intäkter	56 396	56 396
Förutbetald hyresintäkt	4 667	4 599
Upplupen hyreskostnad	1 411	1 428
Övriga upplupna kostnader	1 437	2 642
Summa	63 911	65 065

NOT 11 – VÄSENTLIGA HÄNDELSER EFTER BALANSDAGEN

Med anledning av Coronavirusets spridning har UD rekommenderat att avråda från icke nödvändiga utlandsresor under perioden 14 mars–14 april 2020. Som en följd därav har SAS stoppat större delen av sin trafik. Från den 19 mars 2020 gäller också inreseförbud från länder utanför EES och Schweiz. Antalet passagerare som reser med Arlanda Express har därför minskat drastiskt. A-Train har begärt att den avtalade minifrekvensen för Arlanda Express sänks temporärt, vilket har accepterats av AIAB. Den kraftiga minskningen av passagerare kommer att påverka A-Trains intäkter och statens royalty negativt, men det har ingen påverkan på AIAB:s finansiella resultat.

NOT 12 - UPPLYSNINGAR OM NÄRSTÄENDE

Ägarförhållanden

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

TRANSAKTIONER MED NÄRSTÄENDE

Trafikverket ska på uppdrag av AIAB:s ägare täcka de årliga underskott som uppkommer i verksamheten. Den sammanlagda faktureringen uppgick till 5,1 (8,3) mkr. AIAB erlägger hyra för områden på Arlanda flygplats och Stockholm Central till Swedavia AB respektive Jernhusen AB.

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 2020-03-20

Jan Olson
Ordförande

Britta Dalunde

Lars Erik Fredriksson

Malin Sundvall

Ulf Lundin
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats den 20 mars 2020.

KPMG AB

Jenny Jansson
Auktoriserad revisor