

# **Arlandabanan Infrastructure AB**

**Årsredovisning 2009**

h

# ***Arlandabanan Infrastructure AB***

Org. nr 556481-2385

## **Arlandabanan Infrastructure AB**

Årsredovisning för räkenskapsåret 2009

### **Postadress**

Box 70 378, 107 24 Stockholm

### **Besöksadress**

Klarabergsviadukten 70, Stockholm

### **Telefon**

08-22 40 10

### **Telefax**

08-22 41 29

### **E-post**

info@abanan.se

### **Org. nr**

556481-2385

### **Styrelsens säte**

Stockholm

Styrelsen och verkställande direktören avger följande årsredovisning:

<b>Redovisningen omfattar</b>	<b>sid</b>
- Förvaltningsberättelse	3
- Resultaträkning	9
- Balansräkning	10
- Kassaflödesanalys	12
- Förändringar i eget kapital år 2009	13
- Redovisningsprinciper och upplysningar	14
- Underskrifter	24

W

# **Arlandabanan Infrastructure AB**

Org. nr 556481-2385

## **Förvaltningsberättelse för verksamhetsåret 2009**

### **Bolaget**

Arlandabanan Infrastructure AB (ARC) ägs av staten och svarar för statens rättigheter och skyldigheter i projektet rörande Arlandabanan. Bolagets aktier förvaltas av Regeringskansliet. Verksamheten finansieras bl.a. via uppdragsersättning från Banverket (BV) och Luftfartsverket (LFV).

Enligt bolagsordningen skall ARC planera, projektera, uppföra, inneha och förvalta en järnväg från Rosersberg via Stockholm-Arlanda flygplats till Odensala (Arlandabanan) samt upplåta den järnväg och vissa andra rättigheter som är erforderliga för driften av järnvägstrafik mellan Stockholm-Arlanda flygplats och Stockholm Central. ARC skall vidare utföra kontroll av driften av Arlandabanan samt driften av järnvägstrafiken mellan Arlanda flygplats och Stockholm Central. ARC skall också verka för en integrerad och effektiv trafikering av Arlandabanan och samverka med flygplatshållaren för att uppnå en attraktiv trafiklösning för tåg och flyg på Stockholm-Arlanda flygplats.

ARC samråder med BV i frågor som rör integrering av järnvägstrafiken på Arlandabanan. Vidare informerar ARC Riksgäldskontoret (Riksgälden), som ansvarar för det statliga villkorslånet i projektet, om förhållanden som kommit till ARC:s kännedom och som kan påverka återbetalningen av detta lån.

### **Projekt Arlandabanan**

Projekt Arlandabanan (Projektet) är ett mellan staten och det privata näringslivet samfinansierat infrastrukturprojekt<sup>1</sup>. ARC bildades för att för statens räkning genomföra Projektet som innebär utbyggnad av en dubbelspårig järnväg som knyter Stockholm-Arlanda flygplats till det järnvägsnät som BV förvaltar. På flygplatsen har anlagts två järnvägsstationer som används av flygpendeltrafiken och en station för den övriga tågtrafiken (Arlanda Central). På Stockholm Central utnyttjas plattform 1 och spår 1 och 2 för flygpendeltrafiken. I Projektet ingår flygpendeltrafik mellan Stockholm-Arlanda flygplats och Stockholm Central som drivs av A-Train AB (A-Train) under namnet Arlanda Express.

Projektets genomförande regleras i Arlandabanan Project Agreement (Projektavtalet) mellan ARC och A-Train. Vidare finns ett antal avtal som reglerar bl.a. berörda statliga verks åtaganden i Projektet samt finansierarnas förhållande till olika parter.

Efter överlämnandet svarar A-Train under kontraktstiden för drift och underhåll av ARC:s järnvägsanläggningar. Den kommersiella risken för verksamheten bärs av A-Train. A-Train får som ersättning för sitt åtagande rätt att bedriva flygpendeltrafik mellan Arlanda flygplats och Stockholm Central och att uppbära biljettintäkterna samt rätt att under avtalstiden erhålla ersättning från tågoperatörer som utnyttjar Arlandabanan.

↑ u

---

<sup>1</sup> Prop 1992/93:213 om godkännande av grundläggande principer för avtal rörande Arlandabanan

# ***Arlandabanan Infrastructure AB***

*Org. nr 556481-2385*

ARC:s avtal med A-Train träffades år 1995 och gäller i 45 år. ARC har genom en option möjlighet att från år 2010 säga upp Projektavtalet om den av statsmakterna eftersträvade integrationen mellan lokal, regional och nationell tågtrafik sinsemellan och med flygtrafiken på landets huvudflygplats inte kommer till stånd. ARC har i brev till regeringen framfört att det för närvarande, enligt ARC:s uppfattning, inte finns skäl för att utnyttja optionen för att uppnå de trafikpolitiska målen.

Aktierna i A-Train ägs sedan år 2004 av Macquarie Bank Limited (Macquarie) som bildat ett svenskt aktiebolag MEIF Stockholm AB, vars syfte är att äga aktierna i A-Train.

## **Verksamheten 2009**

### *Allmänt*

Riksdagen har den 16 juni 2009 fattat beslut om avreglering av persontrafiken på järnväg. Från och med oktober 2010 kommer trafiken att vara helt avreglerad.

ARC och A-Train har tillsammans med BV genomfört ett gemensamt arbete avseende konsekvenserna av den hastighetsnedsättning som gjorts på Arlanda. BV har rekommenderat A-Train att genomföra ett antal främst signaltekniska åtgärder. Åtgärdsförslagen analyseras av A-Train.

Den oklarhet som tidigare varit avseende rapportering till ARC från A-Train har lösts och ARC erhåller numera erforderlig information.

### *Trafik och trafiktillväxt*

Flygtrafiken på Stockholm-Arlanda flygplats minskade år 2009 med 11 % jämfört med 2008. Totalt uppgick antalet passagerare till 16,1 miljoner. Antalet landningar har fortsatt att minska i första hand genom anpassningar av trafikutbudet i inrikestrafiken.

Bromma flygplats har vidare haft en fortsatt trafiktillväxt med 6 % till 2 miljoner passagerare år 2009 och är numera bland de större flygplatserna i landet.

Antalet passagerare i flygpendeltrafiken (inklusive arbetsresor) var år 2009 cirka 2,9 miljoner.

I enlighet med det trafikpolitiska uppdraget har ARC påbörjat diskussioner med berörda intressenter om att ytterligare utveckla järnvägstrafiken till och från Arlanda.

Ett särskilt samarbetsorgan – Arlanda Forum – under ledning av Regionplane- och trafikkontoret (RTK) har tillskapats för att öka tillgängligheten till Arlanda med kollektivtrafik och framför allt spårbunden sådan. ARC deltar i samarbetet tillsammans med olika regionala organ och trafikoperatörer. Ett s.k. Letter of Intent mellan parterna har träffats i syfte att utöka kollektivtrafiken till och från Arlanda.



# ***Arlandabanan Infrastructure AB***

Org. nr 556481-2385

## *ARC:s sakägarställning*

ARC har förvärvat ett mindre markområde vid Stockholm-Arlanda flygplats i direkt anslutning till Arlandabanan. Med hänsyn till att ARC:s fastighetsförvärv av 3D-fastigheten Mentorn 2 på Stockholm Central har vunnit laga kraft har ARC inget behov av markområdet på Arlanda. LFV har i stället förvärvat markområdet för fastighetsreglering till LFV:s fastighet.

## *Infrastrukturförvaltning*

Järnvägsstyrelsen avslog den 16 augusti 2007 ARC:s ansökan och beslutade ge A-Train tillstånd som infrastrukturförvaltare innefattande även meddelande av trafikeringsrätt för Arlandabanan. Något beslut meddelades inte när det gäller ARC:s anläggning på Stockholm Central. ARC och BV har överklagat Järnvägsstyrelsens beslut. Länsrätten i Dalarnas län har fattat beslut i ärendet den 14 maj 2008 innebärande att A-Train har fått tillstånd som infrastrukturförvaltare. Beslutet överklagades till Kammarrätten som den 20 mars 2009 meddelade dom där överklagandet avslogs. Beslutet är nu överklagat till Regeringsrätten som ännu inte meddelat prövningstillstånd.

## **Risker**

### *Allmänt*

Arlandabanan är ett komplicerat projekt då det omfattar privat medverkan avseende finansiering, byggande och drift. Arlandabanan är dessutom en del av det nationella järnvägssystemet. Detta har medfört att de avtal som träffats också är komplexa och kan föranleda tolkningar av respektive parts rättigheter och skyldigheter. Avtalstiden är vidare lång samtidigt som det sker och har skett stora förändringar som har påverkan på ARC:s och A-Trains avtalsförhållande.

Flygpendeltrafikens utveckling är i hög grad beroende av hur verksamheten på Stockholm-Arlanda flygplats utvecklas. Vid sidan av de ekonomiska faktorerna påverkas flyget alltmer av klimatfrågorna. För att flyget skall kunna fortsätta att utvecklas torde krävas ett aktivt samarbete mellan olika aktörer i syfte att minska emissionerna till luft.

Statens aktör och ombud i projektet rörande Arlandabanan är ARC. Genom att i ARC samla de rättigheter och skyldigheter som staten enligt avtal har i Projektet skall statens riskexponering i första hand hanteras av bolaget. ARC:s eget kapital är dock förhållandevis litet varför LFV och BV, efter beslut av riksdag och regering, har utfärdat en obegränsad och ovillkorad likviditets- och kapitaltäckningsgaranti för att ARC alltid skall kunna fullgöra sina förpliktelser enligt avtal.

### *Avreglering av marknaden för persontrafik*

Under 2010 kommer de sista stegen av öppningen av marknaden för persontrafik på det svenska järnvägsnätet att genomföras. Alla järnvägsföretag med säte i en stat inom EES eller i Schweiz samt alla auktoriserade organisationer av järnvägstrafik med hemvist eller

# ***Arlandabanan Infrastructure AB***

Org. nr 556481-2385

säte i en stat inom EES eller i Schweiz ges då rätt att utföra respektive organisera persontrafik på hela det svenska järnvägsnätet, inklusive på privat förvaltd järnväg som Arlanda Link.

De nya lagbestämmelserna kan få en inverkan på rättigheterna och skyldigheterna enligt Projektavtalet såvitt avser trafikeringsrätt och trafikfrekvensen mellan Arlanda flygplats och Stockholm C. Marknadsöppningen innebär att det ges möjlighet för järnvägsföretag att ansöka om tåglägen både på den av BV förvaltda banan Rosersberg Section och på av A-Train förvaltda Arlanda Link.

A-Train kommer att få rätt enligt lag att ansöka om tågkapacitet på Rosersberg Section, en rätt man tidigare fått härleda från ARC.

A-Train kommer alltjämt att ha ett visst skydd mot konkurrerande tågtrafik genom en ny bestämmelse i järnvägsförordningen, där A-Train indirekt ges en i princip exklusiv rätt att ta upp och lämna av passagerare som reser till eller från Arlanda flygplats på sträckan mellan Stockholm C och Arlanda flygplats.

## *Back-to-back-avtal*

ARC har genom s.k. back-to-back-avtal med berörda statliga organisationer säkerställt statens åtaganden i Projektet. Rättigheter och skyldigheter enligt back-to-back-avtalen har förts vidare till Projektavtalet. Mark har bl.a. erhållits för byggande och drift av Arlandabanan. ARC skall säkerställa att inga förändringar sker i dessa markupplåtelser som försämrar statens position i Projektet eller som inkräktar på A-Trains möjligheter att bedriva den avtalsenliga trafiken. ARC:s förvärv av fastigheten Mentorn på Stockholm Central syftar till att genom servitut trygga ARC:s rättigheter vad gäller upplåten mark.

ARC har fört diskussioner med LFV om att komplettera back-to-back-avtalet med LFV med vissa förändringar och förtydliganden av Projektavtalet som ARC har gjort med A-Train. Samförstånd med LFV har nåtts avseende omfattning och avgränsning av det upplåtna området på flygplatsen – Airport Area – och vad området tillåts användas för. Den kommande bolagiseringen av LFV innebär att frågan om servitut på flygplatsen är central.

Bolagiseringen av Affärsverket SJ innebär att back-to-back-avtalet med SJ måste föras över till annan part. Avtal har träffats med Jernhusen Stationer AB (Jernhusen) och den återstående delen av det gamla Affärsverket SJ (ASJ) om att ansvaret för de fastighetsrättsliga delarna av back-to-back-avtalen skall föras över till Jernhusen. Diskussioner fortsätter med ASJ och BV om övriga delar av back-to-back-avtalet.

Även back-to-back-avtalet med BV kommer att behöva förändras i samband med detta. Stora planerade ombyggnationer på Stockholm Central kan innebära förändringar i upplåtelseerna som kan påverka ARC:s back-to-back-avtal med såväl Jernhusen som BV.

# **Arlandabanan Infrastructure AB**

Org. nr 556481-2385

## *Miljöansvar*

Enligt Miljöbalken kan det eventuellt föreligga ett ansvar för återställning vid upphörande av verksamheten. Eftersom ARC:s järnväg är till för varaktigt bruk har det bedömts inte meningsfullt att bedöma de kostnadmässiga konsekvenserna av ett sådant krav.

## *Transfer/Lease*

Den nya järnvägsuppgången i Terminal 5 på Stockholm-Arlanda flygplats har ännu inte formellt kunnat överlämnas till ARC genom s.k. Transfer/Lease, eftersom gränsdragningen mellan järnvägsanläggningen och flygplatsens anläggning har diskuterats med LFV. Detta påverkar ARC:s sakrättsliga skydd för anläggningen. Inte heller för de tillkommande ytor i Terminal 4 som skall tillföras järnvägsanläggningen har, av samma skäl, Transfer/Lease kunnat göras. Formell Transfer/Lease planeras att genomföras under första halvåret 2010 eftersom ARC och LFV kommit överens i nämnda gränsdragningsfråga.

## *Avtalets upphörande*

Om avtalet med A-Train upphör och bolagets långivare inte utnyttjar sin s.k. step-in rättighet återtar ARC i enlighet med Projektavtalets bestämmelser järnvägsanläggningen och trafikeringsrätten på den järnvägsanläggning som BV förvaltar. ARC har rätt och under vissa förutsättningar skyldighet att ta över sex av de sju tågen som används i flygpendeltrafiken. För det sjunde tåget föreligger ingen sådan avtalsmässig bindning. Vid ett återtagande av järnvägsanläggningen måste ARC säkerställa att verksamheten kan fortsätta utan avbrott och åtminstone övergångsvis svara för driften av järnvägsanläggningen och flygpendeltrafiken.

## **Villkorslånet**

ARC har gjort en beräkning av återbetalningsmöjligheterna från A-Train till staten avseende det ränte- och amorteringsfria villkorsslånet som givits via Riksgälden till A-Train. Staten har rätt att som ersättning för lånet dela eventuell vinst i A-Train med aktieägarna i form av royalty. Tidpunkten för återbetalning av villkorsslånet beror således på när A-Train erhållit överenskommen ackumulerad avkastning. De faktorer som bl.a. påverkar detta är främst utvecklingen av antalet passagerare och biljettpriiser, operativa kostnader, investeringar, ränteutveckling etc. Med de antaganden och bedömningar som ARC gjort beräknas återbetalningen kunna påbörjas omkring år 2020.

## **Händelser efter balansdagen**

ARC:s verkställande direktör kommer att lämna befattningen under våren 2010 i samband med att han tillträder tjänsten som generaldirektör i Trafikverket.



# Arlandabanan Infrastructure AB

Org. nr 556481-2385

## Styrelsen m.m.

Styrelsen har under år 2009 bestått av fyra ordinarie ledamöter. Styrelsen utses av regeringen.

Under verksamhetsåret har styrelsen haft fem ordinarie samt ett konstituerande möte. Vid det konstituerande mötet i april antogs en arbetsordning för styrelsen och VD.

## Ekonomi och personal

ARC finansierar sin verksamhet i huvudsak genom uppdragsersättning från LFV och BV. Omsättningen uppgick år 2009 till 65 250 000 kronor.

ARC har två fast anställda årsarbetare.

## Resultat och ställning - fem år i sammandrag

	2009	2008	2007	2006	2005
tkr					
Nettoomsättning	65 250	66 328	62 481	65 806	65 862
Resultat efter finansiella poster	0	0	104	0	0
Balansomslutning	1 790 660	1 865 102	1 928 597	2 005 181	2 040 061
Soliditet	0,5 %	0,5 %	0,5 %	0,5 %	0,5 %

Soliditeten beräknas som justerat eget kapital i förhållande till balansomslutningen.

## Resultatdisposition

Resultat att disponera föreligger ej.





# Arlandabanan Infrastructure AB

Org. nr 556481-2385

## Resultaträkning

Belopp i tkr	Not	2009-01-01--	2008-01-01--
		2009-12-31	2008-12-31
Nettoomsättning	1	65 250	66 328
<i>Rörelsens kostnader:</i>			
Övriga externa kostnader	2	-5 874	-7 694
Personalkostnader	3	-2 893	-2 564
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar	4	<u>-56 485</u>	<u>-56 415</u>
<b>Rörelseresultat</b>		-2	-345
<i>Resultat från finansiella intäkter och kostnader:</i>			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	5	26	345
Räntekostnader och liknande resultatposter		<u>-24</u>	<u>-0</u>
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		0	0
Skatt på årets resultat	6	--	--
<b>Årets resultat</b>		<u><u>0</u></u>	<u><u>0</u></u>

h  
D

# Arlandabanan Infrastructure AB

Org. nr 556481-2385

## Balansräkning

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2009-12-31</i>	<i>2008-12-31</i>
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Arlandabanan	4	1 719 128	1 775 524
Mark		4	4
Inventarier		360	71
		<u>1 719 492</u>	<u>1 775 599</u>
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Andra långfristiga fordringar	7	38 332	51 731
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>1 757 824</b>	<b>1 827 330</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Kundfordringar	8	14 306	14 222
Fordringar hos ägare		0	850
Övriga fordringar		1 369	1 201
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	9	4 481	4 803
		<u>20 156</u>	<u>21 076</u>
<i>Kassa och bank</i>	10	12 680	16 696
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>32 836</b>	<b>37 772</b>
<b>Summa tillgångar</b>		<b><u>1 790 660</u></b>	<b><u>1 865 102</u></b>

~ 9

# Arlandabanan Infrastructure AB

Org. nr 556481-2385

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2009-12-31</i>	<i>2008-12-31</i>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>			
<i>Bundet eget kapital</i>			
Aktiekapital, 10 000 aktier		<u>10 000</u>	<u>10 000</u>
		10 000	10 000
<i>Fritt eget kapital</i>			
Balanserad förlust		--	--
Årets resultat		<u>--</u>	<u>--</u>
		--	--
<b>Långfristiga skulder</b>			
Förutbetalda intäkter	11	1 662 732	1 719 128
Upplupna kostnader	12	<u>38 332</u>	<u>51 731</u>
		1 701 064	1 770 859
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Leverantörsskulder		17 909	22 937
Övriga skulder		119	121
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	13	<u>61 569</u>	<u>61 185</u>
		79 596	84 243
<b>Summa eget kapital och skulder</b>		<u>1 790 660</u>	<u>1 865 102</u>
<b>Ställda säkerheter</b>		Inga	Inga
<b>Åtaganden och ansvarsförbindelser</b>	14	<u>Inga</u>	<u>Inga</u>

W 8

# Arlandabanan Infrastructure AB

Org. nr 556481-2385

## Kassaflödesanalys

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2009</i>	<i>2008</i>
<b>DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN</b>			
Resultat efter finansiella poster		0	0
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet:			
Avskrivningar		56 485	56 415
Trafikrättigheter	11	<u>-56 396</u>	<u>-56 396</u>
<i>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</i>		89	19
Kassaflöde från förändring av rörelsekapital:			
Ökning/minskning av fordringar		919	-2 504
Minskning/ökning av skulder		<u>-4 646</u>	<u>6 173</u>
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>-3 638</b>	<b>3 688</b>
<b>INVESTERINGSVERKSAMHETEN</b>			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		<u>-378</u>	<u>--</u>
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-378</b>	<b>--</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>-4 016</b>	<b>3 688</b>
Likvida medel vid årets början		16 696	13 007
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	10	<b>12 680</b>	<b>16 696</b>

# Arlandabanan Infrastructure AB

Org. nr 556481-2385

## Förändringar i eget kapital

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Aktie- kapital</i>	<i>Bundna reserver</i>	<i>Fritt eget kapital</i>	<i>Summa eget kapital</i>
Eget kapital 31 december 2007	10 000	---	0	10 000
Årets resultat			0	
Eget kapital 31 december 2008	10 000	---	0	10 000
Årets resultat			0	
Eget kapital 31 december 2009	10 000	---	0	10 000

Mot bakgrund av att ARC:s eget kapital är förhållandevis litet, med hänsyn till de åtaganden bolaget har i projektet, har BV och LFV år 1996 utfärdat en obegränsad och ovillkorad likviditets- och kapitaltäckningsgaranti.

## Redovisningsprinciper och upplysningar

### Allmänna upplysningar

Redovisningen för Arlandabanan Infrastructure AB (ARC) 2009 har godkänts för publicering enligt ett styrelsebeslut från den 4 februari 2010 och kommer att föreläggas årsstämman 2010 för fastställande. Styrelsen har sitt säte i Stockholm.

Arlandabanan är ett mellan staten och det privata näringslivet samfinansierat infrastrukturprojekt. ARC har genom upphandling uppdragit åt A-Train AB (A-Train) att bygga, driva och finansiera Arlandabanan. I A-Trains åtagande ingår också att driva flygpendeltrafik mellan Stockholm Central och Stockholm-Arlanda flygplats samt att anskaffa de tåg som nyttjas för flygpendeltrafiken. Anläggningen färdigställdes och överfördes till ARC i slutet av 1999. A-Train utnyttjar ARC:s anläggning och trafiktillstånd på statens spåranläggning för drift av flygpendeltrafik mellan Stockholm och Stockholm-Arlanda flygplats. Flygpendeltrafiken skall upprätthållas alla dagar på året med minst fyra avgångar per timme. Nattetid tillåts vissa inskränkningar i trafiken.

Genom att långivarna inte har någon annan säkerhet än de trafikintäkter som genereras i projektet har avtalspaketet blivit mycket omfattande. Arlandabanan Project Agreement (Projektavtalet) reglerar de grundläggande åtagandena och skyldigheterna mellan ARC och A-Train. Härtill kommer avtal om lease av anläggning och tåg samt upplåtelse av trafikrättigheter samt avtal om lån hos olika långgivare och deras krav på säkerheter. Vidare finns s.k. back-to-back-avtal mellan ARC och berörda statliga verk. Totalt rör det sig om ett åttiotal avtal, varav ARC är part i ungefär hälften. Sammantaget är avtalssituationen komplex genom att ett stort antal parter berörs.

A-Train skall driva och underhålla den upplåtna infrastrukturen så att den är i fullgott skick under avtalstiden. A-Train skall vidare anpassa järnvägen till de nya krav som kan komma inom det av staten förvaltade järnvägsnätet vad gäller teknisk standard samt beträffande utbyggnader för att möta en ökad trafik och de förändringar som kan bli följden av en utveckling på Stockholm Central och på Stockholm-Arlanda flygplats.

Förändringar av ovan nämnda slag sker kontinuerligt och måste hanteras enligt de regler som fastställs i Projektavtalet, dvs. antingen genom en s.k. Request for Modification (RFM) från ARC eller s.k. Proposal for Modification (PFM) från A-Train.

Back-to-back-avtalen avser den upplåtelse av mark/områden som de statliga verken och bolagen (BV, LFV, SJ och Jernhusen) gjort i projekt Arlandabanan till ARC för vidare upplåtelse till projektbolaget dvs. A-Train. Vidareupplåtelsen sker enligt Projektavtalets bestämmelser.

Den ersättning som A-Train betalar för detta går genom ARC för vidare betalning till respektive statligt verk och bolag.

Benämningen Transfer/Lease avser följande; *Transfer* avser den överlåtelse A-Train gjort av den lösa egendomen Arlandabanan som A-Train låtit bygga enligt Projektavtalet när den var färdigställd till ARC. *Lease* är den upplåtelse som ARC gjort och gör till A-Train

# ***Arlandabanan Infrastructure AB***

Org. nr 556481-2385

för nyttjande av den byggda anläggningen. Sådan Transfer/Lease sker sedan löpande vartefter nya anläggningar tillkommer.

## **Redovisningsprinciper**

Redovisningen är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen samt följande 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.

Redovisningen baseras på historiska anskaffningsvärden.

Principerna är oförändrade i jämförelse med föregående år.

## **Materiella anläggningstillgångar**

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

Redovisat värde för materiella anläggningstillgångar granskas beträffande eventuell värdeminskning när händelser eller ändrade förutsättningar indikerar att det redovisade värdet eventuellt inte kommer att kunna återvinnas. Om det finns sådana indikationer och om det redovisade värdet överstiger det förväntade återvinningsbara beloppet skrivs tillgångarna ner. Nedskrivningar redovisas i resultaträkningen.

## **Leasing**

Finansiella leasingavtal, som i allt väsentligt till hyrestagaren överför sådana risker och fördelar avseende den förhyrda tillgången som förknippas med ägandet, redovisas hos hyrestagaren som tillgång i balansräkningen från och med det att avtalet ingås.

Leasingavtal där i allt väsentligt alla 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.

## **Statliga stöd**

Statliga stöd relaterade till tillgångar redovisas i balansräkningen genom att stödet reducerar tillgångens anskaffningsvärde.

## **Kundfordringar och övriga fordringar**

Kundfordringar redovisas till det belopp varmed de beräknas inflyta.

# ***Arlandabanan Infrastructure AB***

Org. nr 556481-2385

## **Likvida medel**

Likvida medel omfattar kassa och tillgodohavande hos bank.

## **Pensioner och övriga utfästelser om förmåner efter avslutad anställning**

Bolaget har både avgiftsbestämda och förmånsbestämda pensionsåtaganden. För avgiftsbestämda åtaganden betalas avgifter för tjänstepensionsförsäkring. Premierna utgör enligt avtal en procentuell andel av den anställdes lön. Erlagda premier redovisas som kostnad i resultaträkningen.

Bolaget har också åtaganden för ålderspension och familjepension enligt ITP-planen som tryggas genom en försäkring i Alecta. Enligt ett uttalande från Redovisningsrådets Akutgrupp, URA 42, är detta en förmånsbestämd plan som omfattar flera arbetsgivare. Bolaget har inte tillgång till sådan information som gör det möjligt att redovisa denna plan som en förmånsbestämd plan. Pensionsplanen enligt ITP redovisas därför som en avgiftsbestämd plan, dvs. erlagda premier redovisas som kostnad i resultaträkningen.

## **Intäkter**

Intäkter redovisas i den omfattning det är sannolikt att de ekonomiska fördelarna kommer att tillgodogöras bolaget och intäkter beräknas på ett tillförlitligt sätt. Följande typer av intäkter förekommer:

### *Intäkt trafikrättigheter*

Intäkten är hänförlig till operationell leasing och nominellt belopp, fördelas linjärt över avtalstidens längd.

### *Hysesintäkter*

Hyran intäktsförs i den period som hyran avser. I resultaträkningen minskas nettoomsättningen med motsvarande hyreskostnad eftersom ARC:s upplåtelseavtal med LFV och Jernhusen är back-to-back.

### *Försäljning av tjänster*

Intäkten redovisas i den period arbetet utförts.

### *Ränta*

Ränteintäkter redovisas i takt med att de intjänas (beräkning sker på basis av underliggande tillgångs avkastning enligt effektiv ränta).

## **Inkomstskatt**

Uppskjuten skatt redovisas i enlighet med balansräkningsmetoden, innebärande att



# Arlandabanan Infrastructure AB

Org. nr 556481-2385

uppskjuten skatt beräknas för på balansdagens samtliga identifierade temporära skillnader, dvs. mellan å ena sidan tillgångarnas eller skuldernas skattemässiga värden och å andra sidan deras redovisade värden.

Uppskjuten skatteskuld redovisas i balansräkningen för alla skattepliktiga temporära differenser.

Uppskjuten skattefordran redovisas för alla avdragsgilla temporära differenser och outnyttjade underskottsavdrag, i den utsträckning det är sannolikt att framtida skattepliktiga vinster kommer att finnas tillgängliga och mot vilka de temporära differenserna eller outnyttjade underskottsavdragen kan komma att utnyttjas, utom då den uppskjutna skattefordran hänför sig till en avdragsgill temporär differens för en tillgång eller skuld, som vid tidpunkten för transaktionen varken påverkar redovisat eller skattepliktigt resultat.

De uppskjutna skattefordringarnas redovisade värde prövas vid varje balansdag och minskas i den utsträckning som det inte längre är sannolikt att tillräckligt stor beskattningsbar vinst kommer att finnas tillgänglig för att utnyttja hela eller delar av de uppskjutna skattefordringarna.

Uppskjutna skattefordringar och skatteskulder beräknas med hjälp av de skattesatser som förväntas gälla för den period då fordringarna avräknas eller skulderna regleras, baserat på de skattesatser (och den skattelagstiftning) som föreligger, eller i praktiken, föreligger på balansdagen.

## Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalysen visar in- och utbetalningar under året och är upprättad enligt indirekt metod. Förändring av rörelsekapitalet exkluderar därvid effekter av kortfristig del av långfristiga poster intill dess att de betalats.

## Not 1 Nettoomsättning

Nettoomsättningen fördelad på skilda slag av intäkter

	2009	2008
Trafikrättigheter	56 396	56 396
Tjänster, LFV och BV	7 606	8 635
Tjänster, övriga	1 246	1 297
Hysesintäkter	20 391	20 089
Hyeskostnader	-20 391	-20 089
Valutakursvinst	<u>2</u>	<u>0</u>
Summa	65 250	66 328

9 2  
2

# ***Arlandabanan Infrastructure AB***

Org. nr 556481-2385

## **Not 2 Ersättning till revisorer**

Ersättning till revisorerna har fördelats enligt följande:

	2009			2008		
	Revisions- uppdrag	Övriga uppdrag	Summa	Revisions- uppdrag	Övriga uppdrag	Summa
Ernst & Young	193	---	193	175	366	541
Riksrevisionen	<u>115</u>	---	<u>115</u>	<u>133</u>	---	<u>133</u>
Summa	308	---	308	308	366	674

## **Not 3 Personal**

Vid årsskiftet var två personer anställda i ARC. Medelantalet anställda inom ARC framgår av följande tablå:

	2009	2008
Män	1	1
Kvinnor	<u>1</u>	<u>1</u>
Summa	2	2

## **Löner och andra ersättningar**

	2009	2008
Styrelse och verkställande direktören	1 653	1 364
Övriga anställda	<u>345</u>	<u>339</u>
Summa	1 998	1 703

## **Sociala kostnader**

	2009	2008
Pensionskostnader	380	221
Sociala avgifter enligt lag och avtal	<u>737</u>	<u>604</u>
Summa	1 117	825

Årets avgifter för pensionsförsäkringar som är tecknade i Alecta uppgår till 29 tkr (17 tkr). Alectas överskott kan fördelas till försäkringstagarna och/eller de försäkrade. Vid utgången

# **Arlandabanan Infrastructure AB**

Org. nr 556481-2385

av 2009 uppgick Alectas överskott i form av den kollektiva konsolideringsnivån till 141 % (112 %). Den kollektiva konsolideringsnivån utgörs av marknadsvärdet på Alectas tillgångar i procent av försäkringsåtagandena beräknade enligt Alectas försäkringstekniska beräkningsantaganden, vilka inte överensstämmer med RR 29.

Till styrelsens ordförande 2009 har utbetalats två och ett halvt basbelopp. Övriga ledamöter har erhållit ersättning med ett och ett halvt basbelopp. Under året har utgått ett sammanlagt arvode om 300 tkr (296 tkr).

ARC:s verkställande direktör har under 2009 uppburit lön om sammanlagt 1 354 tkr (881 tkr). Den nuvarande verkställande direktören tillträdde sin tjänst den 1 juni 2008 och var dessförinnan anställd på 50 % under april och maj. Den föregående verkställande direktören fanns kvar i bolaget till utgången av maj 2008 och uppbar till och med detta datum lön med 187 tkr.

ARC betalar för den verkställande direktörens räkning individuella tjänstepensionsförsäkringar med en premie uppgående till 25 % av kontant fast lön. Den verkställande direktörens pensionsålder är 65 år. Av bolagets totala pensionskostnader avser 352 tkr (203 tkr) pensionsförsäkring för den nuvarande verkställande direktören. För den tidigare verkställande direktören har inga pensionskostnader erlagts under 2008 då han uppnått pensionsålder och pensionsförsäkringspremier därför inte längre erlades.

Den verkställande direktören har en uppsägningstid på sex månader. I händelse av uppsägning från ARC:s sida har den verkställande direktören rätt till avgångsersättning med 12 månadslöner, dock längst till den månad då verkställande direktören fyller 65 år. Övergår den verkställande direktören under vederlagsperioden till annan arbetsgivare eller erhåller han, direkt eller indirekt, inkomster från näringsverksamhet skall ARC underrättas om detta. ARC har då rätt att avräkna sådana inkomster från avgångsersättningen.

I bolaget finns inga bonusavtal eller andra incitamentsprogram.

## **Not 4 Materiella anläggningstillgångar**

Anläggningens anskaffningsvärde består av järnvägsanläggning på Stockholm Central till ett värde av 94 162 tkr, Södra Böjen<sup>2</sup> 627 745 tkr, järnväg inom flygplatsen 1 223 783 tkr och övrig järnvägsanläggning inom flygplatsen 343 034 tkr. Information saknas för att kunna göra den uppdelning av olika kategorier av anläggningstillgångar enligt årsredovisningslagens schema för balansräkning. I anläggningen ingår dessutom den s.k. Norra Böjen<sup>3</sup>, dvs. den del av anläggningen som inte används av flygpendeln och som finansierats med ett statligt bidrag på 850 mkr. Härutöver har vissa arbeten utförts för framtida pendeltågstrafik som finansierats med ett statligt anslag om 47 mkr.

<sup>2</sup>Med Södra Böjen avses järnvägen från avgreningspunkten i Rosersberg söder om Arlanda flygplats fram till flygplatsområdet och tunnelsegmentets början.

<sup>3</sup>Med Norra Böjen avses järnvägen norr om flygplatsområdet fram till anslutningen till Ostkustbanan i Odensala.

# Arlandabanan Infrastructure AB

Org. nr 556481-2385

Bolaget har framtida åtaganden avseende investeringar på Arlanda flygplats och Stockholm Central uppgående till cirka 60 mkr. Överenskommelse har sålunda träffats mellan ARC och A-Train om förändringar av järnvägsanläggningen på Stockholm-Arlanda flygplats. Vidare har förändringar skett på Stockholm Central avseende ett nytt biljettkontor och vänthall. De nya anläggningsdelarna har ännu inte överlämnats till ARC och ersättning har heller inte erlagts.

## Arlandabanan

	2009	2008
Ingående anskaffningsvärde <sup>4</sup>	2 288 724	2 288 724
Inköp	---	---
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	2 288 724	2 288 724
Ingående avskrivningar	-513 201	-456 805
Årets avskrivning	<u>-56 396</u>	<u>-56 396</u>
Utgående ackumulerade avskrivningar	-569 596	-513 201
Utgående planenligt restvärde	1 719 128	1 775 524

Avskrivningstiden uppgår till 40 år och cirka sju månader. Anläggningen började skrivas av fr.o.m. 1999-11-25 och avskrivningarna sker linjärt under avtalstiden. Vid avtalstidens slut återgår trafikkärligheten till ARC. Restvärdet efter avtalstidens slut går för närvarande inte att kvantifiera och har därför satts till 0 kr.

## Mark

	2009	2008
Ingående anskaffningsvärde	4	4
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	4	4

## Fastighet

ARC har av NCC för en krona förvärvat en 3D-fastighet, Mentorn 2, på Stockholm Central. Fastighetsbildning har skett och ARC har erhållit lagfart hos Inskrivningsmyndigheten.



<sup>4</sup> Det statliga bidraget på 800 mkr för byggande av Norra Böjen och ARC:s investering på 40 mkr för pendeltågstrafik i anslutning till Arlanda C har inte inräknats i anskaffningsvärdet

# Arlandabanan Infrastructure AB

Org. nr 556481-2385

## Inventarier

	2009	2008
Ingående anskaffningsvärde	219	219
Årets anskaffning	378	---
Årets utrangeringar	-114	---
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	483	219
Ingående avskrivningar	-148	-128
Årets avskrivning	-89	-20
Årets utrangeringar	114	---
Utgående ackumulerade avskrivningar	-123	-148
Utgående planenligt restvärde	360	71

Avskrivningarna enligt plan beräknas på ursprungliga anskaffningsvärden och baseras på tillgångarnas bedömda ekonomiska livslängd. Den ekonomiska livslängden bedöms vara fem år för samtliga maskiner och inventarier varför avskrivning sker med 20 % per år.

## Not 5 Ränteintäkter

Beloppen avser i sin helhet ränteintäkter.

## Not 6 Inkomstskatt

	2009	2008
Redovisat resultat före skatt	0	0
Tillkommer		
Ej avdragsgilla kostnader	48	45
Avgår		
Icke skattepliktiga intäkter	<u>0</u>	<u>3</u>
Skattepliktigt överskott	48	48
Aktuell skattekostnad (26,3 % 2009 28 % 2008)	13	13
Skatteeffekt avseende underskottsavdrag som inte redovisas i balansräkningen	-13	-13
Redovisad skattekostnad	0	0
Kvarstående ack. underskottsavdrag, ej tidsbegränsat	8 921	8 969

Uppskjuten skattefordran på underskottsavdraget har inte redovisats i balansräkningen eftersom det inte är sannolikt att underskottsavdraget kommer att kunna utnyttjas mot framtida skattepliktiga vinster inom överskådlig tid.

# ***Arlandabanan Infrastructure AB***

Org. nr 556481-2385

## **Not 7 Andra långfristiga fordringar**

Beloppet avser långfristig del av hyra för område på Stockholm Central samt hyra för flygplatsområde. Betalning av årshyran för de första sju åren (från och med 1999) skjuts upp i sju år. På fordran utgår ingen ränta och samtliga poster är upptagna till nominellt belopp.

	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Upplupna hyresintäkter flygplatsområde	8 361	10 620
Upplupna hyresintäkter Stockholm Central	<u>29 971</u>	<u>41 111</u>
Summa	38 332	51 731

	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Belopp som förfaller till betalning inom 1–5 år	38 332	51 018
Belopp som förfaller till betalning senare än 5 år	<u>---</u>	<u>713</u>
Summa	38 332	51 731

## **Not 8 Kundfordringar**

Betalningsvillkor för kundfordringar är 30 dagar.

## **Not 9 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter**

	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Förutbetalda hyreskostnader	4 218	4 275
Övrigt	<u>263</u>	<u>528</u>
Summa	4 481	4 803

## **Not 10 Likvida medel**

	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Kassa	0	1
Banktillgodohavande	<u>12 680</u>	<u>16 695</u>
Summa	12 680	16 696

På likvida medel erhåller bolaget ränta enligt en rörlig räntesats baserad på bankens dagliga placeringsränta.

7

u

# ***Arlandabanan Infrastructure AB***

Org. nr 556481-2385

## **Not 11 Förutbetalda intäkter**

Beloppet avser långfristig del av förutbetalda intäkter avseende trafikrättigheter och upplöses i samma takt som tillgången avskrivs, se not 4.

	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Total intäkt avseende trafikrättigheter	2 288 724	2 288 724
Akkumulerade upplösningar	-569 596	-513 201
Kortfristig del avseende 2010 respektive 2009	<u>-56 396</u>	<u>-56 396</u>
Kvarstående långfristig förutbetald avgift	1 662 732	1 719 128

## **Not 12 Upplupna kostnader**

Beloppet avser långfristig del av hyra för Stockholm Central samt hyra för flygplatsområde. Betalning av årshyran för de första sju åren (från och med 1999) skjuts upp i sju år. På skulden utgår ingen ränta och samtliga poster är upptagna till nominellt belopp.

	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Upplupna hyreskostnader flygplatsområde LFV	8 361	10 620
Upplupna hyreskostnader Stockholm Central	<u>29 971</u>	<u>41 111</u>
Summa	38 332	51 731

	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Belopp som förfaller till betalning inom 1–5 år	38 332	51 018
Belopp som förfaller till betalning senare än 5 år	<u>---</u>	<u>713</u>
Summa	38 332	51 731

## **Not 13 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter**

	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Kortfristig del av förutbetalda intäkter, se not 11	56 396	56 396
Övrigt	<u>5 173</u>	<u>4 789</u>
Summa	61 569	61 185

## **Not 14 Åtaganden och ansvarsförbindelse**

ARC har hyresåtagande gentemot LFV och Jernhusen avseende hyra för flygplatsområde och området på Stockholm Central. Back-to-back-avtalen med LFV och Jernhusen upphör att gälla ett år efter att avtalet med A-Train upphört. Under avtalstiden utgår en årlig hyra

W

# Arlandabanan Infrastructure AB

Org. nr 556481-2385

till LFV motsvarande 1 kr per passagerare i flygpendeltrafiken. Den årliga hyran till Jernhusen uppgår till nominellt 14 mkr. Beloppet indexjusteras årligen. ARC skall betala samma ersättning till LFV och Jernhusen som ARC enligt Projektavtalet erhåller av A-Train.

Ansvarsförbindelser föreligger inte.

## Not 15 Inköp och försäljning till och från närstående

Av den totala faktureringen av tjänster utgör 3 647 tkr (4 267 tkr) fakturering till LFV och 3 647 tkr (4 168 tkr) till BV. Av årets inköp avser 304 tkr (656 tkr) inköp från LFV, bortsett från hyra avseende Airport Area.

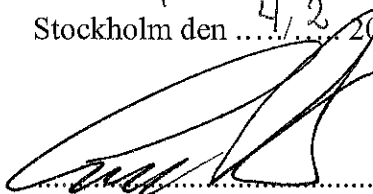
Under året har hyra utgått till LFV och Jernhusen enligt följande (hyrorna ingår i nettoomsättningen, se not 1):

	2009	2008
Hyra till LFV	3 290	3 589
Hyra till Jernhusen	<u>17 102</u>	<u>16 500</u>
Summa	20 391	20 089

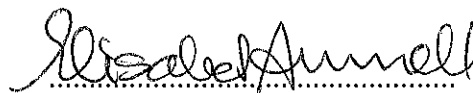
## Not 16 Uppgifter om ägarförhållanden

Arlandabanan Infrastructure AB ägs av staten. Bolagets aktier förvaltas av Regeringskansliet.

Stockholm den 4/2 2010



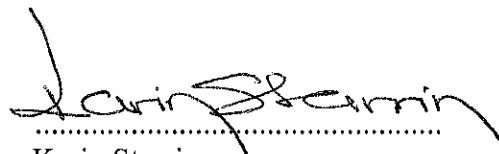
Gunnar Björk  
Ordförande



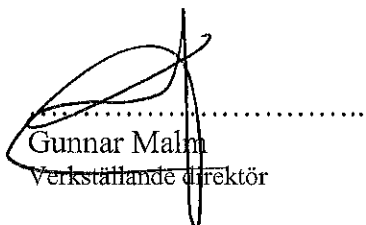
Elisabet Annell



Hans Brändström



Karin Starrin



Gunnar Malm  
Verkställande direktör

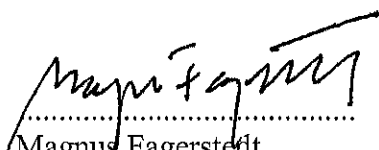
u



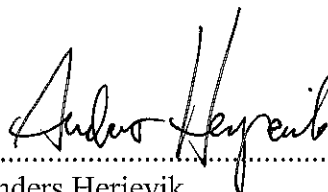
# **Arlandabanan Infrastructure AB**

Org. nr 556481-2385

Vår revisionsberättelse har lämnats den 8/3 2010



Magnus Fagerstedt  
Auktoriserad revisor



Anders Herjevik  
Auktoriserad revisor  
Förordnad av Riksrevisionen