

Års- och hållbarhets-redovisning 2025

FÖR SVERIGE FRAMÅT



Kundlöfte

SJ gör det enkelt för dig att resa. Du kan lita på att vi alltid gör vårt yttersta för att du ska känna dig sedd och väl omhändertagen.

Innehåll

Om års- och hållbarhetsredovisningen
Styrelsen och vd för SJ AB, organisationsnummer 556196-1599, avger härmed års- och hållbarhetsredovisning för räkenskapsåret 2025. Den formella årsredovisningen inklusive förvaltningsberättelse och finansiell information för koncernen och moderbolaget omfattas av sidorna 44–152 samt 157. Den lagstadgade hållbarhetsrapporten definieras på sidan 65.

Inledning

Året i korthet 6
Finansiellt utfall 7
Ordförande har ordet 8
Vd har ordet 9
Hållbarhet 11
Kunder 21
Medarbetare 29
Fordon 36

Årsredovisning 2025

Förvaltningsberättelse 44
- Risker och riskhantering 48
- Bolagsstyrningsrapport 52
- Hållbarhetsrapport 64

Finansiell information 123
- Koncernens finansiella rapporter 124
- Koncernens noter 128
- Moderbolagets finansiella rapporter 142
- Moderbolagets noter 146
- Styrelsens försäkran 152
- Revisionsberättelse 153

Granskningsrapport 155
Flerårsöversikt 157
Definitioner och ordlista 158



Landskapet rullar förbi utanför fönstret – åkrar, skogar, samhällen och emellanåt tunnlarnas överraskande mörker. På väg bort, eller hem. Musik i hörlurar, en bok, ett jobb att lägga sista handen vid, en god lunch eller kanske en stunds vila gör resan till en del av målet för de miljontals människor som reser med oss varje år. Vårt mål är deras resa.

Vår omvärld förändras. Vi reser på andra sätt, till nya platser – och allt fler reser med SJ! Drivkrafter är nyinflyttning, flexiblare arbetssituationer och en förflyttning från andra resesätt till tågtrafik. Vi knyter samman människor och platser och bidrar till tillväxt och utveckling.

För våra resenärer skapar vi en resa på ett säkert, pålitligt och enkelt sätt – tillsammans. Vår vision är att vara ett SJ att lita på och längta till. Det är så vi ska röra oss framåt de närmaste åren.

Tillsammans för vi Sverige framåt.



Vision

Ett SJ att lita på och längta till

Värdeord

Mänskligt ı Pålitligt ı Enkelt
Framåt ı Tillsammans

Året i korthet

1 055 MSEK

Rörelseresultatet för helår 2025 uppgick till 1 055 MSEK (659), vilket motsvarar en rörelsemarginal på 7,2 procent (5,0).Det är främst SJs kommersiella trafik som bidragit till ett förbättrat rörelseresultat under perioden. Även befintliga och tillkomna trafikavtal inom upphandlad trafik har bidragit positivt.



SJ AB har tecknat avtal med Europeiska Investeringsbanken (EIB) om ytterligare en låneram på 1,75 miljarder kronor för del av finansieringen av de snabbtåg som SJ sedan tidigare upphandlat. Tillsammans med tidigare avtal finns nu en återstående låneram på sammanlagt 2,25 miljarder kronor hos EIB.

→ Ett nytt avtal har ingåtts mellan Region Stockholm och SJ AB som innebär att SJ fått förlängt förtroende att fortsätta driva pendeltågstrafiken i Stockholms län fram till den 3 mars 2028.

→ SJ Norge hade för nionde mätningen i rad de mest nöjda kunderna bland de tågoperatörer som kör på uppdrag av norska Jernbanedirektoratet.

1 271 MSEK

SJ investerade 1 271 MSEK (1 311) i fordon. Totalt är åtta moderniserade dubbeldäckare, elva nya X 2000 och fjorton upprustade sittvagnar i trafik.

→ SJ AB ansvarar för nattågstrafiken Stockholm—Umeå—Luleå/Narvik till december 2026 efter att Trafikverket valt att använda möjligheten till ett års förlängning av avtalet. Trafikverket beslutade att nattågstrafiken inte ska bedrivas i samma omfattning 2026 som under 2025. Därför kommer trafiken som SJ utför att reduceras från den 13 april 2026.

88%

Sammantagen punktlighet, mätt som RT+5 min, uppgick till 88 procent (87).

-13%

Utifrån övergripande mål att minska utsläppen i hela koncernens värdekedja har SJs koncernledning under hösten fattat beslut om vetenskapligt baserade reduktionsmål. De kortsiktiga målen validerades i början av 2026 av Science Based Targets Initiative (SBTi). Koncernens utsläpp i scope 1 och 2 ska fram till 2030 minska med 42 procent. Minskningen under 2025 jämfört med basåret 2024 blev 13 procent (marknadsbaserat scope 2).



SJs nya bokningssystem möjliggjorde att biljetter till nattågsresor till och med alla sportlovsveckorna 2026 släpptes redan i juni. Tidigare biljettsläpp har länge efterfrågats av både semesterfirare och turistdestinationer. SJ stärkte kunderbjudandet genom att från september återlansera flexibilitetsnivå ”Kan ombokas” vid biljettköp som alternativ för privatresenärer.



SJ AB ingick avtal om en hållbarhetslänkad revolverande kreditfacilitet om 2,0 miljarder kronor. Faciliteten löper över två år med möjlighet till 1+1 års förlängning och ersätter den facilitet som tidigare fanns om 3,0 miljarder kronor. Fyra banker står gemensamt bakom kreditfaciliteten.

→ Infrastrukturella störningar främst till följd av extremväder fick stor kundpåverkan. Ett blixtnedslag under juli månad slog ut ett ställverk i Linköping och skapade stora störningar på Västra och Södra stambanan. Till följd av ett omfattande regnoväder i Västernorrland som orsakade omfattande skador på järnvägen kunde SJ inte trafikera mellan Sundsvall och Umeå under tio dagar i september.

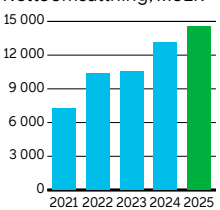
Finansiellt utfall 2025

Rörelseresultatet för helåret blev historiskt starkt. Långsiktig lönsamhet är en grundförutsättning för att vi ska kunna genomföra nödvändiga investeringar i tåg, digitala tjänster och förbättrad kundupplevelse. Investeringstakten var fortsatt hög och totalt investerades 1 358 MSEK, främst i tågfordon.

↗ **14 517**

Nettoomsättning, MSEK

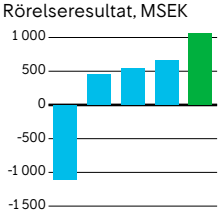
Nettoomsättning, MSEK



↗ **1 055**

Rörelseresultat, MSEK

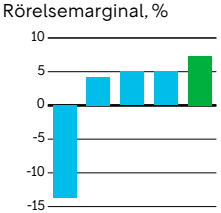
Rörelseresultat, MSEK



↗ **7,3**

Rörelsemarginal, %

Rörelsemarginal, %

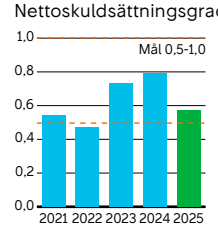


Finansiella mål

SJs ägares finansiella mål och direktiv för SJs verksamhet baseras på avkastning på operativt kapital, nettoskuldsättningsgrad och utdelning.

Nettoskuldsättningsgrad
Mål: 0,5–1,0 ggr
Utfall: 0,57 ggr

Nettoskuldsättningsgrad, ggr



Avkastning operativt kapital
Mål: >7%
Utfall: 14,6%

Avkastning operativt kapital, %



Utdelning
Styrelsen för SJ AB avser att föreslå årsstämman att ingen (–) utdelning lämnas avseende räkenskapsåret 2025. Detta då SJs omfattande investeringsåtaganden behöver finansieras samt att negativa resultat under coronapandemin påverkade eget kapital kraftigt negativt.

Styrelsens ordförande

På väg mot framtidens resande

År 2025 har präglats av framsteg för SJ. Vi har stärkt vår roll som marknadsledande tågoperatör genom ökat resande och lanserat nya digitala tjänster för att förbättra kundupplevelsen.

Vår satsning på innovation och hållbarhet är inte bara en del av vår strategi – det är vårt löfte till våra kunder och samhället. SJ levererar ett starkt finansiellt resultat för 2025, vilket tydligt visar vår långsiktiga lönsamhet och förmåga att skapa värde för både kunder och ägare. De pengar vi tjänar går rakt in i de omfattande investeringar vi gör för att fler ska vilja och kunna resa med oss.

Vårt kundlöfte är tydligt och ska stötta att resan med SJ är smidig, trygg och hållbar. Punktlighet, smidiga digitala tjänster och kund ska alltid stå i centrum. De senaste åren har det gjorts stora förflyttningar gällande kundbemötande, IT-satsningar, fordonsinvesteringar och ökad lönsamhet inom upphandlade affärer. SJs fina företagskultur är en av våra största tillgångar, och den stärks nu ytterligare genom initiativet Framtidståget. Det handlar om att utveckla ledarskap, samarbete och innovationskraft för att möta de möjligheter som SJs strategi ger. Tillsammans skapas en reseupplevelse som inte bara uppfyller våra kunders förväntningar, utan överträffar dem.

Med denna trygga grund förbereder vi i styrelsen för det paradigmskifte det kommer att innebära när samtliga nya och moderniserade tåg finns på plats. Det kommer att förändra SJ i grunden. Vi får helt nya möjligheter att erbjuda en ombordmiljö som sätter standarden för komfort och service – både för våra resenärer och medarbetare. Den ökade kapaciteten ger fler avgångar och ett mer flexibelt utbud, samtidigt som nya tåg med högre driftsäkerhet skapar förutsättningar för den punktlighet som är avgörande för kundernas förtroende. Så ska vi nå vår vision om ”Ett SJ att lita på och längta till”.

Ett första steg är att styrelsen beslutat att tillsätta Jonas Abrahamsson som vd från februari 2026. Med hög takt vill vi att strategin och de strategiska målen för hållbart värdeskapande realiseras, med 50 procent ökat resande till 2030 som det centrala målet. Det ska åstadkommas genom ett enastående kunderbjudande, en verksamhet som är motståndskraftig mot yttre påverkan och genom att vara branschens mest attraktiva arbetsgivare så att de bästa vill arbeta hos oss. Strategin ligger alltså fast: SJ ska genom kraftigt utökat utbud, förbättrat erbjudande och högre anseende bidra till Skandinaviens tillväxt- och klimatmål. Tillväxten ska ske med fortsatt god lönsamhet som återinvesteras i verksamheten.

Från styrelsen vill jag framföra ett varmt tack till alla koncernens medarbetare för det fina arbete ni gör med att ta hand om våra kunder idag, och förbereda för dem som ska resa med oss imorgon. Jag vill även rikta ett varmt tack till Monica Lingegård för väl utfört uppdrag de senaste fem åren och välkomna Jonas Abrahamsson till SJs spännande resa framåt.

SJ – för Sverige framåt

Stockholm den 17 mars 2026

Kenneth Bengtsson
Styrelseordförande



Vd under räkenskapsåret 2025

Tillsammans har vi rustat för nästa steg

SJ ägs av svenska folket och det är otroligt viktigt att det finns ett grundmurat förtroende för oss. Vi vill att det ska vara tydligt att vi alltid gör vårt yttersta för att du som resenär ska känna dig sedd och väl omhändertagen. Så att ännu fler väljer SJ för sin nästa resa.

Rörelseresultatet för helåret 2025 blev historiskt starkt och uppgick till 1 055 MSEK (659). Främst SJs kommersiella trafik bidrog till ett förbättrat rörelseresultat. Även befintliga och tillkomna trafikavtal inom upphandlad trafik bidrog positivt.

Vinsten går rakt in i de investeringar om 19 miljarder kronor vi genomför för att fler ska kunna resa med tåget och SJ. Vi moderniserar våra klassiska tåg för att bättre anpassa dem till dagens krav samtidigt som vi lägger grunden för framtidens resande genom att investera i en ny snabbtågsflotta och regionaltågsflotta, vilka kommer att rulla i Sverige om några år.

Parallellt fortsätter vårt kunderbjudande att stärkas så att tågen ska gå med hög beläggning. Det gångna året investerade vi i 1 271 MSEK (1 311) i fordon. Med stor tillfredsställelse har jag iakttagit hur glatt överraskade våra resenärer blir när ett moderniserat X 2000 eller en upprustad dubbeldäckare rullar in på plattformen. Vid flera tillfällen har jag besökt de fabriker där våra nya snabbtåg och regionaltåg växer fram och jag lovar, ingen kommer att bli besviken!

Under 2025 har tågtrafiken överlag fungerat bra. Det åtgärdsprogram som vi genomförde efter den tuffa vintern 2023/2024 slutfördes i januari 2025 med positiv effekt på vintertrafiken. Våra resenärers benägenhet att rekommendera SJ ökade under året tack vare framför allt goda leveranser och gott kundomhändertagande. Att vi blivit bättre syns också i inlägg i sociala medier och bekräftas ytterligare i mejl jag fått från resenärer – och jag har svarat på alla.

Punktligheten för SJs sammantagna trafik förbättrades något under 2025 till 88 procent (87). Under året har vårt eget punktlighetsarbete fokuserat på förebyggande underhåll av våra befintliga fordon som med stigande ålder kräver mer omsorg. De störningar som sommarens extremväder medförde är svåra att parera fullt ut och många medarbetare gjorde stora insatser för att ta hand om våra resenärer. Återigen visade vi att SJ är riktigt bra på att hantera det oväntade.

När jag blickar tillbaka på mina fem år som vd ser jag en resa präglad av modiga beslut, ambitiöst förbättringsarbete, omfattande investeringar och ett tydligare fokus på våra så viktiga kunder. Men framför allt är det mötena med alla fantastiska människor som har berört mig mest och som jag kommer att bära med mig.

Vi har stärkt kundupplevelsen genom ökad digitalisering av säljkanalerna, med användbara funktioner i SJs app som underlättar resan och förbättrad uppkoppling ombord. Samtidigt har vi inte bara hanterat pandemins kraftiga ras i resande, med betydande konsekvenser för både kommersiell och upphandlad trafik, utan också mött den successiva återhämtning som skedde under flera år. Tillsammans har vi kommit ut starkare, med tåget som det självklara hållbara valet. De vetenskapligt baserade reduktionsmål som beslutades hösten 2025 tydliggör hur koncernen ska bidra till att nå Parisavtalets överenskommelser och är viktiga i det fortsatta arbetet.

Min genuina tro är att man bygger företag genom människor. Den stora drivkraften för mig har varit att sätta i rullning den enorma kraft som uppstår när många människor känner engagemang och tillsammans går åt samma håll. För mig har det varit centralt att vara ute i verksamheten för att förstå vad som sker. Vår framgång vilar uteslutande i medarbetarnas händer och då måste de känna sig både sedda och förstådda.

Det har varit ett fantastiskt uppdrag att få bidra i en verksamhet som på riktigt gör skillnad i människors liv och för klimatet. Att få träffa alla underbara medarbetare, resenärer, branschkollegor, beslutsfattare och andra som skapar förutsättningar för oss och vars synpunkter är så värdefulla för att vi ständigt ska förbättra oss. Med tydligt fokus på kundomhändertagande och vårt kundlöfte ”SJ gör det enkelt för dig att resa. Du kan lita på att vi alltid gör vårt yttersta för att du ska känna dig sedd och väl omhändertagen” har jag velat öka allmänhetens förtroende för oss.



Så med varm hand har jag lämnat över uppdraget som vd och koncernchef för SJ till Jonas Abrahamsson, som sedan den 1 februari 2026 har det roligaste och mest meningsfulla jobb man kan ha. Vi fortsätter väl att träffas ombord?

SJ – för Sverige framåt

Stockholm den 31 januari 2026

Monica Lingegård
Koncernchef och verkställande direktör till och med den 31 januari 2026

Vd efter räkenskapsårets utgång

Med kunden i centrum – vår resa fortsätter



När denna års- och hållbarhetsredovisning nu publiceras är det närmare sex veckor sedan jag med stolthet och ödmjukhet klev ombord som vd och koncernchef för SJ. Stolthet över ett fantastiskt företag, våra medarbetare och den avgörande roll SJ spelar för att bidra till att Sverige fungerar – varje dag. Ödmjukhet inför ett stort uppdrag, ett komplext järnvägssystem och de utmaningar vi haft och har.

Vi är landets största tågoperatör och med det kommer ett stort ansvar och högt ställda förväntningar. Mycket inom SJ går i rätt riktning. Vi är mitt i en moderniseringsresa, vi genomför investeringar på upp till 19 miljarder kronor i våra fordon och ser redan förbättringar som gör skillnad i kundens vardag. Samtidigt är leveransen ännu inte på den nivå vi vill att den ska vara vilket påverkar både resenärernas vardag och förtroendet för järnvägen.

Mitt intryck är att SJ är en enormt kompetent organisation med stort engagemang för att ta hand om våra resenärer på bästa möjliga sätt. Den stolthet som medarbetarna visar för detta nära 170-åriga anrika företag och den starka kultur som präglar organisationen är betydelsefulla kvaliteter som jag värdesätter högt och kommer att bygga vidare på. Vi har tusentals medarbetare som varje dag gör sitt yttersta för våra resenärer – i ett komplext system, under högt tryck. Vi gör mycket rätt, men vi är inte nöjda och arbetar därför strukturerat för att bli bättre varje dag.

Våra övergripande mål är tydliga: Vi ska bidra till Skandinaviens tillväxt- och klimatmål genom att öka resandet på våra tåg med 50 procent fram till 2030, vi ska förbättra kundnöjdheten och säkra en motståndskraftig verksamhet. Nu behöver vi säkerställa att den strategiska riktningen omsätts i konkreta resultat och tydliga förbättringar.

Jag kommer särskilt att fokusera på att stärka vår operationella excellens, att säkerställa hög kvalitet i det som är mest betydelsefullt för våra kunder samt att driva på för fortsatt framdrift i vårt omfattande investeringsprogram. Vi behöver tillsammans med övriga aktörer i järnvägsbranschen nå en stabilare och högre punktlighet och på SJ behöver vi bli ännu bättre på att ta hand om våra resenärer när avvikelser uppstår. Jag avser även att stärka vårt fokus på digitalisering och innovation. Vi ska aktivt sänka trösklarna för att snabbare ta tillvara idéer som finns inom SJ och omsätta dem i värdeskapande lösningar för ökat kundvärde.

Långsiktig lönsamhet genom ett fortsatt stabilt finansiellt resultat och bra kassaflöde är en grundförutsättning för att genomföra nödvändiga investeringar och satsningar. SJ måste hela tiden vara framåtlutat och ha ett attraktivt erbjudande på en konkurrensutsatt marknad. Vår intäktsmodell bygger uteslutande på biljettförsäljning på våra kommersiella linjer och ersättning från våra upphandlade affärer. Vi erhåller alltså inga statliga anslag, och har själva fullt ansvar för att upprätthålla en långsiktigt hållbar och lönsam affär.

Vi utvecklar vårt kunderbjudande kontinuerligt och mandaten för våra kundnära medarbetare har stärkts. Nu accelererar vi resan med Framtidståget, som är ett initiativ för att tillsammans genom en stark kultur och ett engagerat ledarskap uppfylla vårt kundlöfte och förbättra vårt anseende.

Jag noterar till min glädje att punktligheten inom järnvägen förbättrades under 2025. Även SJs punktlighet förbättrades genomgående och uppgick för helåret till 88 procent (87). Tillförlitlig trafik med god punktlighet är avgörande för att våra kunder ska välja tåget och SJ.

Det är samtidigt viktigt att sätta SJ i sitt sammanhang. En stor andel av de störningar som påverkar tågtrafiken och våra kunder ligger utanför vår direkta kontroll och är kopplade till hela järnvägssystemets förutsättningar. Järnvägen är dåligt underhållen sedan årtionden tillbaka och underhållsskulden ökar hela tiden. Därtill ställer allt frekventare extremväder till följd av klimatförändringar krav på anpassningar av järnvägen. Under 2025 genomförde Trafikverket över 1 700 banarbeten vilket är historiskt många och bidrar till bättre förutsättningar på sikt.

SJ fortsätter det systematiska arbetet med att minska vår andel av störningar i järnvägsnätet. Vi ska förbättra vår operativa förmåga och hur vi möter kunden när resan inte blir som planerat. Våra nya och moderniserade tåg skapar förutsättningar för bättre punktlighet genom högre driftsäkerhet, men vi måste ständigt arbeta med alla delar som måste fungera för att tågen ska gå enligt plan. Punktlighetsproblematiken kräver samarbete inom branschen. Därför avser jag även att ta en aktiv roll inom de samarbetsforum som finns för oss inom järnvägsbranschen för att lyfta de frågor och prioriteringar som vi måste lösa tillsammans.

Vi ska vara ett modernt, innovativt SJ som tar ansvar och alltid fortsätter utvecklas. Ett SJ som är en självklar del av Sveriges hållbara framtid och som man kan lita på. I en tid präglad av ekonomisk osäkerhet, förändrade resmönster och krav på hållbarhet fortsätter vi att leverera resor med kunden i centrum. Tillsammans har SJ rustat för nästa steg – och jag ser med tillförsikt fram emot den resan!

SJ – för Sverige framåt

Stockholm den 17 mars 2026

Jonas Abrahamsson
Koncernchef och verkställande direktör från den 1 februari 2026



Hållbarhet



Vår hållbara resa fortsätter med ökad kraft

SJ vill inspirera till medvetna val för en mer hållbar livsstil. I takt med att utmaningarna att nå klimatmålen ökar och behovet av tillväxt i hela Sverige blir tydligare, blir SJs bidrag allt viktigare. Vi gör nu historiskt stora investeringar i framtiden för att ställa om resandet och förbättra tågresandet ytterligare.

Vi på SJ är stolta över att ha en affärsmodell som är hållbar i grunden. Vi erbjuder fossilfria resor med minsta möjliga miljöpåverkan. Men vi nöjer oss inte där, utan arbetar systematiskt med våra medarbetares arbetsmiljö och engagemang. Dessutom strävar vi efter att maximera vår positiva effekt på miljö, resenärer och samhälle längs hela vår värdekedja genom att få fler att välja tåget.

Som ledande aktör inom persontrafik på järnväg är vårt uppdrag att göra det enkelt att välja tåget. Vi bidrar samtidigt till tillväxt och utveckling genom att knyta ihop städer, regioner och arbetsmarknader. SJs strategi är tydlig – hållbarhet och affärsutveckling är inte separata spår, utan en och samma väg framåt och vi vill vara en stark kraft i samhället genom ett föredömligt affärsmässigt agerande. Samtidigt krävs lönsamhet för fortsatta investeringar och innovation.

Genom att långsiktigt minska vår klimatpåverkan, effektivisera resursanvändningen och utveckla innovativa lösningar stärker vi både kundernas förtroende och vår långsiktiga konkurrenskraft. Hållbarhet är inte bara en del av vår strategi – det är grunden för framtidens resor.

Läs mer i Hållbarhetsrapporten

Bidra till att uppnå Skandinaviens tillväxt- och klimatmål

Skandinaviens bästa kundupplevelse av resor

Branschens mest attraktiva arbetsgivare

Leverera en lönsam och motståndskraftig verksamhet

Långsiktiga strategiska mål för hållbart värdeskapande



Ett tåg är enligt branschstandard punktligt om det nått sin slutstation senast fem minuter och 59 sekunder efter tidtabellen, RT+5min

9 av 10 SJ-tåg i tid 2025

Vi vill få fler att välja tåget – och punktlighet är nyckeln. Varje procent bättre punktlighet innebär att många fler av våra resenärer kommer i tid till jobb, möten och fritidsaktiviteter. Det finns många orsaker till att tågen inte alltid kommer fram i tid, och lösningen är att arbeta på flera håll samtidigt.

En av de främsta förväntningarna våra resenärer har på SJ är att komma fram till destinationen på utsatt tid. Ökad tågtrafik och växande antal resenärer medför högre belastning på järnvägsinfrastrukturen, vilket i sin tur ökar komplexiteten i trafikplaneringen och gör att trafikstörningar sprids över större geografiska områden. Över tid har antalet infrastrukturrelaterade fel ökat och de fel som uppstår tar längre tid att åtgärda.

SJ tar ägarskap för de störningar vi ger upphov till, exempelvis fordonsfel genom förebyggande underhåll.

Punktlighet är ett komplext pussel där många aktörer måste lägga sina bitar på ett sätt som passar övrigas.

88%

Sammantagen punktlighet för SJs tåg i Sverige 2025, RT+5min



Förklaringar till att tågen inte alltid kommer fram i tid

1. Stor underhållsskuld
Underhållsskulden på svensk järnväg uppgår till mer än 90 miljarder kronor, och infrastrukturrelaterade fel gör att hastigheten ofta sätts ned. Banarbeten är nödvändiga för en mer robust järnväg men kan bidra till störningar.

2. Begränsad kapacitet
Järnvägen är byggd för avsevärt mindre trafik än idag. På många sträckor kör tågen så tätt det går, vilket gör systemet känsligt för störningar.

3. Blandad trafik
Samma spår används av snabbtåg, regionaltåg och godståg med olika hastigheter. Systemet blir sårbart för förseningar då anpassning måste ske till den som kör långsammast, eller står stilla.

4. Brist på alternativa spår
Alternativa spår att leda om tågtrafiken på saknas ofta när störningar uppstår. Banarbeten är viktiga för att förbättra standarden men medför ännu färre omledningsmöjligheter här och nu.

5. Brister hos järnvägsföretag
Vi är många som kör, underhåller eller på annat sätt bidrar till att tågen rullar. Det vi gör påverkar både vår egen punktlighet och andras och störningar kan uppstå till följd av bland annat fordonsfel eller personalbrist.

6. Extremväder
Järnvägen är väderkänslig och ökad frekvens av extremväder till följd av klimatförändringarna blir en extra påfrestning.

7. Andra yttre faktorer
Spårspring, obehöriga i spårområdet, medför att trafiken av säkerhetsskäl stoppas eller kraftigt begränsas tills området är säkrat. Vilt på spåren eller viltolyckor innebär säkerhetsrisker som gör att tågen kan bli stillastående.

Skillnaderna är stora beroende på hur långt tågen färdas

Mest punktliga är kortdistanstågen (pendeltåg) som färdas kort väg och går ofta.
Lägst punktlighet har långdistanstågen där mycket kan hinna hända under resans gång.

		Punktlighet[1]	Utmaningar	
	**Långdistanståg** SJ Snabbtåg, SJ InterCity, SJ Nattåg och SJ EuroNight som ofta går över 40 mil.	↗63%	Långdistanstågen har lägst punktlighet och är den största utmaningen i Sveriges högt belastade järnvägssystem. De går genom flera täta regionala system där snabbtågen riskerar att hamna bakom långsammare regionaltåg och det är större risk att något händer på en lång sträcka. Nattågen går mycket långa sträckor, Stockholm–Narvik tar 18,5h, vilket medför särskilda utmaningar.	**I tid eller max 15 minuter sent** 79% **I tid eller max 30 minuter sent** 88% **Nattåg i tid eller max 60 minuter sent** 86%
	**Medeldistanståg** SJ Regional och upphandlad trafik som ofta går 20–40 mil med flera delmarknader.	↗90%	Medeldistanstågen har generellt sett hög punktlighet men drabbas av infrastrukturfel och trängseln på spåren.	**I tid eller max 15 minuter sent** 96%
	**Kortdistanståg** Pendeltåg i storstadsområden, upphandlad trafik som med hög frekvens går korta sträckor.	↗92%	Kortdistanstågen har relativt hög punktlighet samtidigt som kraven och förväntningarna på att anlända enligt plan också är högre.	**I tid eller max 3 minuter sent** 87%

[1] Ankomst inom 5 min från utsatt tid, RT+5min, under 2025.

Läs mer i Hållbarhetsrapporten.

Långdistanstågen – en viktig kugge i transportsystemet

Utmaningarna kring punktlighet är störst för långdistanstågen och är därför något vi fokuserar extra på. Störningsminuter tar hänsyn till längden på störningen och under 2025 orsakade vi själva knappt en femtedel av de störningsminuter som drabbade våra långdistanståg.

Resterande dryga fyra femtedelar av störningsminuterna berodde på orsaker utanför SJs kontroll.

Många områden behöver fungera för att tågen ska gå enligt tidtabell och vi förbättrar ständigt våra rutiner och processer. Planering av personal på både lång och kort sikt, fordon i gott skick, optimering av fordonsomlopp och avgång i rätt tid från station är viktiga parametrar för punktliga tåg.

Vi investerar i nya, moderna tåg för att höja komforten och driftsäkerheten – med förbättrad punktlighet som ett syfte. Dessa satsningar är långsiktiga och kräver tid för produktion och leverans. Under tiden fortsätter våra befintliga tåg att åldras, vilket innebär ökad risk för tekniska fel och underhållsbehov som kan påverka punktligheten negativt. Vi arbetar kontinuerligt med förebyggande underhåll och uppgraderingar för att minimera dessa effekter.

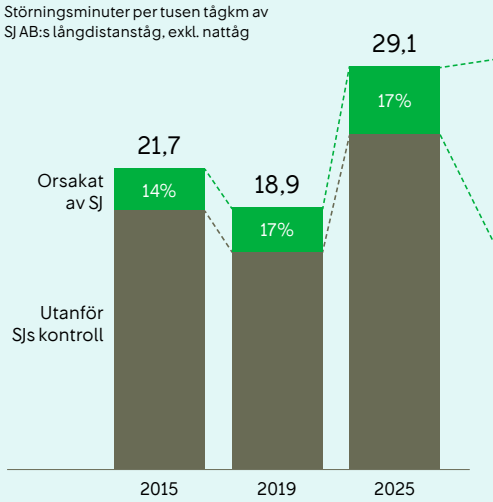
Trots satsningarna har fel på våra fordon ökat. Orsaker utanför SJs kontroll har också ökat, främst infrastrukturrelaterade fel, vilket påverkar störningsminuterna negativt. Sammantaget innebär det att andelen av störningsminuter inom långdistanstrafiken som vi själva orsakat är tämligen intakt medan det totala antalet störningsminuter som våra kunder och medarbetare möter har ökat.



En störningsminut är hur många minuter försent ett tåg är jämfört med den planerade tidtabellen

Totala störningsminuter per tusen tågkm

Störningsminuter per tusen tågkm av SJ AB:s långdistanståg, exkl. nattåg



SJ-orsakade störningsminuter per tusen tågkm





Resandet med SJ ökade med 2 procent under 2025 jämfört med året innan

Tillsammans minskar vi Skandinaviens klimatavtryck

Vår ambition är tydlig: Att leda omställningen till ett transportsystem som gör det enkelt för människor att göra ett bra val för klimatet – utan att kompromissa med komfort eller kvalitet.Våra egna tåg har rullat med el i över 100 år.

Genom energieffektivisering, fossilfri energi och cirkulära lösningar tar vi ansvar för både miljön och framtiden. Vi vill minska de redan låga utsläppen av växthusgaser ytterligare genom investeringar i en modern tågflotta, ännu mer energieffektiv drift och ökad kapacitet.

Tåg är energieffektiva oavsett drivmedel – främst tack vare lågt luftmotstånd och att många reser tillsammans. Inom vår kommersiella trafik köper vi fossilfri el vilket gör utsläppen av växthusgaser mycket låga jämfört med andra transportslag. Inom upphandlad trafik köps förnybar el och där elektrifierad bana saknas drivs tågen av diesel.

Under hösten 2025 anslöt vi oss till Science Based Targets initiative (SBTi) som i början av 2026 har validerat våra kortsiktiga mål. På kort sikt (2024–2030) ska utsläppen inom Scope 1 och 2 minska med 42 procent, till 2040 anger målet en absolut minskning med 90 procent för samtliga Scope. Tillsammans skapar vi resor som gör skillnad.

Tåg är ett energieffektivt sätt att färdas med låg klimatpåverkan

Växthusgaspåverkan för olika transportslag

0,27 gram CO_2e/personkilometer med SJs egna tåg

130 gram CO_2e/kilometer med en person i bilen, långfärd

170 gram CO_2e/personkilometer med flyg, inrikes

15 gram CO_2e/personkilometer med buss, långfärd

Källa: IVL Svenska Miljöinstitutet. Se även sj.se



Lönsamhet grund för fortsatt utveckling

SJ befinner sig i hjärtat av den svenska transportinfrastrukturen genom vår omfattande verksamhet. Framtidssäkringen av SJ sker välplanerat och konsekvent med lönsamhet som grund för investeringar och förbättringar.

Åren 2022 till 2030 investerar SJ cirka 19 miljarder kronor i att modernisera tågflottan, inklusive nya snabbtåg och regionaltåg. Dessa satsningar är centrala för att möjliggöra en övergång till ännu mer energieffektiva tågresor. Investeringarna ökar dessutom både kapacitet och komfort.

Motståndskraft genom lönsamhet
Att växa lönsamt är grunden för SJs verksamhet. Lönsamheten kopplas till specifika finansiella mål, men vi är samtidigt tydliga med att lönsamhet även innebär att vi agerar långsiktigt och kan växa hållbart över tiden. Långsiktig och uthållig lönsam tillväxt är centralt för att få fram de resurser som krävs för att kunna fortsätta investera i verksamheten och bidra till samhällets utveckling.

SJs åtgärdsprogram som initierades efter den utmanande vintern 2024 med fordonsbrist orsakad av sträng kyla, slutfördes under början av 2025. Målsättningen var tydlig: Att stärka förutsättningarna för förbättrad egen punktlighet och en stabilare leverans. Genom att kombinera operativ effektivitet med teknologisk innovation – exempelvis SJs kundservice- och bokningsplattform från 2024 – stärker vi vår motståndskraft mot framtida störningar.

SJs finansiella resultat för 2025 visar att hållbarhet och lönsamhet går hand i hand. Rörelseresultatet uppgick till 1 055 MSEK. Vår verksamhet bedrivs på affärsmässiga grunder, utan statliga subventioner, och visar att det är möjligt att kombinera samhällsnytta och ett attraktivt erbjudande med lönsamhet. Det är en central del av vår långsiktiga strategi – att skapa värde för kunder, samhälle och miljö, idag och för framtiden.

Många bidrag för ett mer hållbart samhälle

Molnflytt sparar 500 ton CO_2e

Under året har alla SJs tekniska applikationer flyttats till molnet. Genom att avveckla ett stort antal servrar minskar koncernens klimatpåverkan med cirka 500 ton CO_2e.

SJ och Live Nation Sverige i samarbete

Under 2025 fördjupade SJ samarbetet med konsert- och festivalarrangörerna Live Nation Sverige och Luger. Målet är att öka andelen resor till och från konserter och evenemang med tåg. Att välja tåget är ett fantastiskt sätt att göra resan till en härlig del av konsert- eller festivalupplevelsen.

SJ stödjer Nästa Generation Sverige – för ett mer inkluderande samhälle

Nästa Generation Sverige arbetar för att minska utanförskap bland högstadieelever i utsatta områden genom ett första, avlönat jobb som är en del av skolgången. Med meningsfulla arbetstillfällen på SJ vill vi bidra till att unga får bättre möjligheter att lyckas och samtidigt visa att järnvägsbranschen är en framtidssektor. Det är ett exempel på hur SJ tar ansvar – inte bara för dagens resor, utan för morgondagens samhälle.



Svenska Fotbollförbundet på SJs tåg

Genom SJs samarbete med Svenska Fotbollförbundet möjliggörs tågresor för fotbollsspelare, från landslagsspelare till barn- och ungdomslag. I samband med fotbolls-EM sommaren 2025 hyllade SJ damlandslaget genom aktiviteter ombord och i lounger.

SJs hållbarhetspris Årets framtidsresenär

Med målet att hylla dem som gör skillnad – privatpersoner och företag som valt att resa med tåget och inspirerar andra att göra likadant – delade SJ för första gången ut pris till Årets Framtidsresenär.

10-årsjubileum för hållbart samarbete

När SJ valde att inleda ett samarbete med den lilla, nystartade restaurangen Kalf & Hansen för tio år sedan var det ett modigt steg. Tillsammans har vi visat att färdigmat kan vara något annat än lågpris och kompromisser. Genom att satsa på 100 procent ekologiska råvaror, mindre kött och mer grönt, samt att arbeta för minskat matsvinn, möter vi vad tågresenärer förväntar sig. Cirka 3 miljoner måltider har Kalf & Hansen levererat till SJ och därmed bidragit till en mer hållbar matproduktion.



SJ + SkiStar – tillsammans för tågresor till fjällen

För att minska klimatavtrycken från resor till de svenska fjällen inledde SJ och SkiStar ett långsiktigt partnerskap under 2025. Transporten står för störst del av klimatavtrycket vid fjällresor – idag reser cirka 90 procent med bil till sin skidsemester. Genom fler tågalternativ och smidiga lösningar gör SJ och SkiStar det enklare att välja tåget till fjällen. Fler avgångar, tidigare biljettsläpp, fossilfria transferbussar och bättre bagagehantering gör tåget och SJ attraktivt. Tillsammans gör vi det möjligt för fler att uppleva fjällen – på ett sätt som värnar både naturen och framtiden.



SJ och Min Stora Dag skapar tågdagar

Genom samarbetet med Min Stora Dag skapar vi upplevelser för barn och unga med allvarliga sjukdomar och diagnoser. I september firade organisationen 25 år med Min Stora Tivolidag på Gröna Lund, där SJ medverkade. Under hösten arrangerades även Min Stora Tågdag i depåerna i Stockholm, Malmö och Göteborg. 18 barn var inbjudna till en oförglömlig tågupplevelse. Vi har även stöttat kampanjen Barn på sjukhus och våra SJ Prio-medlemmar har skänkt poäng till resor.



SJ och Glada Hudik-teatern – tillsammans krossar vi fördomar och sprider glädje

SJs samarbete med Glada Hudik-teatern handlar om att förändra attityder och skapa ett samhälle där olikheter ses som styrkor. Under året har vi, tillsammans med våra SJ Prio-medlemmar som skänkt SJ Prio-poäng, gjort det möjligt för organisationen att resa och nå ut till fler människor. Vi har också hjälpt till att skapa uppmärksamhet kring Glada Hudik-teaterns muggar med citat från ensemblen – små ord som gör stor skillnad och påminner oss om att glädje och inkludering är vägen framåt. Tillsammans visar vi att när vi tar vara på människors olikheter, skapar vi ett rikare, varmare och mer öppet Sverige.

Robusta transporter som en del av totalförsvaret

SJ ska vara en pålitlig del av totalförsvaret genom robusthet i transportförmågan – med hög beredskap, tydliga roller och god samverkan. Under 2025 har vi påbörjat ett arbete för att säkerställa att SJ lever upp till sina skyldigheter inom civil beredskap och krisberedskap samt för att utveckla och realisera affärsmässiga möjligheter.

20,2

miljoner SJ Prio-poäng donerades under 2025 av medlemmar till SJs välgörenhetspartners

SJ är Sveriges mest hållbara företag

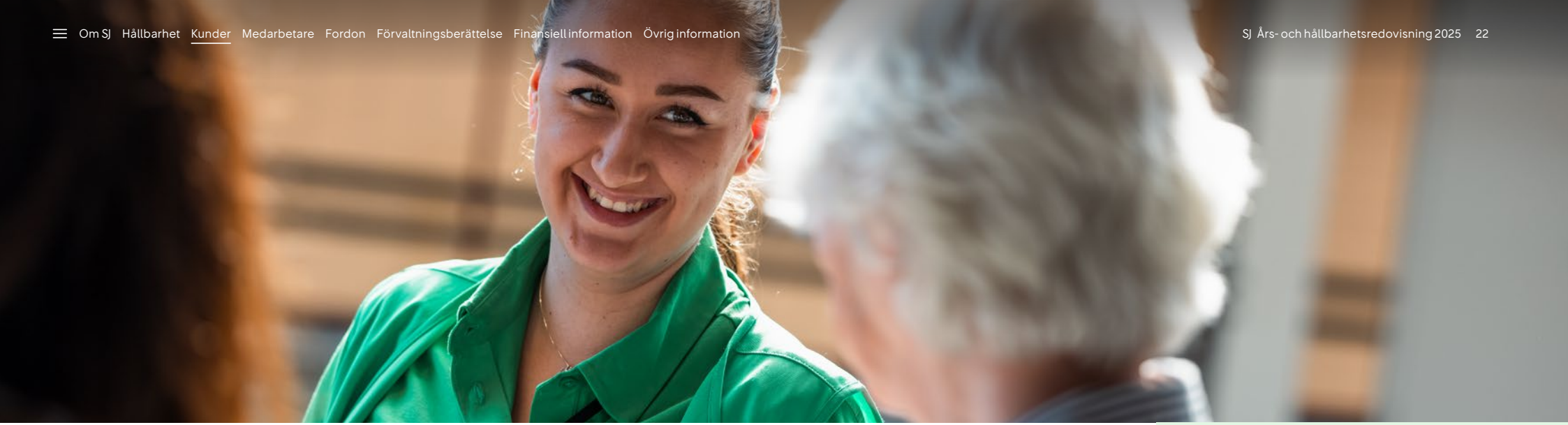
I Differs nya hållbarhetsundersökning PUSH anser svenska folket att SJ är Sveriges mest hållbara företag. Utmärkelsen är ett kvitto på vårt långsiktiga arbete för att göra resandet med tåg mer attraktivt .

Varje samtal räknas – SJ och Mind tillsammans för psykisk hälsa

Under 2025 har SJ stöttat kampanjen ”Varje samtal räknas” och initiativet Varmprat, som påminner om att små handlingar kan göra stor skillnad. Att se, lyssna och prata med varandra kan vara avgörande för någons välbefinnande. Tack vare våra SJ Prio-medlemmar har vi också bidragit med resor i samband med Minds arbete. Tillsammans skapar vi ett Sverige där omtanke och medmänsklighet är en självklar del av vardagen – ett samtal i taget.



Kunder



När varje möte räknas

Vår ambition är att leverera Skandinaviens bästa kundupplevelse av resor, och vårt kundlöfte är den ledstjärna som vägleder oss i allt vi gör.

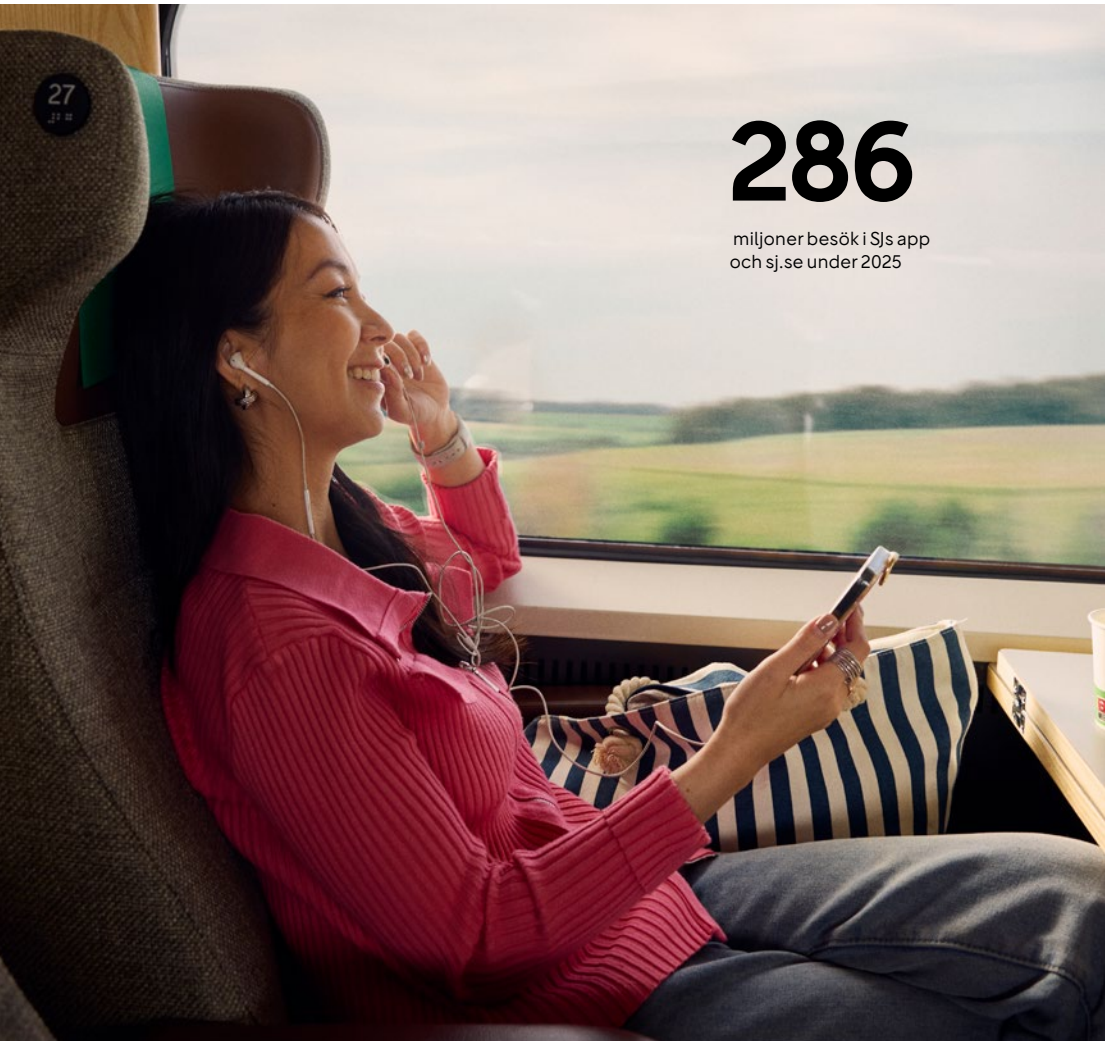
Varje dag arbetar våra medarbetare för att uppfylla kundlöftet – oavsett om det är ombord på tågen, i trafikledningen, i depåerna eller i andra delar av SJ. Vi arbetar för att mötet med SJ – oavsett om det sker digitalt, på stationen eller ombord – ska kännas enkelt, personligt och tryggt. Tillsammans skapar vi en reseupplevelse med målet att alla ska känna sig välkomna och väl omhändertagna före, under och efter sin resa.

SJ erbjuder resor som är bekväma och effektiva. Restiden ombord på våra tåg kan användas till arbete eller studier, men också till återhämtning eller social samvaro med familj och vänner.

Under 2025 har vi fortsatt att stärka förmågan att leverera på vårt kundlöfte. Vi tror på kraften i det mänskliga mötet och vill göra det enkelt att mötas i alla delar av livet – vare sig du reser i arbetet eller på fritiden. Vi kör till upplevelser i städer, naturen eller inom musik och idrott.

Vårt kundlöfte

SJ gör det enkelt för dig att resa. Du kan lita på att vi alltid gör vårt yttersta för att du ska känna dig sedd och väl omhändertagen.



286

miljoner besök i SJs app och sj.se under 2025

Vi utvecklar för våra kunder

Vi utvecklar ständigt kunderbjudandet utifrån insikter om vad kunderna och resenärerna vill ha. Genom dagliga möten med resenärer, löpande kundmätningar, SJ Kundservice och dialog i sociala medier får vi idéer till förbättringar. Nedan finns några exempel från 2025.

Satellitteknik rullas ut på SJ 3000
Under 2025 har SJ tagit ett avgörande kliv för att förbättra uppkopplingen ombord genom beslut om satellituppkoppling i SJ 3000. Satsningen innebär att resenärerna får tillgång till stabil och snabb uppkoppling ombord – något som är avgörande för både företags- och fritidsresenärer. Med en kombination av mobilnätsutbyggnad och satellitteknik är SJ redo att ta täten i utvecklingen av framtidens resande.

Tidigt biljettsläpp till nattågen
Bokningssystemet som varit i bruk sedan 2024 möjliggör bland annat tidigare biljettsläpp. Redan i juni 2025 släpptes biljetter för resor med SJs nattåg i Sverige till och med alla sportlovsveckor 2026. Tidigt biljettsläpp har länge efterfrågats av både resenärer och turistdestinationer.

Återinfört ombokningsbar biljett
Under 2025 återlanserade vi den ombokningsbara biljetten för privatresenärer. Det betyder att ännu en flexibilitetsnivå finns att välja på i kunderbjudandet.

Fördubblat djurplatserna på SJs dubbeldäckare
Allt fler reser med husdjur på SJs tåg. För att möta den ökande efterfrågan har vi under 2025 fördubblat djurplatserna på dubbeldäckarna som går i regionaltrafik. Antalet bokningsbara platser har ökat från åtta till 16, och två obokade platser för resenärer med djur har lagts till.

Förnyat vårt lojalitetsprogram SJ Prio
Genom SJ Prio bygger vi långsiktiga relationer och skapar personliga erbjudanden. Under 2025 lanserade vi nya namn på medlemsnivåerna och nya poänggränser. Nivåerna heter nu Prio, Prio Plus och Prio Premium. En viktig förändring är att antalet resor nu påverkar nivåer – inte bara antalet poäng. Det gör att fler resenärer har möjlighet att klättra och ta del av förmåner. Bland nya förmåner finns dubbla poäng på förbeställd mat och sänkta poängpriser i bistron för Prio Plus och Prio Premium.

Enkelt att resa – hela vägen

Att resa med SJ ska vara enkelt hela vägen. Från en enkel och smidig bokning fram till slutdestination.

Vi utvecklar ständigt våra prisbelönta digitala kanaler för att göra det ännu enklare för våra kunder att boka, betala och få information. Genom att kombinera teknisk innovation med kundfokus skapar vi digitala lösningar som gör varje resa smidigare och tryggare.

Under 2025 har vi fortsatt det viktiga arbetet med att stärka tillgängligheten i våra digitala kundkanaler – i linje med det nya tillgänglighetsdirektivet. Alla, oavsett förutsättningar, ska kunna boka och resa enkelt och tryggt.

Ett konkret exempel är vår app, som nu erbjuder en modern och förbättrad vy i landskapsläge (horisontellt läge) för en mer tillgänglig användarupplevelse. Detta arbete har också uppmärksammats externt – SJ vann guld i Svenska Designpriset för den nya designen.



Andra nyheter i våra digitala kanaler

- Apple- och Google Pay-betalning – tillgänglig i SJs app för smidigare betalning.
- Byt sittplats direkt i appen och på sj.se – snabbare för våra resenärer.
- ”Var ska jag stå på plattformen?” tillbaka i Android-appen – för en enklare ombordstigning.
- Förbättrad information om luftkonditionering och servering under resan – både i appen och på webben.
- Personliga kampanjer och erbjudanden i appen – skräddarsytt för våra resenärer.

När resan inte går som planerat tar vi hand om dig

Vi är beredda på att resan inte alltid går enligt plan. Våra kunder ska kunna lita på att vi alltid gör vårt yttersta för att de ska känna sig sedda och väl omhändertagna.

Om resan blir försenad eller tåget ställs in har vi tydliga rutiner för att ta hand om våra kunder. Vi gör vårt bästa för att hjälpa till att slutdestinationen nås så snabbt som möjligt och resenären har rätt till ersättning enligt regelverk när resan inte gått som planerat.

Vi vet hur viktigt det är att ge korrekt och snabb information när något påverkar resan. Därför arbetar vi ständigt med att förbättra trafikinformationen i alla våra kanaler, och när något händer spelar våra medarbetare en avgörande roll för att ge bästa möjliga stöd.

Läs mer om resenärers rätt till ersättning.





Fler nyheter under 2025 för en tryggare reseupplevelse:

- Mer enhetlig information till våra kunder – oavsett om de använder appen, sj.se, sms eller exempelvis har kontakt med vår kundservice.
- Snabbare kompensation – våra medarbetare ombord, i trafikledning och kundservice kan nu själva utfärda digitala värdebevis, vilket gör att kompensation till kunder kan ges snabbare avseende till exempel bristande komfort.
- Trafikinformation för hel bokad resa – kunden kan nu se trafikinformation för hela sin bokade resa i ett steg – inte bara per sträcka, station eller tågnummer.
- Bättre precision med ”Var är mitt tåg?”– kartfunktionen visar nu tågets färd i realtid med förbättrad noggrannhet. I appen visas även tågets hastighet för en ännu mer transparent upplevelse.
- Mer detaljerad och konsekvent information – om orsaker till störningar eller händelser och vad kunden behöver göra i nästa steg.
- Fler får individuell trafikinformation – alla resenärer i ett sällskap kan ges individuell trafikinformation genom utökade möjligheter att ange mobilnummer för medresenärer vid en bokning.

Jag gör mitt yttersta för att våra resenärer ska få en djupare förståelse för järnvägen och de problem som kan uppstå, och förklarar gärna vad växelfel eller signalfel innebär till exempel. Jag hoppas att det bidrar till en lugnare tågresa och mer tolerans för händelser som kan uppstå.

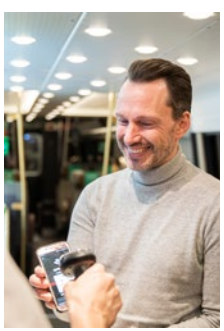
Cecilia Alvbring, *lokförare*

SJ gör din resa smidigare – med omtanke i varje steg ser vi till att du känner dig både sedd och trygg hela vägen.

Rasmus Vestlund, *tågvärd*

Ett erbjudande för alla

Vår breda palett av erbjudanden gör att det finns en resa för alla – från flexibla biljetter och företagslösningar, till lojalitetsprogram och hållbara måltider ombord – allt för att skapa mervärde och en bättre reseupplevelse för våra kunder.



Lojalitetsprogrammet SJ Prio

SJ Prio är SJs lojalitetsprogram som ger våra kunder mervärde genom att belöna varje resa med poäng som kan användas till nya resor och personliga erbjudanden. Programmet gör det enklare och mer fördelaktigt att välja tåget, vilket skapar en mer givande reseupplevelse.

En rofylld resa

Upplev 2 Klass Lugn – den perfekta kombinationen av komfort och stillhet. Här får våra resenärer en tystare miljö ombord på snabbtågen, idealisk för att arbeta, läsa eller bara njuta av en avkopplande resa.



En familjevänlig resa

Familjer som reser tillsammans får extra bra pris på barnens biljetter. Med SJs familjeerbjudande reser upp till två barn (0–15 år) i 2 Klass med hela 85 procent rabatt på dagtåg och 50 procent rabatt på nattåg.

SJ Biz – för företag

SJ Biz är ett skräddarsytt erbjudande för våra företagskunder i Sverige med exempelvis flexibla biljetter, samlad fakturering och attraktiva rabatter. Företaget får rabatt på resor och löpande miljörapporter som hjälper att analysera resvanor och vilken miljöpåverkan företaget har.





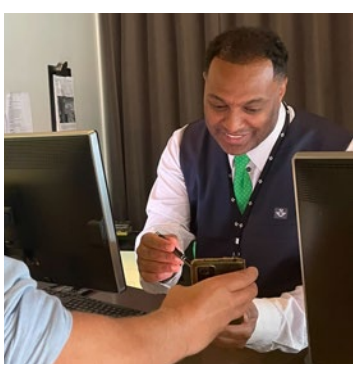
SJ Bistro – en del av upplevelsen

SJs Bistro är en viktig del av kundupplevelsen, och ombord på våra snabbtåg finns ett brett sortiment av ekologiska maträtter, fika och dryck samt klassiker. Genom att erbjuda hållbara och närproducerade måltider gör vi tågresan både bekväm och trivsam.



En prisvärd resa

Resan med oss kan väljas utifrån reseklass och flera typer av flexibilitet. På varje avgång finns biljetter i både lägre och högre prissegment. Priserna styrs av utbud och efterfrågan, och vi ser till att det i de allra flesta fall finns biljetter kvar nära avgång. När biljetterna släpps är priser ofta lägre. Ju närmare avgång köp av resa sker, desto mer kan priset variera. SJ har i 2 klass alltid 15 procent student- och ungdomsrabatt och alltid 10 procent rabatt för pensionärer.



Som loungevärd skapar jag en välkomnande miljö där kunden kan känna sig trygg, sedd och väl omhändertagen.

Fekadu Gebretsadik, *loungevärd*

Börja resan i våra lounger

SJs lounger i Stockholm, Göteborg och Malmö är oaser för våra resenärer i väntan på att tåget ska gå. Där erbjuds en bekväm och lugn miljö med gratis Wi-Fi, kaffe och arbetsytor, vilket gör dem perfekta för resenärer som vill arbeta eller koppla av innan själva tågresan.



Tåget som en del av upplevelsen

Vi erbjuder företag, föreningar och privatpersoner möjligheten att resa tillsammans med tåg. Genom skräddarsydda tåg – från företags- och supportertåg till konsert- och festivaltåg – skapar SJ unika upplevelser.

Från företagsresa till festival
Vårt charterkoncept innebär att företag, organisationer eller privatpersoner kan hyra ett SJ-tåg för egna ändamål. Det ger frihet att skapa en unik resa med valfri tidtabell, stopp och innehåll ombord. Inom konceptet ryms även SJs egna specialtåg dit biljetter säljs. Under 2025 har våra specialtåg kört till musikfestivalerna Åre Sessions, Sweden Rock och Way Out West – där det roliga börjar redan ombord.

Succé när SJ körde festivaltåg till Sweden Rock Festival

Under 2025 körde SJ ett eget festivaltåg till Sweden Rock Festival. Ett gäng glada och laddade festivalbesökare klev ombord i Stockholm och fick en händelserik resa med aktiviteter på tåget på väg mot Norje utanför Sölvesborg. Festivalen är en av Europas största rock- och metalfestivaler och lockar över 40 000 besökare.

Finns en spelning – finns en avgång

Fullsatta tåg, härliga möten och ny musik – SJ var på Way Out West

Tusentals reste i augusti med SJ till musikfestivalen Way out West i Göteborg. Ombord på själva festivaltåget höll SJ, i samarbete med Greentopia, en rullande klimatkonferens med en spännande agenda. Väl på plats lyfte SJ oetablerade artister genom initiativet SJ Studio Stage, ett evenemang för framtidens musik, kreativitet och samhällsutveckling.



Tillsammans är vi SJ!

Inom SJs upphandlade trafik levererar vi persontrafik på uppdrag av regionala kollektivtrafikmyndigheter eller nationell myndighet. Även om vi kör trafik under annan flagg är det alltid med SJs höga ambition om kvalitet och en kundupplevelse som gör skillnad – varje gång.

SJ Götalandståg – pålitlig kollektivtrafik sedan 2012
SJ Götalandståg är en engagerad samhällsaktör som, tillsammans med uppdragsgivarna Västtrafik, Jönköpings länstrafik och Hallandstrafiken, har erbjudit trygga och pålitliga kollektivtrafikresor i Västsverige sedan 2012. Närmare 800 medarbetare bidrar till att nå målet med nöjda och lojala kunder i hela regionen.

Utmärkande för 2025 har varit flera stora infrastrukturprojekt som haft betydande påverkan på tågtrafiken. Trots dessa utmaningar har trafiken, i nära partnerskap med uppdragsgivarna, levererats robust och pålitligt. Tillsammans bygger vi framtiden för västra Sverige!

SJ Stockholmståg – en viktig pulsåder
Sedan den 3 mars 2024 har SJ Stockholmståg ett totalansvar för pendeltågstrafiken i Stockholms län – från trafik och underhåll till service. Tillsammans med våra drygt 1 800 medarbetare arbetar vi i nära samarbete med uppdragsgivaren Trafikförvaltningen inom region Stockholm (SL) för att skapa en trygg, stabil och pålitlig pendeltågstrafik för resenärer och medarbetare. Pendeltågstrafiken är en viktig pulsåder för många boende i Stockholmsregionen och vi vill bidra till en smidig vardag och stärka regionens mobilitet.

SJ Norge – tågresor på sju natursköna sträckor
SJ Norge är vårt norska dotterbolag med ansvar för trafiken på sju av Norges mest betydelsefulla och natursköna sträckor – inklusive Dovrebanen, Nordlandsbanen, Raumabanen och Rørosbanen. Sedan 2020 levererar våra drygt 400 medarbetare på uppdrag av Jernbanedirektoratet resor med fjärr- och lokaltåg under varumärket SJ Nord.

Målet är att erbjuda kundorienterade och hållbara tågresor fram till december 2030, med fokus på punktlighet, säkerhet och miljöansvar. SJ Norge hade även under 2025 de nöjdaste kunder bland de tågoperatörer som kör på uppdrag av norska Jernbanedirektoratet.

SJ Krösa – trafikerar tio linjer i sex län
SJ Krösa är en del av SJ AB som sedan 2021 ansvarar för drift och underhåll av Krösatågen. Tio linjer i södra Sverige trafikeras på uppdrag av länstrafikbolagen i Jönköping, Kalmar, Halland, Blekinge, Kronoberg och Skåne. Tillsammans med våra drygt 320 medarbetare är vårt mål att erbjuda punktliga, säkra och kundorienterade resor som bidrar till tillväxt i hela regionen.

Medarbetare





SJ är framtiden – och resan har bara börjat

Inom de närmaste åren ska SJ bidra till en kraftig resandeökning med tåg. För att lyckas behöver vi bli många fler som varje dag levererar på vårt kundlöfte. Vår ambition är att vara en trygg och långsiktig arbetsgivare som hela tiden utvecklas och förbättras genom våra medarbetare.

Följ med på en resa som gör skillnad
Vi är på en spännande framtidsresa där vi gör historiskt stora satsningar på att öka resandet, ta hand om våra kunder och nya fordon. Vårt mål är att bli branschens mest attraktiva arbetsgivare.

Idag är vi cirka 7 100 medarbetare i en bransch med stora framtida rekryteringsbehov. Tillsammans ska vi fortsätta att bygga en stark kultur där vi agerar som ETT SJ och alltid sätter kunden i centrum.

SJs framgång bygger på medarbetare som trivs, utvecklas och känner stolthet över sitt arbete. Därför kombinerar vi tydliga förmåner med ett långsiktigt fokus på hälsa, trygghet och en inkluderande arbetsmiljö.

SJs medarbetare är våra viktigaste ambassadörer. Varje dag gör vi skillnad för våra kunder och påverkar resenärers liv, och tillsammans med engagerade kollegor bidrar vi till ett samhälle där fler väljer tåget.

Hos SJ gör medarbetare skillnad – varje dag, för varje resenär.

7 100

Antal anställda, cirka



Var en del av något större

Vår målsättning är att alla som jobbar på SJ ska känna stolthet över att vara en del av något större. Tillsammans bidrar vi till Skandinaviens klimat- och tillväxtmål och tar resandet till en helt ny nivå. Vi har en stolt historia av att i snart 170 år fört människor närmare varandra och bundit samman landet. Det är ett arv vi värdesätter, men vår resa har bara börjat.

På SJ bidrar vi på ett konkret sätt till arbetet med att nå Skandinaviens klimatmål, det är inbyggt i vårt erbjudande. Vi arbetar för att få fler att ta tåget, och vi arbetar varje dag i stort och smått för att bidra till ökad hållbarhet i allt vi gör. Vårt fokus är att minska klimatpåverkan i hela vår värdekedja.

Ett SJ för alla
Det är självklart för oss att arbeta för att främja mångfald, inkludering och ta tillvara kompetens hos alla medarbetare. Det är en del av vårt hållbarhetsarbete och det spelar en viktig roll för att SJ ska lyckas långsiktigt. Under sommaren 2025 deltog SJ återigen i Stockholm Pride Parade – ett ställningstagande för allas rätt att vara sig själva. Arbetet för mångfald och inkludering pågår ständigt och ska vara en naturlig del av hur vi jobbar och är mot varandra. Vi följer löpande upp medarbetarnas upplevelser och ledarskapet utvecklas för att främja en god kultur.

SJs rekryteringsprocess har utvecklats för att stärka ett kompetensbaserat arbetssätt och minska risken för omedveten partiskhet. Den ska också stimulera till intern rörlighet och synliggöra SJ som en attraktiv arbetsgivare.

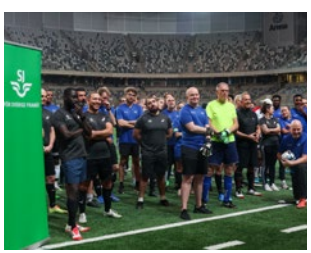
Vi arbetar också för att främja mångfald och välmående i samhället genom våra partnerskap.

Gemenskapen värderas högt
I våra medarbetarundersökningar får gemenskap på jobbet återkommande högst betyg. Under året anordnar vi aktiviteter för att främja trivsel, gemenskap och hälsa på arbetsplatserna. Vi erbjuder också möjligheter för medarbetare att delta i olika evenemang och möjlighet att träffa kollegor.

Många bidrag för en attraktiv arbetsplats

På plats under Tjejmilen

I september gick Tjejmilen av stapeln i Stockholm med nästan 18 000 deltagare. SJ fanns på plats för att bland annat lyfta fram hur det är att jobba hos oss. För SJ är evenemanget ett sätt att synas i ett positivt sammanhang, bidra till resande med tåg och att möta många människor.



Vår egen fotbollsturnering

SJs traditionsenliga fotbollsturnering möjliggörs av samarbetet med Svenska Fotbollförbundet och spelas på 3Arena. Över 85 medarbetare från depå, ombord, dotterbolag och huvudkontor kämpade i 7-mannalag. Eventet är mycket uppskattat av deltagarna och bidrar till att bygga sammanhållning och gemenskap inom SJ.



SJ – en självklar del av Stockholm Pride

I augusti fylldes Stockholms gator av färg, glädje och gemenskap – och SJ var med. Medarbetare tillsammans med familj och vänner samlades för att tillsammans gå i Prideparaden och visa vårt stöd för allas rätt att vara sig själva.

> Att få vara en del av Pride handlar inte bara om fest och färger – det handlar om gemenskap, frihet och rätten att vara sig själv
>
> Ingela Somp, *HR*

SJ klättrar på lista över mest attraktiva arbetsgivare

För tredje året i rad har SJ tagit plats på Academic Works lista över de 100 mest attraktiva arbetsgivarna bland unga akademiker. I 2025 års ranking sker dessutom ett rejält lyft – SJ klättrar över 40 placeringar uppåt, till plats 52.

SJ vinner pris för mest attraktiva arbetsgivaren

SJ utsågs till den mest attraktiva arbetsgivaren bland studenter inom kategorin ”Fordon och transport” i en undersökning gjord av företaget Mecenat. Totalt 12 400 studenter från högskolor, universitet och yrkeshögskolor svarade. SJ arbetar strategiskt gentemot studenter genom närvaro på arbetsmarknadsdagar och lunchföreläsningar samt genom att välkomna ett stort antal elever från yrkeshögskolor för praktik.

SJ tar lärandet till nästa nivå med ny teknik

SJ använder förarsimulatorer som ett digitalt verktyg för att göra grund- och fortbildning av våra lokförare både enklare och mer effektiv. Simulatorerna bygger på verkliga signaler längs banan och följer banans topografi för så stor likhet med verkligheten som möjligt.

Under de närmaste åren utvecklas simulatorträningen kraftigt med inköp av nya simulatorer. Dessa kommer bland annat att återspegla specifika banavsnitt och platser där SJ kör. Nyheterna omfattar också träning i ERTMS – det nya signalsystem som rullas ut successivt – samt i signalsystem som används i Danmark och Norge. Med många nya funktioner fortsätter SJ att utveckla utbildningen och skapa bättre förutsättningar för träning och bedömning.



Utvecklas hos oss

På SJ är en arbetsdag sällan den andra lik – som medarbetare möter du både utmaningar och möjligheter. SJ erbjuder ett stimulerande och utvecklande arbete inom många olika yrkesområden. Vi tror på kraften i att arbeta och lösa utmaningar tillsammans.

Utveckling och lärande sker genom utbildning, arbetsplatsutbyte, arbetsplatsmöten, teamaktiviteter och individuella möten med närmaste chef. Vi strävar hela tiden efter att förbättra våra arbetssätt och arbetsverktyg, vår produkt och fordonsflotta.

Inom SJ arbetar vi datadrivet och det är en förmåga som vi fortsätter att utveckla. Genom att samla och använda data på ett smartare sätt kan vi utvecklas snabbare och skapa en ännu bättre kundupplevelse. Det kan handla om allt från hur tågen används, var våra åtgärder får störst effekt på punktligheten till hur vi kan utveckla ännu bättre kunderbjudanden.

Ledarspåret, ett ledarskapsprogram skräddarsytt för första linjens chefer i produktions- och kundnära roller, har fortsatt under året.

Utvecklas genom välmående och förmåner
På SJ arbetar vi hela tiden för att säkerställa en trygg, säker och hälsosam arbetsmiljö. Vi följer noggrant utvecklingen av exempelvis hot- och våldssituationer och arbetar med förebyggande åtgärder.

Vi följer löpande upp våra medarbetares välbefinnande, engagemang och upplevelser genom samtal och undersökningar: Mål- och medarbetarsamtal, medarbetarundersökning och dialog med arbetstagar- och skyddsombudsorganisationer.

Vi har många erbjudanden och förmåner inom fritid, hälsa, enklare vardag och trygghet i livets olika skeenden. SJ-medarbetare har möjlighet till förmånliga tågresor i hela landet och rabatterat Eurorail-pass.

Framtidståget – vår resa mot ökat kundfokus
SJ står inför en historisk tillväxtresa. Genom vårt interna initiativ Framtidståget stärker vi vår kultur och skapar ett SJ som kunderna kan lita på och längta till. Det betyder att kundfokuset ska genomsyra hela organisationen, ledarskapet tydliggöras ytterligare och kulturen vidareutvecklas där varje medarbetare bidrar till en bättre kundupplevelse och lever vårt kundlöfte varje dag. Under 2025 har samsyn skapats kring dessa frågor i ledningsgrupper och hos chefer.

2026 tar vi nästa steg och involverar alla medarbetare inom vår kommersiella trafik. Framtidståget är en långsiktig satsning som kommer pågå flera år för att stärka både kundnöjdheten och förtroendet för SJ.

Vi är SJ – människorna bakom varje resa

SJ är människorna bakom varje avgång, varje ankomst, varje möte längs vägen. Tillsammans för vi människor samman och vi för Sverige framåt. För att uppfylla kundlöftet lever vi efter våra fem värdeord — möt några av SJs medarbetare.

Pålitligt

Pålitlighet för mig som lokförare börjar med att jobba med människor. För att vi skall fortsätta resan mot att vara Skandinaviens bästa reseleverantör, behöver vi ha Skandinaviens bästa team. Det uppnår vi genom att jobba med varandras styrkor, se varandras olikheter som en tillgång och framför allt; agera förtroendefullt och pålitligt – både mot kund och mot varandra.

Uniformen är ett kraftfullt verktyg, där vi vid första anblick ger resenärerna en känsla av professionalism och förtroende. Vid vår kommunikation med resenären handlar pålitlighet om att leverera korrekt och saklig information på ett lättförståeligt och förtroendeingivande vis.

När tåget ankommer slutstation vill vi väcka längtan hos resenärerna att komma tillbaka och ge oss deras fulla förtroende på nytt. Har vi under vissa omständigheter inte nått upp till kundens förväntningar innebär Pålitlighet för mig att kunden hela tiden skall kunna lita på att vi agerat kraftfullt för att minimera de negativa konsekvenserna och ingjuta känslan av att vi jobbat med kunden i fokus. Vi kör inte tåg – vi kör människor! Och genom att hela tiden ha det mindsetet under tågets färd, vet jag att jag som medarbetare skapar Pålitlighet på riktigt!





Mänskligt

För mig handlar det om att se människan bakom rollen – kollegan bakom uniformen eller resenären bakom biljetten. Att vara mänsklig är att möta andra med värme, respekt och förståelse.
I min roll som tågvärd möter jag dagligen människor i alla möjliga situationer – en del är stressade, trötta eller kanske har haft en tuff dag.

Jag minns särskilt en resenär, tydligt pressad av en försening och orolig för att missa sin anslutning. I den stunden handlade det inte om regler eller rutiner utan om att lyssna, bekräfta känslan och ge tydlig information om vad som faktiskt var möjligt. Resenären fann ro och kunde fortsätta resan utan samma oro.

När vi tar oss tid att lyssna, möta blicken och visa omtanke – då lägger vi grunden till trygghet. Trygghet för den som reser med oss, men också för den som står bredvid som kollega. Utan mänsklighet kan vi inte skapa tillit, kultur eller samarbete. Men med mänsklighet kan vi bygga något som håller – för framtiden, för varandra, för ett SJ.

Enkelt

I min roll som fordonsoperatör på Depå, Göteborgs Central träffar jag på många resenärer, både de som har rest med oss och de som ska resa med oss. Många kommer fram till mig med frågor om tåg, ankomst/avgångsspår, kvarglömda saker, vart man ska gå för att komma till olika ställen och många fler frågor.

För dem är jag en person som jobbar på SJ, och när de frågar mig kanske jag inte har alla svar, men jag vill att våra kunder ska känna att det är Enkelt att få hjälp av SJs medarbetare. Jag hjälper gärna till och svarar på deras frågor!





Framåt

I min roll som software engineer säkerställer jag att våra uniformerade kollegor får tillgång till kritisk operativ information i realtid genom våra innovativa digitala verktyg. Här finner kollegorna direkt operativ trafikinformation, tidtabeller, fordonsplanering, personalplanering, resenärsinformation- och hantering, dokument, föreskrifter, kommunikation från SJ Trafikledning samt TRV Trafikledning, telefonnummer med mera. SJs interna digitala verktyg är branschledande och ger våra kollegor en oslagbar överblick och förenklad arbetssituation – vilket i sin tur möjliggör förstklassig och proaktiv service till alla våra kunder.



Tillsammans gör vi skillnad, varje dag, för varje resa.

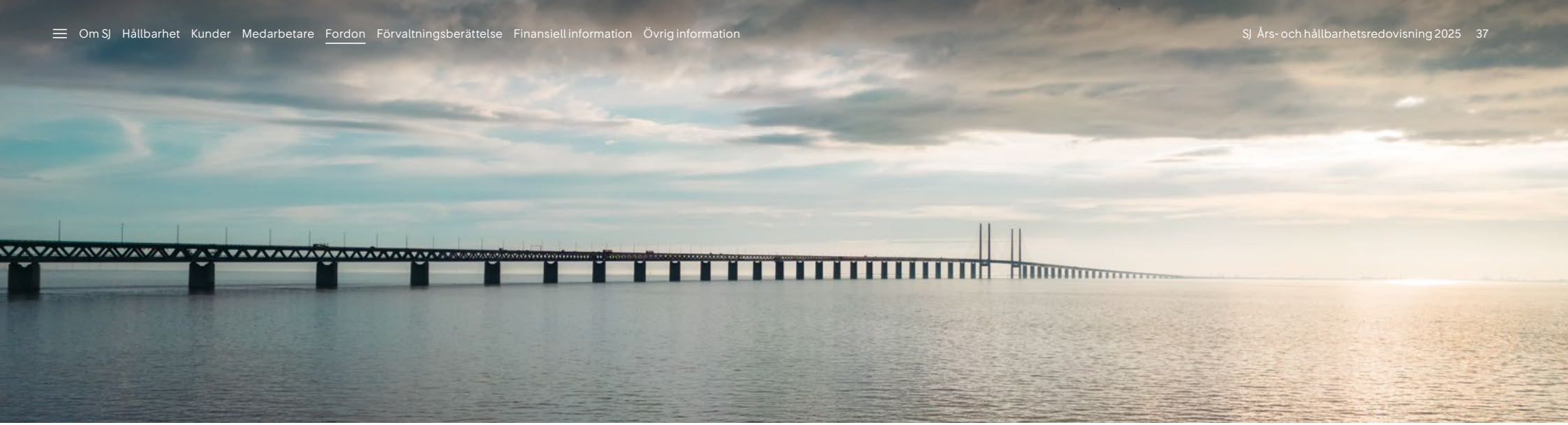
Tillsammans

I min roll som instruktionsförare och lärare på SJ får jag den stora äran att träffa på en underbart härlig blandning av människor! Ena dagen lär jag nya komfortoperatörer hur de använder sina digitala verktyg, för att nästa dag visa fordonsingenjörer hur man säkrast vistas i spårområdet, för att en tredje dag utbilda förare som är hungriga på att få lära sig ytterligare ett fordon! Gemenskapen inom SJ är grunden som har tagit oss dit vi är idag. Vi är som bäst när vi jobbar tillsammans och tar lärdom av varandra!

Jag märker tydligt att många av oss som jobbar inom SJ tror på det fina i det här med tåg! Vi vill vara med och binda samman Sverige och värna om vår vackra miljö. SJs egna lokförarutbildning är ett gott exempel där vi alla är med och skapar ett starkare SJ, ett bättre SJ, ett SJ vi kan vara stolta över – tillsammans!



Fordon



Framtiden är på väg – och den går på räls

Utifrån ett fortsatt växande intresse och hög efterfrågan på bekväma och tidseffektiva resor som samtidigt har låg klimatpåverkan investerar SJ i en helt ny generation tåg.

Efter pandemin har tågresandet återhämtat sig starkt. För att möta denna utveckling gör SJ historiska investeringar i både nya snabbtåg och regionaltåg. Tågen är i sig energieffektiva med fokus på kapacitet och komfort. Men det stannar inte där. Vi rustar även upp vår befintliga flotta för att säkerställa att en resa med SJ håller hög standard.

Vår satsning är mer än en teknisk investering och upprustning – vi ser den som ett av SJs långsiktiga bidrag till samhället. Genom att kraftigt öka kapaciteten, förbättra upplevelsen och samtidigt skapa förutsättningar för att minska klimatpåverkan från resor framåt bidrar SJ till att knyta samman Sverige– från stad till stad och människa till människa.

19 mdkr

Under åren 2022–2030 investerar vi cirka 19 miljarder kronor i befintliga och nya tåg för att fler ska kunna resa med SJ

+50%

ökad kapacitet inom kommersiell trafik från 2022 till 2030



SJ investerar i nästa generations snabbtåg

SJ formar morgondagens resande genom att förnya och förstärka vår tågflotta. Vår satsning handlar om att skapa en bättre och mer tillgänglig framtid för alla resenärer.

I hjärtat av satsningen står 25 nya snabbtåg, byggda av franska Alstom i Tyskland. Om några år kommer dessa tåg att rulla på svenska spår. Tågen är inte bara snabbare – med en topphastighet på 250 km/h, vilket är 50 km/h mer än dagens X 2000 – utan också smartare, tystare och mer bekväma än någonsin tidigare. Med plats för 30 procent fler passagerare än dagens X 2000 skapar vi möjlighet för fler att resa. Med ljuddämpade vagnar, effektiv uppkoppling, cykelplatser och moderna bistrovagnar ser vi fram emot att erbjuda en resa som i sig blir en upplevelse.

Under hösten 2025 genomfördes tester av de nya snabbtågen i Hennigsdorf i Tyskland. Dynamiska tester ska inledas på öppna spår i Tyskland och Tjeckien i början på 2026. Totalt ska fem hela tågsätt användas för testerna. I mitten av 2026 planeras tester att inledas i Sverige med ett tågsätt.

Milstolpar nya snabbtåg

1 Första vagnskorgar till Tyskland

2 Test på avlyst spår i Tyskland

3 Test på öppet spår i Sverige inleds

4 SJ tar över tågen

5 Trafikstart Stockholm–Göteborg



+30%
plats för fler resenärer ombord

Framtidens tåg blir längre, med plats för fler resenärer. Ett tåg kan motsvara en bilkö på nästan tre kilometer. Det gör tåget till ett ännu mer attraktivt alternativ för resor till jobb eller skola.

En ny era för SJs regionaltåg

SJ har en tydlig vision om att göra tåget till det självklara valet för vardagsresor. Med en investering på cirka tre miljarder kronor i 25 nya regionaltåg från den spanska tillverkaren CAF, markerar SJ starten på en ny era för regionaltrafiken i Sverige.

Våra nya tåg kommer inte bara vara moderna – med bekväma säten, dynamisk belysning, 5G-uppkoppling och radiotransparenta fönster blir resan både produktiv och avkopplande. Tågen är klimatanpassade för svenska förhållanden och testade i temperaturer ner till -40 grader. De är också utformade för enkel på- och avstigning, vilket ökar tillgängligheten. Ombord finns plats för cyklar, barnvagnar och bagage, vilket gör tågen till ett flexibelt alternativ för hela familjen.

I oktober 2025 färdigställdes den första vagnen, och innan jul 2025 blev ett helt tåg med fem vagnar klart där statiska tester i verkstaden utförts. Under första halvåret 2026 kommer två tågsätt att testas på spår i Tjeckien och senast i juni beräknas det tredje tågsättet anlända till Sverige för tester här. SJs investering i nya regionaltåg vilar på framtidens mobilitet, där varje resa bidrar till ett mer sammanlänkat Sverige.

Milstolpar nya regionaltåg

1. Tillverkning i Spanien
2. Test på testbana i Tjeckien inleds
3. Test på öppet spår i Sverige inleds
4. SJ tar över tågen
5. Trafikstart Stockholm–Västerås, Linköping–Gävle

Hållbar framtid på räls – SJ moderniserar även befintliga tåg

SJ är mitt upp i en omfattande modernisering av befintlig fordonsflotta. Med en strategi som inkluderar resurseffektivitet säkerställer vår satsning på befintliga tåg att vi möter framtidens krav på komfort, tillgänglighet och klimatansvar.



Dubbeldäckare

Efter 20 år i trafik får SJs dubbeldäckare ett rejält lyft för att möta dagens och morgondagens behov. Totalt ska 27 dubbeldäckare moderniseras med bekvämare sittplatser och förbättrad uppkoppling. Upprustningen innebär bland annat ny exteriör målning, arbetsvänliga sittplatser, USB-uttag, nya digitala skärmar, helrenoverade stolar och mer arbetsanpassad sittning med färre fyrsitsgrupper. Tågen får även uppfräschade toaletter, cykelplatser och bättre mobiluppkoppling genom radiotransparenta fönster kompletterat med 5G-baserat Wifi.



X2000

Till glädje för resenärerna har fler moderniserade X 2000 tagits i trafik under året. Nya stolar med elektrisk justering, större benutrymme och smart belysning gör resan bekvämare. Radiotransparenta fönster ger stabilare mobil- och Wi-Fi-uppkoppling, och förbättrad tillgänglighet gör tåget mer inkluderande. Dessutom rymmer tåget fler resenärer utan att det blir trängre ombord. Genom att återanvända boggier och vagnskorgar från befintliga tåg har SJ sparat stora mängder rostfritt stål i tillverkningen – ett av många bidrag till hållbar resursförsörjning. Resultatet är ett tåg som är modernt och redo för framtidens resande.



1886

SJ började köra sovvagnar redan år 1886, vilket gör nattågsresor till en över 130 år gammal tradition i Sverige



Svenska sovvagnar har typbeteckningen WL, vilket står för Wagons Lits – franska för "sovvagn".

Nattåg

Att resa medan man sover är ett av de mest bekväma sätten att upptäcka Sverige. SJ moderniserar nu våra klassiska nattvagnar som kombinerar nostalgi med framtidens komfort.

Tågen får fräschare interiör med nya ytskikt, modern design och förbättrad ergonomi, högre komfort genom bättre ventilation, värmesystem och uppgraderade toalettutrymmen. Vi tillgänglighetsanpassar med rullstolslyftar i sovvagnar och förbättrade funktioner för resenärer med särskilda behov. Våra nattresor ska kännas som en paus från vardagen – en trygg, bekväm och inspirerande upplevelse där resenären vaknar utvilad och redo för nya äventyr.

Bistrovagnar

SJs klassiska kioskvagnar från 1980-talet har fått nytt liv som moderna bistrovagnar. Efterfrågan på servering ombord är stor, och vi har under 2025 löpande introducerat våra nya bistrovagnar för trafik i Dalarna. Bistrovagnar gör det enklare att ta en paus, umgås och njuta av resan.

Moderniseringen har omfattat en full makeover interiört med nya golv, väggar, tak och fräsch klädsel på stolarna. Serveringen har blivit smartare med ombyggd kiosk med kylutrymmen för fräscha drycker och ett bredare utbud av mat och fika. För oss är bistron hjärtat i tåget – och nu får det hjärtat slå lite starkare.





Vid upprustning av sittvagnar återanvänds bord från SJs dubbeldäckare när byte behövs – ett smart sätt att minska resursförbrukning och ge materialen ett nytt liv.

Personvagnar

Efter decennier på spåren får några av SJs ikoniska vagnar en omfattande invändig renovering som förvandlar dem till moderna, bekväma och fräscha resemiljöer. Nya golv, ytskikt och eluttag samt renoverade toaletter gör att vagnarna känns nästan som nya – redo att möta behoven från dagens resenärer. Investeringen är en del av vårt pågående arbete för att fortsätta erbjuda bekväma resor medan vi väntar in nästa generations regionaltåg. Resultatet är vagnar som ser nästan nya ut invändigt, även om den blekta blå exteriören behålls. Vi vill att varje resa ska kännas trygg, modern och inspirerande – även i våra klassiska vagnar.



En boggie är en ram eller en vagnsdel som sitter under tåget och bär upp hjulen. Den fungerar som en slags "hjulställning" och är avgörande för tågets stabilitet, komfort och förmåga att möta kurvor.

Framtidens tåg kräver framtidens depå

Depå Hagalund i Solna är norra Europas största tågdepå för fordonsunderhåll. För att möta de framtida krav på kapacitet som kommer i och med SJs nya snabb- och regionaltåg, har SJ inlett omfattande ny- och ombyggnationer i nära partnerskap med fastighetsägaren Jernhusen.

Ett robust fordonsunderhåll är grunden i den kedja som slutar i uppskattade tågresor för våra resenärer. Det är kanske också SJs viktigaste bidrag till en pålitlig och punktlig tågtrafik. SJs underhåll av egna tåg sker runt om i landet och utförs i depåerna i Hagalund, Västerås, Gävle, Luleå och Göteborg. Tre större nybyggnationer har nu inletts i Depå Hagalund.

Lokalerna ger inte bara nya funktioner och möjligheter, utan också rena, ljusa och ergonomiska arbetsmiljöer som är utformade för att underlätta arbetet. För att möta kommande års stora rekryteringsbehov är attraktiva lokaler och goda arbetsförutsättningar viktiga delar i SJs erbjudande.

Tre större nybyggnationer har nu inletts i Depå Hagalund

Den befintliga Heltågsverkstaden byggs ut för att öka underhållskapacitet och möjliggöra underhåll av SJs utökade tågflotta – spåren behöver förlängas då våra nya tåg är längre än tidigare tåg. Totalt byggs åtta nya spår för underhåll. Heltågsverkstaden är dessutom den första verkstaden i Sverige som utrustas med en boggie- och hjulsänk.

En ny underhållshall, Västra vagnshallen, byggs för att skapa fyra nya underhållsplatser. I nybyggnationen ingår takarbetsplattformar samt undergolvslyft.

En helt ny hjulsvarv som driftas av SJ byggs med dubbelt så hög kapacitet som den befintliga svarven. Den nya svarven kommer att ge service till huvuddelen av SJs fordon. Maskinen svarvar om tåghjulens yta så att rätt profil och jämnhet återfås, vilket minskar slitage och säkerställer en tyst och säker gång på rälsen.

Årsredovisning

Förvaltningsberättelse

Förvaltningsberättelse 2025 44
Risker och riskhantering 48

Bolagsstyrningsrapport 52
Styrelse 59
Koncernledning 61
Intern kontroll avseende finansiell rapportering 63

Hållbarhetsrapport 64
Allmänna upplysningar 64
Miljöinformation 83
Samhällsansvarsinformation 101
Bolagsstyrningsinformation 120

Förvaltningsberättelse 2025

2025 i korthet

- Nettoomsättningen ökade med 10 procent till 14 517 MSEK (13 141) och rörelseresultatet uppgick till 1 055 MSEK (659).
- För jämförbara linjer inom SJs kommersiella trafik ökade både utbudet och resandet för helåret.
- Investeringar i materiella anläggningstillgångar uppgick till 1 339 MSEK(1 311).
- Kassaflöde från den löpande verksamheten uppgick till 1 848 MSEK (1 324).
- SJs medarbetare blev nöjdare under året, Nöjd medarbetarindex (NMI) ökade till 67 (66).
- Punktlighet Sverige, mätt som Ankomstpunktlighet, RT+5, inkl. lång-, medel- och kortdistanståg uppgick till 88 procent (87).
- Styrelsen föreslår att årsstämman beslutar att ingen (–) utdelning lämnas för räkenskapsåret 2025.

SJ AB 556196-1599

Styrelsen och verkställande direktören för SJ AB (organisationsnummer 556196-1599) avger härmed årsredovisning och koncernredovisning för räkenskapsåret den 1 januari – 31 december 2025.

Moderbolaget är ett svenskt aktiebolag med säte i Stockholm, Sverige. SJ AB ägs till 100 procent av svenska staten.

Verksamhet

SJ AB äger SJ-koncernen till 100 procent. Huvudkontoret finns på Vasagatan 10, 105 50 Stockholm. Tågtrafik bedrivs i moderbolaget och i dotterbolagen SJ Götalandståg AB, SJ Stockholmståg AB och SJ Norge AS. SJ Norrlandståg AB bedriver verksamhet med nära anknytning till tågtrafiken. Övriga dotterbolag är vilande. Koncernen har under året bedrivit persontrafik för tåg i egen regi eller upphandlad regi på uppdrag av regionala kollektivtrafikmyndigheter eller nationell myndighet. Under 2025 trafikerade SJ stora delar av Sverige och Norge samt körde till Oslo, Köpenhamn, Hamburg och Berlin. .

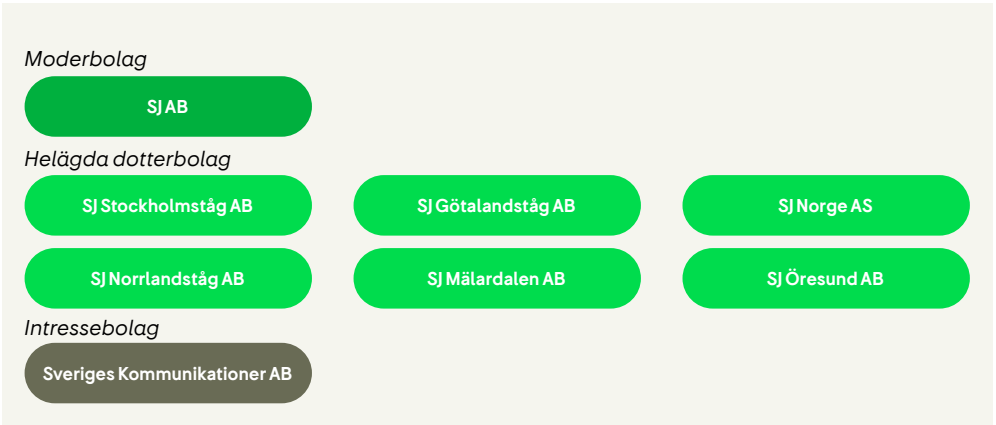
SJ ska erbjuda marknadens mest kundnära och klimatsmarta resor för att bidra till en långsiktigt hållbar transportförsörjning. SJ är ett reseföretag där kärnverksamheten är persontrafik på järnväg och SJ kör kommersiell och upphandlad tågtrafik. Kommersiell trafik förutsätter att efterfrågan är tillräcklig för att trafiken ska vara lönsam. Upphandlad trafik styrs av kollektivtrafiklagen och säkerställer att samhällsviktig trafik som saknar tillräckligt underlag utförs.

Medarbetare

Medelantalet anställda i koncernen uppgick till 6 272 (5 702). Medelantal anställda har ökat på grund av nytillkomna trafikavtal inom upphandlad trafik. SJ jobbar aktivt för att vara en jämställd arbetsgivare samt för att tillgodose en bra och säker arbetsmiljö, vilket bland annat regleras i koncernens interna uppförandekod. Könsfördelningen inom koncernen är 36 procent kvinnor och 64 procent män.

SJs bidrag

Järnvägen bidrar till tillväxt genom effektiva transporter av gods och människor. Tåget är dessutom ett mycket energieffektivt transportslag med låg miljöbelastning. Tåget och SJ har därför en viktig roll för att nå tillväxt- och klimatmål inom Skandinavien.



Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare

Riktlinjer för ersättningar och övriga anställningsvillkor för vd och övriga ledande befattningshavare antogs och fastställdes på årsstämman 2025. Med ledande befattningshavare avses de personer som tillsammans med vd utgör koncernledningen och är direktrapporterande till vd. SJs riktlinjer för ersättning och andra villkor för ledande befattningshavare beslutades på årsstämman den 29 april 2025 och bygger på Regeringens fastställda ”Principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande” daterad den 20 februari 2025. Riktlinjerna framgår av Bolagsstyrningsrapporten. Information om berörd krets och bolagets process för att hantera ersättning till ledande befattningshavare framgår av not 4.

Händelser efter balansdagen

Jonas Abrahamsson tillträdde som vd och koncernchef den 1 februari 2026. I samband med detta lämnade Monica Lingegård SJ efter 5,5 år som vd och koncernchef.

SJ AB har fått förnyat förtroende efter upphandling och fortsätter att ansvara för tågtrafiken på uppdrag av Västtrafik, Hallandstrafiken och Jönköpings Länstrafik. Det nya avtalet innebär att dotterbolaget SJ Götalandståg AB ansvarar för trafiken i ytterligare elva år, till och med december 2038.

I övrigt har inga händelser inträffat efter den 31 december 2025 som bedöms få en väsentlig påverkan på koncernens eller moderbolagets räkenskaper.

Urval av viktiga finansiella händelser under 2025

- Rörelseresultatet för helår 2025 uppgick till 1 055 MSEK (659), vilket motsvarar en rörelsemarginal på 7,2 procent (5,0).Det är främst SJs kommersiella trafik som bidragit till ett förbättrat rörelseresultat under perioden. Även befintliga och tillkomna trafikavtal inom upphandlad trafik har bidragit positivt.
- Infrastrukturella störningar under året, främst till följd av extremväder, fick stor kundpåverkan. Ett blixtnedslag under juli månad slog ut ett ställverk i Linköping och skapade stora störningar på Västra och Södra stambanan. Till följd av ett omfattande regnoväder i Västernorrland som orsakade omfattande skador på järnvägen kunde SJ inte trafikera mellan Sundsvall C och Umeå C under tio dagar i september.
- SJ AB har tecknat avtal med Europeiska Investeringsbanken (EIB) om ytterligare en låneram på 1,75 miljarder kronor för del av finansieringen av de snabbtåg som SJ sedan tidigare upphandlat. Tillsammans med tidigare avtal finns nu en återstående låneram på sammanlagt 2,25 miljarder kronor hos EIB per den 31 december 2025.
- SJ AB upptog lån om 650 MSEK från EIB. Lånet avser del av finansieringen av de snabbtåg som SJ sedan tidigare upphandlat.
- SJ AB ingick avtal om en hållbarhetslänkad revolverande kreditfacilitet om 2,0 miljarder kronor. Faciliteten löper över två år med möjlighet till 1+1 års förlängning och ersätter den facilitet som tidigare fanns om 3,0 miljarder kronor. Fyra banker står gemensamt bakom kreditfaciliteten.

Urval av viktiga händelser under 2025

- SJ investerade 1 271 MSEK (1 311) i fordon. Totalt är åtta moderniserade dubbeldäckare, elva nya X 2000 och fjorton upprustade sittvagnar i trafik.
- SJs nya bokningssystem möjliggjorde att biljetter till nattågsresor till och med alla sportlovsveckorna släpptes redan i juni. Tidigare biljettsläpp har länge efterfrågats av både semesterfirare och turistdestinationer.
- SJ Norge hade de mest nöjda kunderna bland de tågoperatörer som kör på uppdrag av norska Jernbanedirektoratet.
- SJ AB ansvarar för nattågstrafiken Stockholm—Umeå—Luleå/Narvik till december 2026 efter att Trafikverket valt att använda möjligheten till ett års förlängning av avtalet. Trafikverket beslutade att nattågstrafiken inte ska bedrivas i samma omfattning 2026 som under 2025. Därför kommer trafiken som SJ utför att reduceras från den 13 april 2026.
- Ett nytt avtal ingicks mellan Region Stockholm och SJ AB vilket innebär att SJ fått förlängt förtroende att fortsätta driva pendeltågstrafiken i Stockholms län fram till den 3 mars 2028.
- Styrelsen för SJ AB föreslog att ingen (–) utdelning lämnas avseende räkenskapsåret 2025. Detta då SJs omfattande investeringsåtaganden behöver finansieras samt att negativa resultat under coronapandemin påverkade eget kapital kraftigt negativt.

Koncernöversikt i sammandrag[1]

	2025	2024	2023	2022	2021
Nettoomsättning, MSEK	14 517	13 141	10 549	10 403	7 287
Rörelseresultat, MSEK	1 055	659	534	449	-1 106
Rörelsemarginal, %	7,2	5,0	5,0	4,2	-13,7
Årets resultat, MSEK	833	468	422	314	-965
Eget kapital, MSEK	4 732	3 901	3 450	3 049	2 715
Investeringar, MSEK	1 358	1 336	1 032	1 421	602
Kassaflöde från den löpande verksamheten, MSEK	1 848	1 324	918	1 652	-146
Finansiella mål[2]					
Avkastning på operativt kapital, % (mål > 7%)	14,6	10,2	10,1	10,2	-24,6
Nettoskuldsättningsgrad, ggr (mål 0,5–1,0 ggr)	0,57	0,79	0,73	0,47	0,54
Av styrelsen föreslagen utdelning avseende årets resultat, % (mål 30–50%)	–	–	–	–	–

[1] För årets finansiella utfall i sin helhet, se Finansiell information.
[2] För avstämningar, se sidan 126.

Långsiktiga strategiska mål för hållbart värdeskapande

	2025	2024	2023	Mål 2030
Bidra till att uppnå Skandinaviens tillväxt- och klimatmål				
Resandeutveckling[1], index	1,01	1,01	1	1,5
Anseendeindex. SJ AB	2	-5	3	30
Branschens mest attraktiva arbetsgivare				
Nöjd medarbetarindex, NMI	67	66	64	75
Employee Net Promoter Score, eNPS	8[2]	11	1	20
Skandinaviens bästa kundupplevelse av resor				
Net Promoter Score Resenär, NPS, SJ AB	13	5	13	40
Punktlighet[3], Sverige, %	88	87	87	95[4]
Egenorsakade störningsminuter per tusen tågkm[5]	5,1	5,6	6,0	2,6
Leverera en lönsam och motståndskraftig verksamhet				
Rörelseresultat, MSEK	1 055	659	438	n/a[6]

[1] Resandeutveckling, index redovisas inom hållbart värdeskapande. Mäts som resande (personkm) inom SJ ABs kommersiella trafik, exklusive upphandlad trafik som delvis finansieras av biljettintäkter samt linjen Stockholm–Uppsala, under perioden jämfört med motsvarande period basåret 2023 och anges som index.
[2] Frågan som utgör grund för index formulerades om något 2025.
[3] Ankomstpunktlighet, RT+5, inkl. lång-, medel- och kortdistanståg.
[4] SJ ansluter sig till branschmålet att 95 procent av alla tåg ska ankomma till sin slutstation senast fem minuter efter ordinarie tidtabell. Detta mål är långsiktigt visionärt och således inte tidssatt till 2030.
[5] Avser SJ AB:s långdistanståg, exkl. nattåg.
[6] Anges inte externt.

SJs verksamhet, produkt och marknad

Efterfrågestyrt utbud

Fram till när coronapandemin bröt ut, i början av 2020, hade tågresandet i Sverige och Norge haft en positiv utveckling under flera decennier. Viktiga drivkrafter till ökad efterfrågan var befolkningstillväxt och urbanisering, avreglering och internationalisering samt ökad klimatmedvetenhet. I Sverige bidrog även ökat utbud och SJs prismodell till att efterfrågan på tågresande steg.

Efter pandemin har tågresandet återigen ökat men den kommersiella trafiken har till skillnad från den upphandlade ännu inte återhämtat sig helt. Intresset för så kallad hemester är fortsatt större än före pandemin och SJ möter upp med bland annat delvis säsongsanpassat utbud. SJ EuroNight, nattågstrafik på linjen Stockholm—Köpenhamn—Hamburg—Berlin möjliggör tågresande mellan kontinenten och Skandinavien.

Pandemin medförde också större vana och acceptans för distansarbete. SJ har anpassat sitt erbjudande med klippkort för den som reser ofta men inte längre behöver ett månadskort. De nya och moderniserade tåg som SJ avtalat om kommer att vara väl anpassade för den som vill använda restiden för arbete. De kommer också att vara anpassade för att ta med egen cykel, något som många kunder efterfrågar.

Inom upphandlad trafik beslutar beställaren vilken trafik som ska utföras.

Förbättrad infrastruktur för ökad tillförlitlighet och kapacitet

Det stora intresset för att välja tåget innebär att betydande åtgärder behövs för att järnvägsinfrastrukturen ska bli mer robust och få den kapacitet som är nödvändig för att förbättra punktligheten och kunna möta fortsatt ökad efterfrågan. SJ lanserade 2023 initiativet Omtag Svensk Järnväg för att skapa tillfällen till dialog och samverkan kring hur järnvägen kan stärkas och bidra till ekonomisk tillväxt och framtida välstånd. I början av 2024 tog branschorganisationen Tågföretagen över ledningen av Omtag Svensk Järnväg. SJ har under 2025 aktivt bidragit i det fortsatta arbetet.

Arbetet med att minska det eftersatta underhållet är fokuserat på de fyra särskilt utpekade transportstråken – Västra stambanan, Södra stambanan, Norra godsstråket (Hallsberg–Luleå) samt Malmbanan (Luleå–Riksgränsen). Totalt sett har dock underhållsskulden fortsatt att växa och kommer enligt det aktuella förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen att minska endast med 10–15 procent fram 2037.

Mängden banarbeten kommer att öka de närmaste åren. Det är därför angeläget att dessa planeras och genomförs så att påverkan på tågtrafiken minimeras.

Flera av de mycket angelägna och redan beslutade investeringarna i ny kapacitet har fördröjts ytterligare. När investeringar i ny kapacitet planeras är det avgörande att de görs utifrån ett stråkperspektiv för att säkerställa full systemnytta, i motsats till att endast ”flytta flaskhalsar”.

Konkurrens och avreglering

Den svenska järnvägen är öppen för konkurrens. Det bidrar till ökat utbud och ställer krav på alla operatörer att vara konkurrenskraftiga, vilket stärker tåget gentemot andra transportmedel. SJ konkurrerar främst med andra tågoperatörer, regional kollektivtrafik samt bil och buss. På vissa sträckor är även inrikesflyg en stark konkurrent. SJ är en av få svenskägda persontågsoperatörer, medan merparten av de operatörer som agerar på svensk järnväg ägs av utländska stater.

I Norge hade tre geografiskt avgränsade tågpaket upphandlats när den norska regeringen 2021 meddelade att samtliga påbörjade och planerade upphandlingar avbryts. En övergång till direkttilldelning av kontrakten till statligt ägda Vy har inletts, vilket kan hota SJs möjligheter att fortsätta bedriva trafik i Norge. Förfarandet är dock ifrågasatt mot bakgrund av det EU-regelverk som också gäller i Norge. I december 2025 kom beskedet att Jernbanedirektoratet förlänger SJ Norges avtal med två år, det vill säga 2029–2030. I Danmark har konkurrensutsättningen skjutits på framtiden och statligt ägda DSB har ett direkttilldelat långt kontrakt för stora delar av den nationella trafiken.

För gränsöverskridande tågtrafik i Europa finns flera hinder. EU:s Fjärde järnvägspaket syftar till att minska de tekniska hindren och minska nationella särregler samt att skapa en gemensam avreglerad järnvägsmarknad. Sverige har i viss utsträckning setts som modell för hur det ska gå till. Sedan slutet av 2020 är det möjligt att ansöka om tåglägen och kapacitet för kommersiell persontrafik inom hela EU, men i flera länder sker först en prövning av om sådan trafik kan påverka den samhällsköpta trafiken. Samhällsköpt trafik ska normalt upphandlas i konkurrens och sedan 2023 är det betydligt svårare att i stället tillämpa direkttilldelning av nya avtal. Under 2025 avslutades förhandlingar om en ny EU-förordning som kommer att förändra processen för planering och tilldelning av kapacitet på järnväg inom EU. Förordningen kommer att få fullt genomslag till 2031.

Förväntad framtida utveckling

Att verka för ökat tågresande är en central del i SJs strategi för att expandera affären och skapa strategisk tillväxt, både inom kommersiell och upphandlad trafik. Järnvägen bidrar till tillväxt genom effektiva transporter av gods och människor. Tåget är dessutom ett mycket energieffektivt transportslag med låg miljöbelastning. Tåget och SJ har därför en viktig roll för att nå tillväxt- och klimatmål inom Skandinavien. Under 2026 planerar SJ att återuppta snabbtågstrafiken till Köpenhamn.

SJs bedömning är att resandet med SJ kommer att öka, bland annat till följd av att en ökad andel resor sker med tåg istället för med andra transportsätt. Många företag förespråkar i sina resepolicyer tåg i syfte att nå sina egna hållbarhets- eller klimatmål och hemester med tåg blir ett attraktivt alternativ för fler.

SJ investerar under åren 2022–2030 cirka 19 miljarder kronor i befintliga och nya tåg. SJ har tecknat avtal avseende minst 25 snabbtåg

och minst lika många regionaltåg. Modernisering och renovering av hela X 2000-flottan och SJs dubbeldäckare pågår och upprustning av SJs nattågsvagnar pågår. SJ satsar även på utökad verkstadskapacitet, bland annat en ny anläggning för underhåll och reparation av tågens hjul samt nya verkstäder.

SJ utvärderar kontinuerligt hur verksamheten kan växa lönsamt genom att analysera befintliga och nya linjer samt upphandlade affärer. Utvecklingen av avtalen för upphandlad tågtrafik i Sverige har de senaste åren generellt utvecklats i en riktning där trafikföretagen belastas med risker som endast marginellt kan påverkas. Väl fungerande regional kollektivtrafik är en viktig pusselbit för hållbar tillväxt och därför har SJ haft konstruktiva dialoger med flera beställare av upphandlad trafik. SJ har även initierat en diskussion i branschen kring hur avtal bör utformas för en rimlig fördelning av ekonomisk risk mellan beställare och tågoperatör.

En osäkerhetsfaktor är den statligt upphandlade tågtrafiken, där minskade anslag redan lett till neddragningar av bland annat nattågstrafiken till och från Övre Norrland. SJ EuroNight, som delvis bedrivits som upphandlad trafik, kommer av samma skäl att avvecklas under andra halvan av 2026.

För övriga risker och osäkerhetsfaktorer, se avsnittet Risker och riskhantering.

Hållbarhetsrapport
Den lagstadgade hållbarhetsrapporten enligt ÅRL definieras på sidan 65.

Årsstämma 2025
Årsstämma för SJ AB kommer att äga rum den 30 april 2026.

Vinstdisposition
Styrelsen för SJ AB föreslår att ingen (–) utdelning lämnas avseende räkenskapsåret 2025. Detta då SJs omfattande investeringsåtaganden behöver finansieras samt att negativa resultat under coronapandemin påverkade eget kapital kraftigt negativt.

Vinstmedlen föreslås disponeras enligt följande:
Till årsstämmans förfogande står följande vinstmedel:

Balanserad vinst och säkringsreserv	3 067 046 562 kronor
Årets resultat	711 936 149 kronor
Totalt	**3 778 982 711 kronor**

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras på följande sätt:

I ny räkning överföres	3 778 982 711 kronor
Totalt	**3 778 982 711 kronor**

Risker och riskhantering

Risk är ett naturligt inslag i all affärsverksamhet. Genom ett proaktivt arbetssätt ökar vi möjligheten att hindra risker från att uppstå, alternativt minimera negativa konsekvenser när de väl uppstår.

SJ definierar risk som en händelse eller osäkerhet som kan påverka vår möjlighet att nå alla de mål som är fastställda i SJs strategi- och affärsplan. Riskarbetet är integrerat i verksamhetsplaneringen för att utarbeta tydliga åtgärder för att minska de risker som SJ kan påverka. Arbetet med att utveckla metod och samordna riskhanteringen sker centralt.



Verksamhetsrisker och -möjligheter

1.1 Otillräcklig fordonstillgänglighet

Beskrivning: Otillräcklig fordonstillgänglighet hos SJ kan medföra förseningar, inställda avgångar eller att andra fordon än planerat används. Brister i fordonstillgänglighet kan orsakas av brist på underhållsskapacitet som exempelvis verkstadsspår, personal eller reservdelar.

Potentiell påverkan: Otillräcklig fordonstillgänglighet riskerar att leda till lägre utbud än planerat och därmed lägre intäkter och sämre kundupplevelse.

Motverkande aktiviteter: SJ investerar i nya och moderniserade fordon, se även risk ”Försenade investeringar”, och söker aktivt efter alternativa leverantörer där störningar i leveranser uppstår. SJs 10-punktsprogram är genomfört med syfte att öka fordonstillgängligheten inför vintern 2024/2025, bland annat genom utökad underhålls- och avisningskapacitet, utökat reservdelslager och en depåskola i egen regi för att utbilda tågtekniker.

1.2 Oförmåga att behålla och attrahera rätt kompetens

Beskrivning: De närmaste åren kommer SJ att behöva växa avseende antal medarbetare. Lokförarbristen är avvärjd men det är fortfarande utmanande att rekrytera till specialistkompetenser såsom fordonsingenjör och tågtekniker. SJs verksamhet blir allt mer digitaliserad vilket innebär att delvis nya kompetenser behövs, såväl inom IT som bland andra funktioner.

Potentiell påverkan: Otillräcklig kompetensförsörjning riskerar att leda till reducerad trafik och sämre kundupplevelse.

Motverkande aktiviteter: SJ har som mål att bli branschens mest attraktiva arbetsgivare och arbetar brett för att behålla duktiga medarbetare och rekrytera nya. Under 2024 startade SJ en depåskola för att i egen regi utbilda tågtekniker.

1.3 Lågt förtroende för tåget och SJ

Beskrivning: Återkommande trafikstörningar kan komma att undergräva förtroendet för tåget som transportsätt med lägre resande som följd.

Potentiell påverkan: Lågt förtroende för tåget och SJ, reserestriktioner eller att SJs erbjudande inte uppfattas som tillräckligt attraktivt riskerar att påverka resandet.

Motverkande aktiviteter: SJ utvecklar ständigt sitt erbjudande i nära samarbete med kunderna. Erbjudandet måste vara attraktivt och upplevas som prisvärt jämfört med andra resealternativ. Moderna och tillförlitliga fordon utgör grunden i vårt erbjudande och de tåg som SJ nu investerar i kommer att förbättra upplevelsen ombord och skapa förutsättningar för högre punktlighet.

1.4 Klimatrelaterade infrastrukturfel

Beskrivning: Trafiksäkerhet har alltid högsta prioritet hos SJ. Allt frekventare extremväder påverkar järnvägsinfrastrukturen som bland annat riskerar att undermineras av omfattande nederbörd. Likaså kan kraftig blåst få träd att falla över järnvägen, inte minst i kombination med stora mängder nederbörd.

Potentiell påverkan: Om antalet olyckor med personskador som SJ är inblandat i ökar, oavsett SJs bidrag till detta, skulle SJs affärsmöjligheter och varumärke kunna påverkas negativt.

Motverkande aktiviteter: SJ arbetar aktivt med trafiksäkerhet genom att vara proaktiva och genom att nogsamt följa upp och agera på inrapporterade tillbud och incidenter. Risker som avser infrastrukturen rapporteras skyndsamt till Trafikverket eller annan infrastrukturförvaltare. SJs medarbetare informeras och utbildas regelbundet i frågor kring trafiksäkerhet.

1.5 Informationssäkerhetsrisker
Beskrivning: Digitaliseringen innebär stora möjligheter men ställer samtidigt ökade krav på förmågan att skydda information och kunddata samt säkerställa en stabil drift av SJs IT-miljö. Hotnivån mot Sverige och svenska intressen har ökat, där hybridattacker mot myndigheter eller företag ökar.

Potentiell påverkan: Avbrott eller driftstörningar i IT-miljöns kritiska system innebär risk för störningar i trafiken. SJ hanterar även stora mängder data. Dataläckage eller nedstängda system riskerar att påverka stora delar av SJs verksamhet och förtroendet för SJ.

Motverkande aktiviteter: Inom SJ bedrivs ett aktivt och proaktivt arbete för att säkra SJs data och verksamhet liksom för att skydda kunders och medarbetares personuppgifter. Rutiner finns för att återställa data och system. SJs medarbetare informeras och utbildas regelbundet i frågor kring informationssäkerhet.

1.6 Kränkningar av arbetstagare i värdekedjans mänskliga rättigheter
Beskrivning: SJ är beroende av många leverantörer och underleverantörer i en global och komplex värdekedja. SJ har leverantörer i högriskbranscher i Sverige och Norge, såsom hotell, taxi och städning, och i högriskländer, såsom Kina och Bangladesh.

Potentiell påverkan: Kränkningar av arbetstagare i värdekedjans mänskliga rättigheter riskerar att skada SJs varumärke och förtroendet för SJ som en hållbar aktör. När ny lagstiftning inom området finns på plats riskerar SJ sanktionsavgifter om processen för tillbörlig aktsamhet kopplat till potentiell negativ påverkan på mänskliga rättigheter i värdekedjan bedöms vara bristande.

Motverkande aktiviteter: SJs hållbarhetspolicy och SJs uppförandekod för leverantörer anger att mänskliga rättigheter är okränkbara. Uppförandekoden för leverantörer ingår som avtalsbilaga i SJs avtal och leverantörer följs upp utifrån riskbedömning baserat på leverantörers självskattning samt uppföljande riskbaserade hållbarhetsrevisioner. Vid misstanke om allvarliga kränkningar har SJ en visselblåsningsfunktion dit SJs medarbetare, leverantörers medarbetare och andra intressenter kan vända sig för utredning och möjlighet till gottgörelse där så bedöms lämpligt. Under 2025 har Direktiv för tillbörlig aktsamhet arbetats fram för att formalisera SJs arbete ytterligare.

Marknadsrisker och -möjligheter

2.1 Eftersatt och ineffektivt underhåll av svensk järnvägsinfrastruktur
Beskrivning: Underhållet av svensk järnvägsinfrastruktur är otillräckligt. Underhållsskulden kommer enligt infrastrukturpropositionen att fortsätta växa ytterligare något år innan den planar ut för att bli något lägre till 2037. Järnvägsinfrastrukturen är heller inte tillräckligt anpassad för att klara extremväderhändelser.

Därtill är Trafikverkets upphandlingar av järnvägsunderhåll och reinvesteringar utformade på ett sådant sätt att det saknas incitament för entreprenörer att investera i moderna, effektivare maskiner (exempelvis vad gäller förutsättningar som tillgänglig tid och utvärderingskriterier som fokuserar på pris). Det innebär att järnvägsunderhåll ofta medför trafikreduceringar eller inställd trafik under längre tid och med större trafikpåverkan än vad som skulle vara möjligt om modern teknik användes och minsta möjliga trafikpåverkan blev ett viktigt utvärderingskriterium i upphandlingarna.

Potentiell påverkan: Frekventa trafikstörningar orsakade av eftersatt underhåll riskerar att leda till minskat förtroende för tåget och SJ och på längre sikt till förändrade beteenden och att tåget konsekvent väljs bort till förmån för andra transportmedel.

Motverkande aktiviteter: Under 2025 genomförde SJ de aktiviteter som förberetts för att kunna tillhandahålla pålitlig och stabil trafik på Västra stambanan (Stockholm—Göteborg) under 2025 då ett underhållsarbete medför enkelspår mellan Göteborg och Alingsås. SJ lanserade under 2023 initiativet Omtag Svensk Järnväg för att skapa långsiktiga förutsättningar för en bättre järnväg genom att lyfta fram järnvägens betydelse för Sverige och diskutera behovet av förändringar av hur järnvägen hanteras med syfte att både möta den ökade efterfrågan och öka tillförlitligheten.

2.2 Brist på kapacitet på svensk järnväg
Beskrivning: Kraftigt ökad tågtrafik under de senaste tre decennierna har medfört att kapacitetstaket på svensk järnvägsinfrastruktur överskridits på flera sträckor. När marginalerna är små medför det att även små störningar snabbt kan sprida sig till stora områden och orsaka trafikstörningar.

Potentiell påverkan: Frekventa trafikstörningar riskerar att leda till minskat förtroende för tåget och SJ och på längre sikt till förändrade beteenden och att tåget konsekvent väljs bort till förmån för andra transportmedel.

Motverkande aktiviteter: SJ lanserade under 2023 initiativet Omtag Svensk Järnväg för att skapa långsiktiga förutsättningar för en bättre järnväg genom att lyfta fram järnvägens betydelse för Sverige och diskutera behovet av förändringar av hur järnvägen hanteras med syfte att både möta den ökade efterfrågan och öka tillförlitligheten. De nya tåg SJ investerar i kommer att ha högre kapacitet så att fler kan resa på samma avgång.

2.3 Trygghet ombord och beredskap för oförutsägbara händelser
Beskrivning: Hotnivån mot Sverige och svenska intressen är hög samtidigt som den systemhotande kriminaliteten ökar. Förändrat samhällsklimat har potential att medföra att hot och våld mot SJs medarbetare liksom andra grova brottshandlingar ökar.

Potentiell påverkan: Hot eller sabotage riskerar att störa tågtrafiken och säkerheten för resenärer och medarbetare.

Motverkande aktiviteter: SJs säkerhetsarbete omfattar centrala områden såsom trygghet och säkerhet för kunder och medarbetare ombord samt god beredskap för att hantera svåra och oförutsägbara händelser. SJs medarbetare informeras och utbildas regelbundet i frågor kring säkerhet. SJ ingår genom Tågföretagen i Nationella Rådet för kollektivtrafikskydd (NRK) som bland annat utgör referensgrupp för det uppdrag som Transportstyrelsen och Trafikverket fått av regeringen kring att utarbeta förslag på vidareutvecklade strategiska förutsättningar för, och genomförande av ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd.

2.4 Ökad efterfrågan på klimatsmarta resor
Beskrivning: För SJ finns klimatrelaterade möjligheter till positiv påverkan på resandet då tågresor ger mycket små utsläpp av växthusgaser.

Potentiell påverkan: Ju större omställning av samhället för att nå Parisavtalets mål, desto mer kan tåget och SJ komma att gynnas genom ökat resande.

Möjliggörande aktiviteter: SJ investerar cirka 19 miljarder kronor i tåg och ska anställa flera nya medarbetare för att kunna möta ökad efterfrågan.

2.5 Snedvriden konkurrens orsakad av LUF
Beskrivning: SJs kommersiella trafik måste följa Lagen om offentlig upphandling inom försörjningssektorerna (LUF) enligt dom i EU-domstolen.

Potentiell påverkan: SJ riskerar att få sämre utgångsläge än sina konkurrenter, som inte behöver följa samma lagstiftning, då LUF medför

att SJ inte har samma rådighet över sina inköpsprocesser som konkurrenterna har. Detta då inköpsprocesserna i enlighet med LUF blir mer utdragna och med återkommande risk för överprövning i förvaltningsdomstol.

Motverkande aktiviteter: SJ har ansökt till EU-kommissionen om att den kommersiella järnvägstrafiken ska undantas från LUF:s tillämpningsområde, då marknaden är fullt avreglerad och enligt SJs mening direkt konkurrensutsatt, vilket även stöds av Konkurrensverket. Kommissionen har dock beslutat att inte bevilja marknaden undantag då man gör en annan bedömning av konkurrenssituationen. SJ har överklagat beslutet till EU-domstolen. I avvaktan på den rättsliga prövningen fokuserar SJ på en effektiv upphandlingsprocess i enlighet med LUF.

2.6 Upphandlad trafik som tränger ut kommersiell trafik
Beskrivning: De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har under lång tid expanderat sin upphandlade tågtrafik. I vissa fall sker det på ett sådant sätt att det påverkar möjligheterna för tågoperatörer att bedriva en effektiv trafik på kommersiella grunder. Dagens kollektivtrafiklag ger ett otillräckligt skydd mot denna typ av konkurrens från skattesubventionerad trafik.

Potentiell påverkan: En fortsatt expansion av upphandlad trafik riskerar att leda till en utträngning av kommersiell trafik på fler linjer.

Motverkande aktiviteter: SJ för en dialog med regionala kollektivtrafikmyndigheter om alternativa sätt att bidra till utökade resmöjligheter, exempelvis genom biljettsamverkan. SJ bedriver också ett påverkansarbete för en reviderad kollektivtrafiklag som ställer krav på större hänsyn till den kommersiella trafiken, i linje med EU-kommissionens nya riktlinjer.

2.7 Oönskad marknadsreglering från EU
Beskrivning: EU:s regelutveckling eftersträvar marknadsöppning, teknisk harmonisering och ökade krav på branschen gentemot kunderna.

Ökad reglering
Potentiell påverkan: Även om EU eftersträvar en ökad roll för järnvägen, kan lagstiftning tas fram med detaljerade krav som riskerar att försämra SJs och andra tågoperatörers konkurrenskraft gentemot andra trafikslag. Viss lagstiftning kan få större påverkan på ledande operatörer som SJ, exempelvis ny teknisk och marknadsinriktad reglering av biljetter och säljkanaler.

Motverkande aktiviteter: SJ deltar aktivt i branschens diskussioner och påverkansarbete avseende både de nya lagstiftningsförslag som EU-kommissionen förbereder och de som är under behandling av EU:s övriga institutioner.

Fördröjd avreglering
Potentiell påverkan: Marknadsöppningen fortsätter att vara begränsad i flera EU-länder, med utnyttjande av undantag som senarelägger genomförandet. Norge stoppade 2021 samtliga pågående och planerade konkurrensupphandlingar av tågtrafik och har inlett en process att i stället direkttilldela trafik till statligt ägda Vy. I Danmark har statligt ägda DSB återigen direkttilldelats ett långt avtal för en stor del av trafikutbudet. Fördröjd avreglering i flera länder gör att SJ riskerar att behöva lämna eller vänta länge på att få tillgång till dessa konkurrenters hemmamarknader, medan SJ redan möter många konkurrerande operatörer på de avreglerade svenska spåren.

Motverkande aktiviteter: SJ fokuserar på att stärka sin konkurrenskraft på den svenska marknaden genom långsiktigt hållbar enhetskostnad och hög kvalitet i leverans.

Finansiella risker och möjligheter
Inom ramen för den finansiella riskhanteringen hanteras valutarisker, ränterisker, kreditrisker, råvaruprisrisker, såväl strategiska som operativa klimatrisker samt likviditetsrisker. Läs mer om finansiella risker i not 15.

3.1 Bristande lönsamhet för avtal inom upphandlad trafik
Beskrivning: Under coronapandemin tydliggjordes att vissa avtalskonstruktioner inom upphandlad trafik utsätter tågoperatören för ekonomisk risk om resandet inte utvecklas som prognosticerat och operatören enligt avtal saknar möjlighet att anpassa trafiken.

Potentiell påverkan: Obalanserade avtal riskerar att leda till förlustavtal inom upphandlad trafik för SJ och andra tågoperatörer.

Motverkande aktiviteter: SJ arbetar ständigt med att tillsammans med beställaren vidta åtgärder som syftar till att öka resandet och effektivisera verksamheten. SJ har de senaste åren omförhandlat eller sagt upp avtal med flera beställare samt initierat diskussioner inom tågbranschen med syfte att nå mer balanserade avtal inom upphandlad trafik.

3.2 Försenade investeringar
Beskrivning: Investeringar i fordon och implementation av IT-system involverar stora delar av SJs verksamhet, leverantörer och samarbetspartners. Att initiativ kan vara beroende av samma kritiska kompetenser och resurser liksom ömsesidiga beroenden mellan initiativ och externa parter gör dem sårbara för förseningar.

Potentiell påverkan: Försenade initiativ riskerar att påverka SJs verksamhet negativt med lägre utbud än planerat och därmed lägre intäkter, sämre kundupplevelse samt högre kostnader som följd.

Motverkande aktiviteter: Förseningar hanteras genom noggrann uppföljning, managementmöten och genom att säkerställa att SJ fattar nödvändiga beslut och inte inför ändringar i sent skede och på så sätt i onödan medverkar till förseningar. SJ har nära samarbete med externa parter, med tydlig önskan om samarbete men med avtalsenliga viten vid sen leverans.

3.3 Valutarisker
Beskrivning: SJ har pågående investeringsåtaganden avseende nya snabbtåg och regionaltåg i euro.

Potentiell påverkan: SJ har per balansdagen inte säkrat valutarisken avseende dessa investeringsåtaganden och därmed riskerar investeringsbeloppet att bli högre än vid avtalstecknandet då svenska kronan tappat i värde mot euron.

Motverkande aktiviteter: SJ följer noga valutaförändringar samt efterlevnad av finanspolicy.

3.4 Otillräcklig lönsamhet givet stora investeringar
Beskrivning: SJ genomför omfattande investeringar i nya och befintliga fordon samtidigt som negativa resultat under coronapandemin påverkade eget kapital kraftigt negativt. Det har medfört ökat behov av extern finansiering och förutsätter god lönsamhet för SJ även under de år då delar av fordonsflottan är ur trafik för renovering.

Potentiell påverkan: Låg lönsamhet och kassaflöde riskerar att medföra högre behov av extern finansiering, vilket medför högre framtida kostnader för räntor samt amortering.

Motverkande aktiviteter: SJ eftersträvar god effektivitet för en långsiktigt konkurrenskraftig kostnadsnivå. Många av kostnaderna är fasta vilket medför att det är väsentligt att fylla tågen genom aktivt arbete med SJs dynamiska prissättningsmodell, erbjudanden och kundlojalitetsprogrammet SJ Prio.

3.5 Inflation
Beskrivning: Inflationen har medfört att SJs leverantörer har höjt priset på varor och tjänster då många avtal anger kostnadsökning i linje med inflationen.

Potentiell påverkan: Högre inköpspriser riskerar att öka SJs kostnader.

Motverkande aktiviteter: SJ för nära diskussioner med leverantörer kring priser och söker aktivt efter alternativa anskaffningssätt där störningar i leveranser uppstår.

3.6 Påverkan av klimatförändringar och extremväder
Beskrivning: Klimatförändringarna leder till extremväder vilket påverkar järnvägsinfrastrukturen och förhållandet ombord på tågen. Klimatanpassning av infrastrukturen är infrastrukturförvaltarens ansvar medan fastighetsägare ansvarar för att anpassa underhållsdepåer och stationsbyggnader. SJ ansvarar för sina tåg.

Potentiell påverkan: Extremväder såsom skyfall eller hög temperatur riskerar att skada infrastrukturen så att banor måste stängas. Ökat slitage eller skador på SJs tåg till följd av väder liksom ökat behov av ersättningstrafik på grund av avstängda banor riskerar att öka SJs kostnader.

Motverkande aktiviteter: SJ arbetar med klimatanpassning av befintliga tåg och ställer höga krav på hur nya fordon ska vara beskaffade för att fungera i ett förändrat klimat. SJ lanserade under 2023 initiativet Omtag Svensk Järnväg för att diskutera behovet av förändringar av hur järnvägen hanteras med syfte att klara utökad trafik och samtidigt öka tillförlitligheten.

3.7 Bristande regelefterlevnad
Potentiell påverkan: SJ finns på ett fåtal marknader där en stor del av relevanta lagar har sitt ursprung i EU-lagstiftning. Oförmåga att leva upp till lagstiftarens krav innebär att SJ riskerar viten, böter eller sanktionsavgifter.

Skatt
Beskrivning: Som en ansvarsfull samhällsaktör strävar SJ efter att betala rätt skatt, i rätt land och vid rätt tidpunkt.

Motverkande aktiviteter: SJs skattepolicy förtydligar vad som gäller och tydliga processer finns för hantering av skatt och moms.

Dataskyddsförordningen (GDPR)
Beskrivning: SJ hanterar stora mängder personuppgifter för att kunna tillhandahålla sina tjänster.

Motverkande aktiviteter: Arbete pågår för att ytterligare förbättra rutiner i enlighet med förordningen. SJ har ett dataskyddsombud som ger råd om personuppgiftshantering, övervakar efterlevnad och är kontaktperson till tillsynsmyndigheter i enlighet med GDPR.

NIS-direktivet
Beskrivning: Enligt lagen om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster och EU-direktiv (NIS/NIS2) är SJ leverantör av en samhällsviktig tjänst i Sverige.

Motverkande aktiviteter: Kontinuerligt arbete pågår som en del av SJs ledningssystem för informationssäkerhet för att ytterligare förbättra informations- och cybersäkerhetsstyrningen och nödvändiga kontroller för att säkerställa och upprätthålla efterlevnad av såväl interna krav som externa krav och lagar. Under 2025 har samtliga SJs applikationer migrerats till molnet för att göra verksamheten mer motståndskraftig.

Finansiella risker redovisas även i not 15.

Bolagsstyrningsrapport 2025

SJ AB ägs till 100 procent av svenska staten. Bolagsordningen anger att SJ ska bedriva persontrafik på ett affärsmässigt sätt, bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen och därmed en långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. SJ erhåller inga statliga bidrag eller subventioner.

Ägarens övergripande mål är att SJs värdeutveckling blir den bästa möjliga, vilket medför krav på långsiktig lönsamhet, effektivitet, utvecklingsförmåga samt ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt ansvarstagande. SJ har inget samhällsuppdrag utan verksamheten bedrivs helt på affärsmässiga villkor. Ägandet förvaltas av Finansdepartementet.

Tillämpning av Koden

SJ tillämpar Svensk kod för bolagsstyrning. Avsteg har skett från följande kodregler:

Kodregel 1.4
Publicering av information om aktieägares initiativrätt. Syftet med denna regel är att ge aktieägare möjlighet att i god tid förbereda sig inför årsstämma och få ärenden upptagna i kallelse till bolagsstämma. I statligt helägda bolag saknas skäl att följa denna kodregel.

Kodregel 2
Inrättandet av en valberedning inför val och arvodering av styrelse och revisorer. SJs styrelse har beslutat att ersätta kodreglerna om valberedning, under kodregel 2, med ägarens nomineringsprocess som närmare beskrivs i Statens ägarpolicy.

Kodregel 4.4–4.5
Styrelseledamots oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen samt gentemot större aktieägare. Syftet med denna regel är att skydda minoritetsägare. Eftersom SJ ägs fullt ut av svenska staten saknas detta behov.

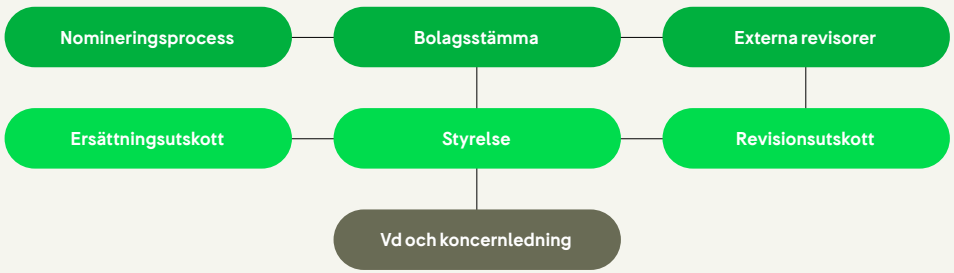
Ägarstyrning

SJ är ett företag som ägs av svenska staten. Ägaren utövar sina rättigheter som aktieägare på bolagsstämman och har bland annat fastställt SJs bolagsordning och övergripande mål. Hållbart värdeskapande är en integrerad del i verksamheten och hänsyn tas till såväl transportpolitiska, sociala som finansiella mål.

SJ förväntas enligt Statens ägarpolicy att inom ramen för sin verksamhet tillgodose förändrliga behov hos kunder och marknader. Bolagets styrelse och ledning ska säkerställa att bolaget har den kompetens, innovationskraft och förändringsförmåga som gör bolaget relevant, effektivt och livskraftigt, såväl i dag som i framtiden.

Under 2025 har de möten som ägt rum mellan ägaren, styrelseordförande och vd berört mål- och verksamhetsuppföljning inklusive de långsiktiga strategiska målen för hållbart värdeskapande. Pågående fordonsinvesteringar och upphandlad trafik har varit återkommande ämnen i ägardialogen.

SJ AB, ägarstyrning



Viktiga händelser 2025

- Kerstin Ahlfont och Johan Jemdahl valdes in som nya styrelseledamöter i SJ AB
- Ny ägarpolicy
- Jonas Abrahamsson utsågs till ny vd och koncernchef för SJ, han tillträdde den 1 februari 2026

Principer för bolagsstyrning
SJ styrs utifrån såväl externa som interna regelverk.

Viktiga externa regelverk

- Lagstiftning och internationella redovisningsregelverk
- Svenska statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande 2025
- Svensk kod för bolagsstyrning (Koden)

Viktiga interna regelverk

- Bolagsordning för SJ AB
- Styrelsens arbetsordning, vd-instruktion samt instruktion för rapportering av hållbart värdeskapande inklusive den ekonomiska rapporteringen
- Interna policyer, direktiv och instruktioner för koncernens verksamhet och medarbetare
- Fastställda mål och tydliga uppföljningsrutiner

Bolagsordning, tidigare bolagsstyrningsrapporter, material från bolagsstämmor med mera finns tillgängliga på sj.se under ”Bolagsstyrning”.

Långsiktiga ekonomiska mål
Bolagsstämman har fastställt tre långsiktiga ekonomiska mål för SJ:

- Avkastning på operativt kapital på minst 7 procent i genomsnitt
- Nettoskuldsättningsgrad på 0,5–1,0 gånger på sikt
- Utdelning ska långsiktigt uppgå till mellan 30 och 50 procent av koncernens resultat.

Utfallet redovisas fyra gånger årligen i kvartalsrapporter samt i års- och hållbarhetsredovisningen.

Långsiktiga strategiska mål för hållbart värdeskapande
Styrelsen har beslutat om långsiktiga strategiska mål för hållbart värdeskapande, vilket ägaren ålagt statligt ägda bolag att ha. Dessa mål ska fokusera på värdeskapande samt vara relevanta för bolagets affärsverksamhet och väsentliga hållbarhetsaspekter. Målen ska även vara utmanande, uppföljningsbara, tydliga och jämförbara.

Måluppfyllelsen följs upp som en del i ägardialogen samt rapporteras fyra gånger årligen i kvartalsrapporter samt för helåret i års- och hållbarhetsredovisningen i avsnittet ” Långsiktiga strategiska mål för hållbart värdeskapande” i Förvaltningsberättelsen.

Bolagsstämma
Årsstämma hålls i Stockholm. SJ publicerar plats och tid för nästkommande årsstämma samt kallelser, protokoll och annat stämmorelaterat material på sj.se.

Årsstämma 2025
Årsstämma för SJ AB hölls den 29 april 2025 i Stockholm.

Stämman beslöt att fastställa resultat- och balansräkning för koncernen och moderbolaget SJ AB samt att fastslå styrelsens förslag att inte lämna någon utdelning för räkenskapsåret 2024. Stämman beviljade ansvarsfrihet för styrelsen och vd. Stämman beslöt vidare att bolaget ska tillämpa de riktlinjer för ersättningar till ledande befattningshavare som styrelsen föreslagit.

I enlighet med ägarens förslag beslutade stämman om omval intill nästa årsstämma av Kenneth Bengtsson, Pär Ekeroth, Jessica Enbacka, Malin Frenning, Per Matses och Klas Wåhlberg. Nyval gjordes av Kerstin Ahlfont och Johan Jemdahl. Till styrelsens ordförande omvaldes Kenneth Bengtsson. Stämman fastställde styrelsens arvoden och särskilda arvoden för arbetet i inrättade utskott.

Årsstämman omvalde revisionsbolaget Öhrlings PriceWaterhouse Coopers AB, företrädd av den auktoriserade revisorn Martin Johansson som huvudansvarig, intill utgången av nästa årsstämma.

Årsstämma 2026
Årsstämma för SJ AB kommer att äga rum den 30 april 2026.

Styrelsen
Styrelsen har det övergripande ansvaret för bolagets förvaltning och skötsel. Styrelsen fastställer riktningen för SJ genom att fastställa vision, strategi, affärsplan, policyer och övergripande mål. Styrelsen hanterar hållbarhet som en röd tråd genom alla diskussioner och beslut, och inte som en separat fråga.

Enligt Statens ägarpolicy ansvarar styrelsen för att bolaget sköts föredömligt inom de ramar som ges av lagstiftning, ägarpolicy, bolagsordning samt ägarens anvisningar.

Styrelse, styrelsefunktion och närvaro under 2025

		Styrelse	Revisions-utskott	Ersättnings-utskott	
Totalt antal möten (varav före årsstämman)		15 (6)	7 (3)	3 (1)	
Kenneth Bengtsson	Styrelsens ordförande Ordförande ersättningsutskott	15	6	3	
Kerstin Ahlfont	Ledamot	7			Invald vid årsstämman i april
Pär Ekeroth	Ledamot	15	7	3	
Jessica Enbacka	Ledamot	14			
Malin Frenning	Ledamot	14		3	
Johan Jemdahl	Ledamot	8			Invald vid årsstämman i april
Cecilia Marlow	Ledamot	6			Lämnade vid årsstämman i april
Per Matses	Ledamot Ordförande revisionsutskott	15	7		
Ulrik Svensson	Ledamot	5	3		Lämnade vid årsstämman i april
Klas Wåhlberg	Ledamot	15		3	
Per Hammarqvist	Arbetstagarrepresentant	15			
Joakim Källbom	Arbetstagarrepresentant	1			Utsedd i november
Kim Svensson	Arbetstagarrepresentant	14			
Stefan Zetterlund	Arbetstagarrepresentant	14			Lämnade i oktober

Tillsättning av styrelse
SJs styrelse ska enligt bolagsordningen bestå av lägst tre och högst åtta ledamöter utan suppleanter. Staten nominerar styrelseledamöter utifrån en kompetensbaserad rekryteringsprocess för beslut på bolagsstämma.

En arbetsgrupp inom Finansdepartementets avdelning för bolag med statligt ägande analyserar kompetensbehovet utifrån SJs styrelses sammansättning samt bolagets verksamhet och situation. Förslaget till styrelse presenteras i kallelsen till årsstämman och på sj.se i god tid före årsstämma. Styrelseledamöter utses av årsstämman för ett år i taget.

Som bolag helägt av svenska staten är det staten som nominerar samtliga ledamöter i styrelsen och frågan om intressekonflikter hos styrelseledamöter är därmed något som hanteras i ägarens nomineringsprocess. Därutöver ska styrelseledamöterna enligt Statens ägarpolicy löpande informera styrelseordföranden om sina andra uppdrag.

SJ skickar även ut ett årligt formulär till samtliga styrelsemedlemmar med syfte att identifiera närstående parter och eventuella transaktioner med dessa. Inga intressekonflikter eller väsentliga transaktioner med styrelsemedlemmar har identifierats utöver den ersättning som de erhåller till följd av styrelseuppdrag.

Styrelsens sammansättning
Statens ägarpolicy, vilket är den mångfaldspolicy som SJ tillämpar, anger att styrelsen ska ha en med hänsyn till bolagets verksamhet, utvecklingsskede och förhållanden i övrigt ändamålsenlig sammansättning, präglad av mångsidighet och bredd avseende de bolagsstämmovalda ledamöternas kompetens, erfarenhet och bakgrund.

Regeringen eftersträvar en jämn könsfördelning såväl i de enskilda bolagsstyrelserna som på portföljnivå. För SJ ska andelen kvinnor respektive män i styrelsen vara minst 40 procent, avrundat uppåt till närmaste tiotals procent.

Styrelsens sammansättning 2025
SJs styrelse bestod av åtta stämmovalda ledamöter, ingen av dessa ingick i koncernledningen. Av styrelsens ledamöter var tre kvinnor (38 procent) och fem män (62 procent). Arbetstagarorganisationerna har utsett tre arbetstagarrepresentanter med suppleanter till styrelsen.

Regeringskansliet bedömer att styrelsen har en för SJs verksamhet, utvecklingsskede och förhållanden i övrigt relevant kompetens, erfarenhet och bakgrund. Könsfördelningen i styrelsen uppnår regeringens målsättning om jämn könsfördelning. Styrelsen som helhet har en mångsidighet och bredd som speglar kraven i statens ägarpolicy.

Styrelsens arvoden och arvoden för arbete i styrelsens utskott
Enligt Statens ägarpolicy ska styrelseledamöter få ersättning för den arbetsinsats och det ansvar som styrelseuppdraget innebär. Arvodena ska vara marknadsmässiga, men inte marknadsledande. Styrelsens arvoden och särskilda arvoden beslutas av årsstämman. Arvode utgår till ledamöterna i styrelsens utskott. Se tabell ”Fastställd ersättning till styrelsen”.

Ledamot anställd i Regeringskansliet liksom arbetstagarrepresentant erhåller inte arvode i enlighet med huvudregeln i Statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande 2025.

Fastställd ersättning till styrelsen

SEK	2025	2024	2023
Styrelsens ordförande	505 000	488 000	479 000
Styrelsens ledamöter	224 000	216 000	211 000
Revisionsutskottets ordförande	72 000	64 000	61 800
Revisionsutskottets ledamöter	55 000	50 000	48 400
Ersättningsutskottets ordförande	33 000	31 000	31 000
Ersättningsutskottets ledamöter	22 000	20 600	20 600

Styrelsens arbete
Styrelsen fastställer årligen en arbetsordning som anger hur arbetet ska fördelas mellan sty-

På styrelsens agenda 2025

Januari
- Ledarskap och genomlysning av företagskultur

Februari
- Rapport för fjärde kvartalet och helåret 2024
- Vinstdisposition för 2024
- Revisorerna träffade styrelsen utan ledningens närvaro
- Fordonsinvesteringar och -tillgänglighet
- Riskrapport
- Utvärdering av styrelsens arbete
- Tema Marknad och kommunikation

Mars
- Års- och hållbarhetsredovisning samt revisionsberättelse 2024
- Fordonstillgänglighet
- Upphandlad trafik
- Tema IT och informationssäkerhet

April
- Rapport för första kvartalet
- Årsstämma
- Konstituerande styrelsemöte med fastställande av arbetsordning
- Fastställande av policyer

Juni
- Upphandlad trafik
- Riskrapport
- Trafiksäkerhet
- Dubbel väsentlighetsanalys
- Verksamhetsbesök
- Tema Fordon

Juli
- Rapport för andra kvartalet

Augusti
- Rekrytering av ny vd

September
- Strategisk och finansiell plan
- Upphandlad trafik

Oktober
- Rapport för tredje kvartalet
- Riskrapport
- Informationssäkerhet
- Punktlighet
- Prissättning
- Fordonstillgänglighet
- Tema HR, kultur och medarbetare

December
- Verksamhetsplan och budget 2026
- Fordonsinvesteringar och -tillgänglighet
- Utvärdering av styrelsens arbete
- Tema Digital strategi, IT och cybersäkerhet

relse, styrelsens utskott och vd. Arbetsordningen innehåller obligatoriska punkter enligt Aktiebolagslagen, Statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande samt de ekonomiska mål som fastställts av bolagsstämman. Därutöver reglerar arbetsordningen bland annat ordförandens uppgifter, information till styrelsen, former för styrelsemöten samt utvärdering av vd och styrelsens arbete. Arbetsordningen anger bland annat att följande ärenden ska finnas på agendan varje år:

- Fastställande av affärsplan och budget för kommande verksamhetsår
- Fastställande av externa rapporter, såsom års- och hållbarhetsredovisning och kvartalsrapporter
- Strategiska frågor inklusive utvärdering och, i förekommande fall, fastställelse av strategiska mål för hållbart värdeskapande
- Utvärdering av regelefterlevnad och riskhantering, särskilt resultaten av genomförda riskanalyser
- Fastställande av policydokument

Styrelsen beslutar även i frågor av principiell karaktär eller av stor finansiell betydelse.

Styrelsens ordförande leder styrelsens arbete och ansvarar för att övriga ledamöter får erforderlig information, att arbetet bedrivs effektivt och att styrelsen fullgör sina uppgifter. Ordförande har även ett så kallat samordningsansvar, vilket innebär att inför särskilt viktiga avgöranden samordna sin syn skriftligen med företrädare för ägaren.

Vd och CFO deltar vid styrelsemöten, övriga medlemmar av koncernledningen deltar vid behov. SJs chefsjurist är sekreterare i styrelsen.

Styrelsens arbete 2025

Under 2025 hölls 15 styrelsemöten, varav 6 extramöten och 1 per capsulam. Viktiga frågor för styrelsen har varit fordonsinvesteringar och fordonstillgänglighet, rekrytering av ny vd samt upphandlad trafik. Styrelsen genomförde löpande sedvanliga uppföljningar av såväl finansiella som icke-finansiella utfall inklusive strategiska nyckeltal. Erhållen information gav styrelsen möjlighet att löpande bedöma SJs prestation inom hållbart värdeskapande. Vid mötena har medarbetare deltagit för att lämna information av vikt för styrelsens beslut.

I februari 2025 träffade styrelsen bolagets revisorer utan att någon från koncernledningen närvarade, i enlighet med Kodens krav. Se även tabell På styrelsens agenda 2025.

Information till styrelsen

Styrelsen hanterar samtliga frågor utifrån ett hållbarhetsperspektiv med avsikt att maximera SJs positiva påverkan och minimera den negativa. All information som meddelas styrelsen är således att betrakta som hållbarhetsinformation.

Styrelsen hålls löpande informerad om vad som framkommer i SJs kontinuerliga dialog med viktiga intressenter och hur dessa inspel hanteras. Styrelsen fördjupar sina kunskaper kring verksamheten och specifika frågor bland annat genom redogörelser av interna experter och vid studiebesök.

Styrelsens arbete i utskott

Styrelsen har inrättat ett revisions- och ett ersättningsutskott, vilka bereder frågor inför beslut av styrelsen. Styrelsen har fastställt arbetsordningen för respektive utskott och kan i enskilda frågor delegera beslutsrätten till dessa.

Revisionsutskottet

Syftet med revisionsutskottet är främst att utöva tillsyn över koncernens ekonomiska redovisning och rapportering samt över revisionen av bokslutet. Rapporteringsansvaret omfattar information kring både bolagets finansiella utveckling och utfall inom hållbart värdeskapande. I revisionsutskottet bereds bland annat:

- Styrelsens arbete med att kvalitetssäkra koncernens rapportering genom att granska delårsrapporter, års- och hållbarhetsredovisning och koncernredovisning
- Effektiviteten i en intern kontroll och riskhantering kopplat till rapportering
- Övervakning av internrevision och externrevision. Utvärdering av såväl interna som externa revisorers arbete, i förekommande fall upphandling av revisionstjänster samt förberedelser av förslag till val av extern revisor
- Granskning och övervakning av bolagets externa revisorers opartiskhet och självständighet

Vid konstituerande styrelsemöte 2025 valdes Per Matses till ordförande i revisionsutskottet. Kenneth Bengtsson och Pär Ekeroth utsågs till ledamöter i utskottet. Föredragande i revisionsutskottet är SJs CFO. SJs revisorer deltar på utskottets sammanträden.

Under året har sju protokollförda möten hållits. SJs revisorer har under året föredragit väsentliga redovisnings- och revisionsfrågor samt frågor avseende intern kontroll och processer. Utskottets ordförande informerade löpande styrelsen om utskottets arbete.

Ersättningsutskottet

Ersättningsutskottet är styrelsens beredande organ i frågor som rör ersättning och andra anställningsvillkor för vd och andra ledande befattningshavare i bolaget.

Ersättningsutskottets uppgifter är att:

- Övervaka och bereda styrelsens beslut i frågor om ersättningsprinciper, ersättningar och andra anställningsvillkor för vd.
- Besluta om ersättningsprinciper, ersättningar och andra anställningsvillkor för övriga bolagsledningen inom ramen för de riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor som beslutats av bolagsstämman samt säkerställa att vd ser till att dessa riktlinjer följs för bolagets övriga medarbetare.
- Inför årsstämman ta fram förslag till riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolaget, i enlighet med regeringens riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande.
- Följa och utvärdera tillämpningen av de riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolaget som årsstämman beslutat om, inbegripet att bereda förslag till särskild ersättningsrapport som ska läggas fram på årsstämman.

Vid konstituerande styrelsemöte 2025 valdes Kenneth Bengtsson till ordförande i ersättningsutskottet. Pär Ekeroth, Malin Frenning och Klas Wåhlberg utsågs till ledamöter i utskottet. Föredragande i ersättningsutskottet är SJs vd.

Under året har tre protokollförda möten, varav ett per capsulam, hållits. Utskottets ordförande informerade löpande styrelsen om utskottets arbete.

Utvärdering av styrelsens och vd:s arbete

Styrelsens ordförande ansvarar för att vd:s och styrelsens arbete utvärderas genom en systematisk och strukturerad process. Hösten 2025 utvärderade styrelsen sitt eget och vd:s arbete med hjälp av ett digitalt verktyg. Utfallet redovisades och diskuterades vid styrelsens möte i december.

Revisorer

Ansvaret för val av revisorer ligger hos ägaren och val av revisorer beslutas av årsstämman. Förslag till val av revisor och revisors arvode i bolag med statligt ägande ska lämnas av styrelsen och tas fram av bolaget med tillämpning av de regler om upphandling och val av revisor som gäller för bolag med aktier upptagna till handel på en reglerad marknad enligt EU:s revisorsförordning.

I kallelsen till årsstämman presenteras förslag till val av revisorer och information om förhållanden som kan vara av betydelse vid bedömning av föreslagna revisorers kompetens och oberoende. Föreslagna revisorer ska närvara på årsstämman.

Revisorer 2025

På årsstämman 2025 omvaldes revisionsbolaget Öhrlings PriceWaterhouse Coopers AB som bolagets externa revisionsbolag, företrätt av auktoriserad revisor Martin Johansson som huvudansvarig, intill årsstämman 2026.

Revisorerna avrapporterade sin bokslutsgranskning för 2025 till hela styrelsen vid styrelsemötet den 10 februari 2026. Under räkenskapsåret 2025 har revisionsutskott och revisorer diskuterat bolagets bokslut, redovisning, förvaltning och riskhantering. I februari 2025 träffade revisorerna styrelsen utan närvaro av koncernledningen. Dessutom har revisorerna deltagit vid samtliga revisionsutskottsmöten.

Revisorerna genomför även, inom ramen för revisionen, årligen en granskning av den interna kontrollen avseende IT-miljön och den finansiella rapporteringen.

Arvode och kostnadsersättning till revisorerna utgår enligt löpande räkning och redovisas i not 6 i SJs års- och hållbarhetsredovisning 2025.

Verksamhetsdrivande dotterbolag i SJ-koncernen som ej är representerade i koncernledningen: SJ Götalandståg AB, SJ Norrlandståg AB, SJ Stockholmståg AB och SJ Norge AS.

Vd och koncernledning

SJs vd har i enlighet med aktiebolagslagen och styrelsens riktlinjer och anvisningar rätt att besluta i alla frågor som rör den löpande förvaltningen. Vd leder verksamheten och fattar beslut avseende SJ-koncernen i samråd med koncernledningen, som har regelbundna sammanträden.

Koncernledningens sammansättning

Koncernledningen bestod vid utgången av 2025 av vd och koncernchef samt nio direktörer för affärsområden, divisioner samt stödfunktioner. Medlemmar i koncernledningen utses av vd efter samråd med styrelsen.

Förändringar i koncernledningen

Marie Rudolfsson tillträdde som Direktör Trafik & Service den 9 januari 2025. Hon efterträdde Lena Källström som lämnade rollen den 31 december 2024.

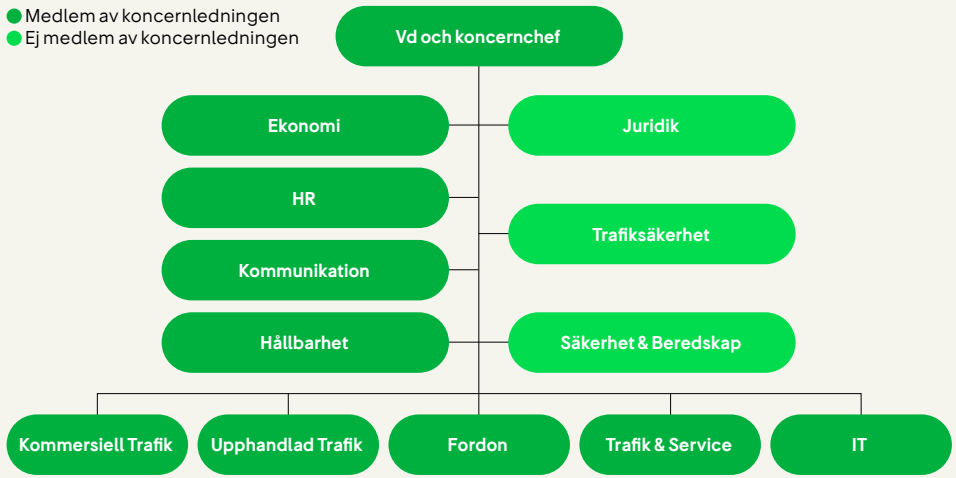
Claes Lindholtz är sedan den 1 oktober Direktör Hållbarhet. Han var fram till dess Direktör Kommunikation & Hållbarhet. Den 1 oktober – 2 november var Claes Lindholtz tillförordnad Direktör Kommunikation.

Fredrik Henriksson tillträdde den 3 november som Direktör Kommunikation.

Större förändringar i dotterbolag

Lena Källström tillträdde som vd för SJ Stockholmståg den 1 januari 2025. Hon efterträdde Lars Lindberg som gick i pension den 31 december 2024.

SJ AB, ägarstyrning



Verksamhetsdrivande dotterbolag i SJ-koncernen som ej är representerade i koncernledningen: SJ Götalandståg AB, SJ Norrlandståg AB, SJ Stockholmståg AB och SJ Norge AS.

Koncernledningens arbete

Koncernledningens uppgifter är att:

- Tillsammans med styrelsen utveckla och verkställa den strategiska planen
- Säkerställa att SJ upprättar och följer affärsplan, verksamhetsplaner och budget genom regelbundna business reviews
- Besluta om och leda den operativa verksamheten inom ramen för fastställd affärsplan och så att hållbart värdeskapande uppnås

Affärsområden, divisioner och dotterbolag

Samtliga affärsområden, divisioner och dotterbolag leds av en direktör i samråd med en ledningsgrupp, som sammanträder regelbundet. Stödfunktionerna leds av en direktör eller chef och större funktioner har en ledningsgrupp.

Direktör/chef ansvarar för att planera, styra, följa upp och förbättra respektive divisions, dotterbolags eller stödfunktions verksamhet så att:

- Affärsområdet, divisionen, dotterbolaget eller stödfunktionen fullgör sin roll och drivs i enlig-

het med SJs vision, affärsidé och affärsplan på ett sätt som bidrar till hållbart värdeskapande
- Verksamheten bedrivs enligt gällande lagstiftning och myndigheters föreskrifter samt i övrigt följer styrande dokument
- Verksamhetsplaner inklusive budget upprättas utifrån den övergripande affärsplanen med tydliga aktiviteter för affärsområdet, divisionen, dotterbolaget eller stödfunktionen, samt att verksamhetsplanen kommuniceras internt, genomförs och följs upp

Tvärfunktionella råd
Många frågor inom koncernen behöver hanteras tvärfunktionellt. För att göra det på ett effektivt sätt finns ett antal råd. Ett råds mandat består av dess deltagares mandat. Råd leds av en ordförande och för att säkerställa ett effektivt arbetssätt har råden ett begränsat antal medlemmar.

Riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare
Beslut om anställningsvillkor för vd bereds av ersättningsutskottet och beslutas av styrelsen. Beslut om anställningsvillkor för övriga ledande befattningshavare fattas av vd efter sedvanlig avstämning med ersättningsutskottet. SJ följer de riktlinjer för ersättningar som beslutats av bolagsstämman. SJs riktlinjer är i enlighet med regeringens principer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare i företag med statligt ägande utfärdade 2025.

Den totala ersättningen ska vara rimlig och väl avvägd. Den ska vara konkurrenskraftig, takbestämd och ändamålsenlig samt bidra till en god etik och företagskultur. Ersättningen ska inte vara marknadsledande i förhållande till jämförbara företag utan präglas av måttfullhet. Med ändamålsenlig avses att ersättningen ska motsvara de krav som ställs vad gäller kompetens och erfarenhet. Ersättningen ska vara konkurrenskraftig på så sätt att den bidrar till SJs möjligheter att rekrytera kompetenta medarbetare med kvalifikationer som svarar mot avkastningskrav och affärsmässighet.

Rörlig lön eller rörliga lönedelar ska inte ges till ledande befattningshavare. Ledande befattningshavare kan erbjudas förmånsbil samt individuell sjukvårdsförsäkring. Vidare omfattas ledande befattningshavare av sådana förmåner som har sitt ursprung i kollektivavtal, eller är ensidigt beslutade av SJ och även tillkommer övriga medarbetare.

Pensionsförmåner ska vara avgiftsbestämda, och avgiften får inte överstiga 30 procent av den fasta lönen, såvida de inte följer tillämplig kollektiv pensionsplan. I de fall SJ avtalar om en förmånsbestämd pensionsförmån ska den således följa tillämplig kollektiv pensionsplan. Eventuella utökningar av den kollektiva pensionsplanen på lönedelar överstigande de inkomstnivåer som täcks av planen ska vara avgiftsbestämda till 30 procent och bäras under den anställdes aktiva tid. Inga pensionspremier för ytterligare pensionskostnader ska betalas av SJ efter att medarbetaren har gått i pension. Pensionsåldern får inte understiga 65 år.

Vid uppsägning från SJs sida får uppsägningstiden inte överstiga sex månader och ett eventuellt avgångsvederlag får ej utgå för längre tid än motsvarande högst tolv månader. Avgångsvederlaget ska betalas månadsvis och utgöras av enbart fast månadslön, utan tillägg eller förmåner. Eventuell annan inkomst från tjänst, avlönat uppdrag eller näringsverksamhet ska avräknas från avgångsvederlaget. Vid uppsägning från medarbetarens sida utgår inget avgångsvederlag. Avgångsvederlag utbetalas som längst till avtalad pensionsålder och aldrig längre än 65 års ålder.

I Ersättningsrapporten på sj.se samt i not 4 i SJs års- och hållbarhetsredovisning 2025 beskrivs ersättning till ledande befattningshavare mer utförligt.

Hållbar styrning av SJ
Med utgångspunkt från ägarpolicyn ska SJ agera ansvarsfullt i sin egen verksamhet och i hela värdekedjan. SJ ska bedriva sin verksamhet på ett sätt som gynnar en hållbar utveckling, det vill säga en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov. Vidare ska SJ vara ett föredöme och beakta internationella överenskommelser, principer och riktlinjer om miljö- och klimathänsyn, mänskliga rättigheter, arbetsvillkor, anti-korruption, affärsetik och andra områden som är relevanta för koncernens verksamhet.

En viktig milstolpe under 2025 var att SJ fastställt vetenskapligt baserade reduktionsmål i enlighet med Parisavtalet. Dessa mål har lämnats till Science Based Targets Initiative (SBTi) för verifiering. Arbete pågår med att ställa samman åtgärder som ska leda till att målen nås i en så kallad omställningsplan. Under året har SJ även implementerat ett hållbarhetssystem vilket möjliggör ett mer strukturerat arbete med hållbarhetsdata och leverantörsuppföljning.

Se även Hållbarhetsrapport.

FN:s globala hållbarhetsmål
SJ bidrar till FN:s globala hållbarhetsmål som världens ledare förbundit sig till. Sex av målen är särskilt relevanta för SJ som kan vara en del av lösningen:



Mål 7 Hållbar energi för alla. Tåg är ett mycket energieffektivt transportslag och SJ arbetar aktivt med att öka effektiviteten ytterligare.



Mål 8 Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt. SJs långsiktiga strategi för hållbar tillväxt gynnar även arbetsvillkor.



Mål 10 Minskad ojämlikhet. Tåg är ett demokratiskt färdmedel och”Ett SJ för alla” inkluderar både resenärer och medarbetare.



Mål 11 Hållbara städer och samhällen. SJ knyter ihop samhällen och regioner med ett mycket energieffektivt och säkert transportmedel.



Mål 12 Hållbar produktion och konsumtion. Tåg är ett resurseffektivt sätt att resa och SJ bidrar genom att förlänga tågens livslängd med gott underhåll och regelbundna upprustningar.



Mål 13 Bekämpa klimatförändringarna. Tågresor ger relativt låg klimatpåverkan och bidrar till lägre utsläpp på samhällsnivå, SJ arbetar för att minska verksamhetens egen klimatpåverkan.

SJs bidrag till samtliga mål förutsätter nära samverkan med viktiga intressenter. *Mål 17 Genomförande och globalt partnerskap* genomsyrar därför allt arbete.

SJs planer
Grundläggande för koncernens planer på lång och kort sikt är att maximera verksamhetens positiva effekter och minimera de negativa. Hållbarhet är integrerat i all verksamhet, det finns ingen separat hållbarhetsstrategi eller hållbarhetsplan.

Strategisk plan
Den strategiska planen beslutas av styrelsen och fastställer den långsiktiga planen för verksamheten. Koncernledning och styrelse gör tillsammans en årlig översyn av framdriften gentemot de strategiska målen.

Affärsplan och verksamhetsplan
Som komplement till den strategiska planen finns en femårig affärsplan där strategiska beslut operationaliseras. Affärsplanen arbetas fram av koncernledningen och beslutas av styrelsen.

En femårig trafik- och fordonsplan är en integrerad del av affärsplanen och beskriver hur SJ avser att utveckla utbudet på respektive tåglinje. Trafik- och fordonsplanen ligger till grund för att bedöma biljettintäkter samt beräkna produktionsrörliga kostnader för respektive år och linje.

Varje affärsområde, division, dotterbolag och stödfunktion tar utifrån affärsplanen årligen fram sin verksamhetsplan inklusive budget för det kommande året där affärsmålen översätts till konkreta aktiviteter och lokala miljömål. Framdriften gentemot verksamhetsplan och budget följs upp av vd och CFO vid regelbundna business reviews med respektive enhet.

Ledningssystem
Det koncerngemensamma ledningssystemet är utformat för att säkerställa professionell styrning och ledning av verksamheten. Med ledningssystemet som grund kan SJ nå långsiktiga mål och möta viktiga intressenters förväntningar. Ledningssystemet säkerställer vidare att verksamheten bedrivs inom fastställda ramar för risktagande och med tillförlitlig intern kontroll så att gällande lagstiftning, tillståndskrav och Svensk kod för bolagsstyrning efterlevs.

Ledningssystemet är certifierat enligt ISO 9001:2015 (kvalitet) och ISO 14001:2015 (miljö) för verksamhet som bedrivs inom SJ-koncernen, SJ Stockholmståg AB undantaget.

SJ har policyer och styrdokument för olika områden och händelser för att säkerställa ett strukturerat arbetssätt. Utfall och nyckeltal följs nogsamt för att åtgärder ska kunna vidtas om något avviker från det förväntade.

Kvalitetsarbete
Kvalitet innebär för SJ att bedriva persontågstrafik som är säker, pålitlig och komfortabel utifrån kundernas behov och enligt lagkrav. Hållbarhetspolicyn beskriver hur rätt kvalitet ska säkerställas genom att tillämpa fyra grundläggande principer:

- Ta ansvar för att leverera rätt kvalitet i varje steg
- Tillämpa bästa, kända arbetssätt varje gång
- Identifiera och reagera på avvikelser
- Utveckla och ständigt förbättra verksamhet och medarbetare mot tydliga mål.

En viktig del i det ständiga förbättringsarbetet är processen för att samla in kvalitetsavvikelser och förbättringsförslag från medarbetare, hitta grundorsaker till problem och därefter sätta in lämpliga åtgärder för långsiktiga lösningar.

Styrelse[1]



Kenneth Bengtsson

Styrelseordförande i SJ AB sedan 2023. Ordförande i ersättningsutskottet. Ledamot i revisionsutskottet

Född: 1961

Utbildning: Gymnasieekonom

Befattningar och styrelseuppdrag: Styrelseordförande i Lyko, Jumyard, Clas Ohlsson samt World Childhood Foundation. Styrelseledamot i Synsam.

Tidigare befattningar och styrelseuppdrag: Koncernchef och ledande befattningar inom ICA. Styrelseordförande för bland annat Svenskt Näringsliv, Svensk Handel, Mio, Ahlsell, Eurocommerce, Systembolaget samt Ersta Diakoni.



Kerstin Ahlfont

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2025

Född: 1971

Utbildning: Civilingenjör

Befattningar och styrelseuppdrag: Finansdirektör Vattenfall.

Tidigare befattningar och styrelseuppdrag: Chef för Human Resources, Vattenfall, Head of Finance Region Nordic, Vattenfall samt andra ledande befattningar inom Vattenfall.



Pär Ekeroth

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2022. Ledamot i revisions- och ersättningsutskottet

Född: 1974

Utbildning: Civilekonom

Befattningar och styrelseuppdrag: Ämnesråd, avdelningen för bolag med statligt ägande på Finansdepartementet, styrelseledamot i Vattenfall AB.

Tidigare befattningar och styrelseuppdrag: Konsult hos PwC Corporate Finance.



Jessica Enbacka

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2024

Född: 1973

Utbildning: Civilekonom

Befattningar och styrelseuppdrag: Vd TUI Nordic

Tidigare befattningar och styrelseuppdrag: Commercial Director TUI Nordic, CIO TUI Nordic, Head of Supply Chain TUI Nordic, Product Manager TUI Nordic, Pricing Analytics, TUI Nordic, Ekonomichef RSG Connexion.



Malin Frenning

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2022. Ledamot i ersättningsutskottet

Född: 1967

Utbildning: Civilingenjör

Befattningar och styrelseuppdrag: CEO RISE, Research Institutes of Sweden. Styrelseledamot Polhem Infra.

Tidigare befattningar och styrelseuppdrag: Divisionschef Infrastructure AFRY. Landstingsdirektör Stockholms Läns Landsting. Chefspositioner inom Telia, däribland vd för Telia Sverige och chef för bredbandsaffären i Norden och Baltikum.



Johan Jemdahl

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2025

Född: 1967

Utbildning: Civilingenjör

Befattningar och styrelseuppdrag: Styrelseordförande Greencarrier Group

Tidigare befattningar och styrelseuppdrag: Koncernchef Greencarrier, VD Qarlbo Energy, VD Ericsson Nigeria, Group Head of Order2Cash Ericsson, Head of Group Logistics, Ericsson, VP Supply Chain Cisco, VD Avure Technologies. Vice ordförande Näringslivets transportråd.

[1] Informationen på denna och nästa sida avser att täcka upplysningar i enlighet med ESRS 2, GOV-1, 20c.



Per Matses

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2018. Ordförande i revisionsutskottet

Född: 1958

Utbildning: Civilekonom

Tidigare befattningar och styrelseuppdrag: Vd respektive CFO och vice vd för Sveaskog. CFO, vice vd och administrativ direktör hos Apoteket AB. Ekonomidirektör hos Postgirot Bank AB. Ekonomidirektör hos Posten AB. Styrelseledamot i Praktikertjänst AB samt i Setra Group AB.



Klas Wåhlberg

Styrelseledamot i SJ AB sedan 2019. Ledamot i ersättningsutskottet

Född: 1958

Utbildning: Civilingenjör, MBA

Befattningar och styrelseuppdrag: Senior Advisor hos KREAB. Styrelseordförande i IKW Management AB. Styrelseledamot i Blekinge Tekniska Högskola BTH.

Tidigare befattningar och styrelseuppdrag: Vd för Teknikföretagen. Ordförande och/eller ledamot i Teknikföretagens fastighetsbolag. Ledamot i stiftelsen Trygghetsrådet TRR. Vd för Bombardier Transportation (BT) Sweden. Ordförande för BT Denmark & BT Norway. Vd för Upplands Lokaltrafik. Marknads- och försäljningschef Adtranz Portugal. Ett antal projektledar- och chefspositioner inom ABB-koncernen.



Per Hammarqvist

Arbetstagarrepresentant i SJ AB sedan 2011

Född: 1958

Befattningar och styrelseuppdrag: Trafikplanerare. Ordförande i SACO-föreningen vid SJ och i TJ-föreningen vid SJ. Styrelseledamot i Trafik & Järnvägs inom SRAT.



Joakim Källbom

Arbetstagarrepresentant i SJ AB sedan november 2025

Född: 1985

Befattningar och styrelseuppdrag: Lokförare, Vice ordförande Seko förhandlingsorganisation SJ.



Kim Svensson

Arbetstagarrepresentant i SJ AB sedan 2024

Född: 1979

Befattningar och styrelseuppdrag: Fordonsoperatör. Ordförande ST vid SJ AB. Ledamot i avtalsdelegationen inom Branschen Spårtrafik för ST.

Koncernledning[1]



Jonas Abrahamsson

Vd SJ AB och koncernchef sedan februari 2026

Född: 1967

Utbildning: Civilekonom

Styrelseuppdrag: Vice styrelseordförande i Stockholm Exergi Holding AB. Styrelseledamot i Svenskt Näringsliv, Almega AB samt Almega Tjänsteförbunden. Ledamot av Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademin (IVA).

Tidigare befattningar: Vd för Swedavia. Vd för E.ON Sverige AB. CFO E.ON Energy Trading SE samt ett flertal ledande befattningar samt styrelseuppdrag inom E.ON-koncernen. Styrelseledamot i AFRY AB och Enerjisa Enerji A.S.



Henri Caddeo

CIO sedan 2024

Född: 1968

Utbildning: Civilingenjör, Executive MBA

Tidigare befattningar: Chief Technology och Product Officer för TV4, Chief Technology och Information Officer för Com Hem, ledande befattningar på Telenor och Ericsson.



Arvid Fredman

Direktör Fordon sedan 2019

Född: 1977

Utbildning: Civilingenjör, Executive MBA

Tidigare befattningar: Chef trafikupphandlingar Division Fordon hos SJ AB. Teamchef X 2000-flottan hos SJ AB. Konsultchef Underhåll & Kvalitet hos Interfleet Technology. Resursoptimering och planering hos Green Cargo.



Elisabeth Hansson

CFO sedan 2021 (interim fram till och med mars 2022)

Född: 1975

Utbildning: Civilekonom

Styrelseuppdrag: Styrelseledamot i Surgical Science.

Tidigare befattningar: Affärsområdeschef Communication Services på PostNord, Partner på Boston Consulting Group samt Principal på McKinsey & Company. Styrelseledamot i Mentor International Foundation.



Fredrik Henriksson

Direktör Kommunikation sedan november 2025

Född: 1979

Utbildning: Civilekonom

Tidigare befattningar: Kommunikationschef Husqvarna Group, Kommunikations- och hållbarhetsdirektör Ving (Nordic Leisure Travel Group), Presschef SAS, Kommunikationschef med ansvar för hållbarhet Indiska.



Monica Höglind

Direktör HR sedan 2023

Född: 1962

Utbildning: Diplomerad personalvetare

Tidigare befattningar: HR-direktör Samhall, HR-direktör Apoteket, HR-direktör Coop Sverige.

Monica Lingegård var vd och koncernchef till och med den 31 januari 2026.
Mats Almgren var Direktör Upphandlad trafik till och med den 28 februari 2026.
Se även avsnittet ”Förändringar i koncernledningen”.

[1] Informationen på denna och nästa sida avser att täcka upplysningar i enlighet med ESRS 2, GOV-1, 20c.



Claes Lindholtz

Direktör Hållbarhet sedan oktober 2025, i koncernledningen sedan 2022

Född: 1972

Utbildning: Marknadsekonom

Styrelseuppdrag: Styrelseledamot Svensk Turism.

Tidigare befattningar: Direktör Kommunikation & Hållbarhet hos SJ AB, Chef Affärs- och Verksamhetsutveckling SJ AB. Chef Strategisk Produkt- och Serviceutveckling SJ AB. Chef Kundprogram och Kundanalys SJ AB. Vd Milagro Business Partner. Manager eOperations hos Vattenfall.



Marie Rudolfsson

Direktör Trafik & Service sedan januari 2025

Född: 1977

Utbildning: Civilekonom

Tidigare befattningar: Affärsområdeschef Paket PostNord. Ledande befattningar Apoteket, bland annat affärschef Butik, försäljningschef och chef Affärsenhet Vård. Affärscontroller ICA Sverige.



Sofie Struwe

Direktör Kommersiell trafik sedan 2024

Född: 1971

Utbildning: Marknadsekonom

Styrelseuppdrag: Styrelseledamot Mio AB.

Tidigare befattningar: Chief Commercial Officer NetOnNet. Group Director Marketing & eCom CTEK, Commercial Manager Clas Ohlson, Sales & Marketing Director Lensway Group, Marketing Director inkClub Group, Brand Manager Telenor.

Se även avsnittet ”Förändringar i koncernledningen”.

Intern kontroll avseende finansiell rapportering

Styrelsen ansvarar enligt Aktiebolagslagen, Årsredovisningslagen och Svensk kod för bolagsstyrning för att ett effektivt system för intern kontroll är etablerat.

SJs internkontrollstruktur är uppbyggd utifrån COSO-modellen, vars ramverk har tillämpats på koncernens verksamhet och förutsättningar. Enligt COSO-modellen sker genomgång och bedömning inom områdena kontrollmiljö, riskbedömning, kontrollaktiviteter, information och kommunikation samt uppföljning. Ramverkets fem nyckelkomponenter säkerställer tillsammans att den finansiella rapporteringen är tillförlitlig.

Kontrollmiljö
Grunden för en god intern styrning och kontroll är ett ramverk av styrande dokument såsom policyer och instruktioner som är väl förankrade. Koncernens interna uppförandekod och SJs värdeord ger vägledning för hur alla medarbetare inom koncernen, även styrelseledamöter och självständiga uppdragstagare, ska agera och bemöta varandra och SJs intressenter. Koncernens styrande dokument skapar stommen som definierar organisationsstrukturen, ansvar och behörigheter.

Styrelsen har delegerat ansvaret för att upprätthålla en effektiv kontrollmiljö liksom det löpande arbetet med riskhantering och intern kontroll av den finansiella rapporteringen till vd. Detta ansvar har sedan delegerats vidare till de direktörer som leder SJs affärsområden, divisioner, dotterbolag och stödfunktioner. Ansvar och befogenheter framgår bland annat i styrelsens instruktion till vd samt i av styrelsen fastställda policyer och instruktioner. SJs CFO har det övergripande ansvaret för att SJs finansiella rapporter är framtagna i enlighet med gällande lagstiftning, redovisningsprinciper samt svenska statens ägarpolicy för bolag med statligt ägande. CFO ansvarar även för att ett lämpligt system finns på plats för uppföljning och kontroll av den finansiella rapporteringen.

Arbetet inom revisionsutskottet utgör en del av styrelsens kontroll av den finansiella rapporteringen samt bakomliggande processer och kontroller. Läs mer om revisionsutskottets uppgifter i avsnittet Bolagsstyrningsrapport/ Revisionsutskottet.

Riskbedömning
SJ arbetar med riskbedömningar avseende finansiell rapportering och uppdaterar kontinuerligt riskanalysen avseende bedömning av risker som kan leda till fel i den finansiella rapporteringen. Syftet med riskbedömningarna är att dels proaktivt kunna vidta åtgärder, dels att styra arbetet med intern kontroll till de områden där risker finns. Identifierade risker samt vidtagna åtgärder rapporteras till revisionsutskottet.

Kontrollaktiviteter
SJs kontrollaktiviteter utformas för att hantera väsentliga risker avseende den finansiella rapporteringen, inklusive viktiga redovisningsfrågor som identifierats vid riskbedömningen.

Kontrollaktiviteterna syftar till att förebygga eller tidigt upptäcka fel i rapporteringen och därigenom minimera de negativa konsekvenserna. Kontrollaktiviteter inom dessa processer är exempelvis analytiska genomgångar, stickprov och avstämningar. Inför varje månadsbokslut hålls avstämningsmöten för att gå igenom viktiga frågor och bokningar för att säkerställa ett korrekt finansiellt resultat, kassaflöde och balansomslutning. Därtill innebär månatlig uppföljning av finansiella nyckeltal att avvikelser från beslutade mål snabbt kan upptäckas och lämpliga åtgärder vidtas.

Information och kommunikation
Koncernpolicyer, koncerninstruktioner och koncerndirektiv, riktlinjer för rapportering samt andra krav på redovisning och rapportering finns tillgängliga för alla berörda medarbetare via SJs interna kommunikationskanaler.

Koncernens ekonomifunktion har ett direkt operativt ansvar för den löpande finansiella redovisningen och för enhetlig tillämpning av koncernens riktlinjer, principer och instruktioner för den finansiella rapporteringen.

Uppföljning
Stödfunktion Ekonomi ansvarar för analysen av det ekonomiska utfallet och sammanställningen av rapporteringen. Styrelsen och koncernledningen får löpande information om koncernens resultat och finansiella ställning och utveckling av verksamheten. Revisionsutskottet ansvarar för beredning av styrelsens arbete med att kvalitetssäkra koncernens finansiella rapportering. Vidare har koncernen en central riskhanteringsfunktion. Vid återkommande så kallade business review-möten träffar medlemmar i koncernledningen och vd för trafikdrivande dotterbolag SJs vd ochCFO. Fokus vid business review är analys av utfall gentemot budget och prognos samt kopplade aktiviteter.

Styrelsen har bedömt att det inte föreligger behov av att ha en permanent internrevision. SJ anses ha byggt upp en bra intern styrning och kontroll med interna struktur- och temarevisioner som tillgodoser styrelsens behov. Styrelsen och revisionsutskottet anlitar vid behov externt konsultstöd för riktade punktinsatser och genomlysning av specifika frågor inom SJs verksamhet löpande under året.

Allvarliga oegentligheter kan anmälas till SJs visselblåsarfunktion, se SJs hållbarhetsrapport.

Styrelsen anger årligen sina krav på vilken finansiell uppföljning de ska erhålla i en särskild instruktion. Denna instruktion styr innehållet i den managementrapport som styrelsen får ta del av tio gånger om året. Inför varje revisionsutskottsmöte sammanställer stödfunktion Ekonomi även en rapport över SJ-koncernens finansiella rapportering där bland annat större redovisningsposter och kommande förändringar till följd av nya standarder eller principer inom koncernen beskrivs. SJ redogör även för materiella bedömningar som reflekteras i den finansiella rapporteringen.

Revisionsutskottet får också rapporter direkt från SJs externa revisorer. Rapporterna diskuteras och uppföljningsnoteringar görs av revisionsutskottet, och de externa revisorerna deltar i utskottsmötena. Minst en gång per år träffar hela styrelsen de externa revisorerna, delvis utan närvaro av SJs ledning.



Hållbarhetsrapport

ESRS 2 Allmänna upplysningar

Denna hållbarhetsrapport har för avsikt att visa på att SJ har en hållbar strategi och att vi vill vara en stark och tydlig kraft till ett mer hållbart samhälle.

Styrelsen hanterar samtliga frågor utifrån ett hållbarhetsperspektiv med avsikt att maximera SJs positiva påverkan och minimera den negativa.

BP-1 Allmän grund för utarbetandet av hållbarhetsförklaringen

SJs hållbarhetsrapport för 2025 är upprättad i enligt med Årsredovisningslagen (ÅRL). SJ tillämpar de övergångsregler som finns i lagen för så kallade våg 2-företag och den lagstadgade hållbarhetsrapporten är därför upprättad i enlighet med den äldre lydelsen som gällde före den 1 juli 2024. Utöver den lagstadgade hållbarhetsrapporten har SJ valt att frivilligt upprätta sin hållbarhetsrapport i enlighet med European Sustainability Reporting Standards (ESRS). Rapporten inkluderar även upplysningar enligt den så kallade EU-taxonomin, artikel 8 i Europaparlamentet och rådets förordning (EU) 2020/852 samt gällande delegerade akter (EU taxonomiförordning).

Hållbarhetsrapporten följer den finansiella konsolideringen och är upprättad på koncernnivå och omfattar moderbolaget SJ AB och dess dotterbolag såvida inte annat anges. Hållbarhetsrapport omfattar data och information i enlighet med kalenderår från den 1 januari till den 31 december 2025.

Hållbarhetsrapporten omfattar aktiviteter som sker nedströms i koncernens värdekedja, inom den egna verksamheten samt aktiviteter uppströms. Värdekedjan beskrivs närmare i avsnittet ”Strategi, affärsmodell och värdekedja”.

SJ har inte använt sig av alternativet att utelämna viss information som gäller immateriella rättigheter, know-how eller resultat av innovation.

BP-2 Upplysningar med avseende på särskilda omständigheter

Tidshorisonter
Ägare svenska staten ser mycket långsiktigt på sitt ägande av SJ och koncernens strategiska ansats sträcker sig därför till 2040. Tågfordon har en lång förväntad ekonomisk livslängd. För de upphandlade affärer som SJ har ingått löper avtalen under långa avtalsperioder, där affärerna kan omfatta perioder på 5–15 år. Därför definierar SJ lång tidshorisont som mer än tio år i både hållbarhetsrapport och i den finansiella rapporteringen. Medel tidshorisont definieras som 1–10 år och kort tidshorisont 1 år eller kortare.

Uppskattning av värdekedjan
SJ använder bedömningar och uppskattningar för viss ingående data i beräkningar av växthusgasutsläpp (E1-6). Vid klimatberäkningarna använder sig SJ av primärdata, när sådan har kunnat erhållas, och av estimat och bedömningar när data saknas. För scope 3 har cirka 37 procent av beräknade utsläpp baserats på spend. Bästa bedömning har använts vid val av vissa emissionsfaktorer och omsorg har då lagts på att välja så korrekt som möjligt och att föredra en överskattning av utsläppen framför risken för en underskattning. SJ bedömer att det fel som uppstår till följd av bedömningar och uppskattningar inte påverkar den övergripande bilden av koncernens klimatpåverkan. SJ fortsätter att tillsammans med leverantörer förfina data och val av emissionsfaktorer.

Övriga mått har beräknats utan inslag av bedömning och uppskattning.

Granskning
Måtten i hållbarhetsrapporten har inte validerats av annan extern part än revisorn för den lagstadgade översiktliga granskningen, om inte annat anges vid respektive mått.

Upplysningar som härrör från annan lagstiftning
Hållbarhetsrapporten 2025 är upprättad i enlighet med övergångsreglerna i Årsredovisningslagen (ÅrL) för bolag som ingår i den så kallade våg 2 och innehåller därför information enligt de tidigare kraven i Non Financial Reporting Directive (NFRD), se ÅrL (1995:1554). Fullständighet av upplysningskrav framgår av tabellen ”Index för SJs hållbarhetsrapport enligt Årsredovisningslagen”.

Index för SJs hållbarhetsrapport enligt Årsredovisningslagen

Område	Beskrivning	Policy	Resultat av policy	Identifierade risker och hantering av dessa	Resultatindikatorer
Affärsmodell	Sid 70–71				
Miljö		• Miljölagstiftning • Ägarpolicy • Beskrivning av hållbarhetsstyrning, sid 66–67 • Hållbarhetspolicy, sid 85 • Intern uppförandekod, sid 102 • Uppförandekod för leverantörer, sid 85 • Direktiv för tillbörlig aktsamhet, sid 109	• Inköpsprocess med hållbarhetsutvärdering och beslutshandling • Strukturerat miljö- och klimatarbete • Hållbarhetsrevisioner • Intern revision • Visselblåsarfunktion	Sid 48, 50, 51	• Mål och mått för klimatförändringar, sid 88–90, 92–93 • Beskrivning av resursinflöden för fordonsinvesteringar, sid 97 • KPIer enligt taxonomin, sid 100
Sociala förhållanden och personal		• Arbetsmiljölagstiftning • Diskrimineringslagstiftning • Ägarpolicy • Beskrivning av hållbarhetsstyrning, sid 66–67 • Hållbarhetspolicy, sid 85 • Uppförandekod för leverantörer, sid 85 • Intern uppförandekod, sid 102	• Utvecklingssamtal • Medåkning Medarbetarundersökning • Visselblåsarfunktion	Sid 48	• Minimiskyddsåtgärder enligt taxonomin, sid 98–99 • Mål och mått för egna arbetskraften, sid 105–107 • Antal visslingsärenden, sid 122
Mänskliga rättigheter		• Ägarpolicy • Beskrivning av hållbarhetsstyrning, sid 66–67 • Hållbarhetspolicy, sid 85 • Uppförandekod för leverantörer, sid 85 • Intern uppförandekod, sid 102 • Direktiv för tillbörlig aktsamhet, sid 109	• Inköpsprocess med hållbarhetsutvärdering och beslutshandling • Medarbetarundersökning • Hållbarhetsrevisioner • Visselblåsarfunktion	Sid 49, 50	• Minimiskyddsåtgärder enligt taxonomin, sid 98–99 • Antal visslingsärenden, sid 122 • Mått för arbetstagare i värdekedjan, sid 110
Anti-korruption		• Ägarpolicy • Beskrivning av hållbarhetsstyrning, sid 66–67 • Hållbarhetspolicy, sid 85 • Uppförandekod för leverantörer, sid 85 • Direktiv mot korruption, sid 122	• Inköpsprocess med hållbarhetsutvärdering och beslutshandling • Hållbarhetsrevisioner • Visselblåsarfunktion	Sid 122	• Minimiskyddsåtgärder enligt taxonomin, sid 98–99 • Domslut och böter till följd av korruption, sid 122 • Antal visslingsärenden, sid 122

Införlivande genom hänvisning

SJ har använt sig av möjligheten att hänvisa till Bolagsstyrningsrapport 2025, som återfinns i Års- och hållbarhetsredovisningen 2025.

Förteckning över upplysningskrav som införlivats genom hänvisning 2025

Standard	Upplysningskrav	Upplysningskravets fulla benämning	Hänvisning
ESRS 2	GOV-1, 20c	Förvaltnings-, lednings- och tillsynsorganens roll	Styrelsen, sid 59–60 Koncernledningen, sid 61–62

Infasning

För att underlätta införandet av de nya rapporteringsstandarderna finns ett antal infasningsmöjligheter. SJ har använt sig av möjligheten att fasa in viss information, se tabell ”Förteckning över inkluderade upplysningskrav och använda infasningar”.

GOV-1 Förvaltnings-, lednings- och tillsynsorganens roll

Som statligt ägt bolag har SJ högt ställda förväntningar på sig och för att främja ett långsiktigt hållbart värdeskapande integreras hållbarhet i hela verksamheten, bolagsstyrning och strategi. Vi ska agera föredömligt och i övrigt agera på ett sådant sätt att SJ åtnjuter offentligt förtroende. De tre dimensionerna inom hållbarhet – miljömässig, social och ekonomisk omsorg – samspelar och stödjer varandra i vårt beslutsfattande.

SJ ska agera ansvarsfullt och arbeta aktivt för att följa internationella riktlinjer om miljö- och klimathänsyn, mänskliga rättigheter, arbetsvillkor, antikorruption och affärsetik. Även om den strategiska inriktningen för hållbarhetsarbetet fastställs av SJs styrelse är samtliga avdelningar och bolag inom koncernen delaktiga i hållbarhetsarbetet.

Styrelsens roll
Styrelsen har det övergripande ansvaret för bolagets förvaltning. Styrelsen har även det yttersta ansvaret för kontroll av hållbarhetsarbetet och fattar beslut om bolagets övergripande hållbarhetsinriktning genom att fastställa vision, strategi, affärsplan, policyer och övergripande mål. Enligt Statens ägarpolicy ansvarar styrelsen för att bolaget sköts föredömligt inom de ramar som ges av lagstiftning, ägarpolicy, bolagsordning samt ägarens anvisningar. Ägarpolicyn betonar vikten av att statligt ägda bolag utövar ansvarsfullt företagande, vilket återspeglas i SJs hållbarhetspolicy.

Den dubbla väsentlighetsanalysen (DMA) fastställs årligen av styrelsen som har det övergripande ansvaret för att identifierade väsentliga inverkningar, risker och möjligheter hanteras. De långsiktiga strategiska målen för hållbart värdeskapande som ska finnas enligt ägarpolicyn har fastställts av styrelsen och flera av dessa mål är relevanta för SJs väsentliga inverkningar, risker och möjligheter. Uppföljning av dessa mål sker genom den rapport som lämnas till styrelsen varje månad.

Revisionsutskottets roll
SJs revisionsutskott bistår bland annat styrelsen i arbetet med att utvärdera och säkerställa tillförlitligheten och effektiviteten i hållbarhetsrapporteringen, där den dubbla väsentlighetsanalysen (DMA) utgör grund för vad som ska rapporteras. Arbetet i revisionsutskottet syftar även till att säkerställa att vd etablerar och upprätthåller effektiva rutiner för riskhantering och intern kontroll avseende rapporteringen.

Styrelsens sammansättning
Som bolag helägt av svenska staten är det staten som nominerar samtliga ledamöter i styrelsen utifrån en kompetensbaserad rekryteringsprocess. Beslut kring styrelseledamöter fattas därefter på bolagsstämma. En arbetsgrupp inom Finansdepartementets avdelning för statligt ägande analyserar kompetensbehovet utifrån styrelsens sammansättning samt bolagets verksamhet och situation.

Statens ägarpolicy är den mångfaldspolicy för styrelse som SJ tillämpar. Ägarpolicyn anger att styrelsen ska ha en med hänsyn till bolagets verksamhet, utvecklingsskede och förhållanden i övrigt ändamålsenlig sammansättning, präglad av mångsidighet och bredd avseende de bolagsstämmovalda ledamöternas kompetens, erfarenhet och bakgrund. Varje ledamot ska ha sådan branschkunskap eller annan kompetens som är direkt relevant för bolaget, dess affärsverksamhet, utveckling och omställningsförmåga.

Regeringen eftersträvar en jämn könsfördelning såväl i de enskilda bolagsstyrelserna som på portföljnivå. För SJ ska andelen kvinnor respektive män i styrelsen vara minst 40 procent, avrundat uppåt till närmaste tiotals procent.

SJs styrelse bestod under 2025 av åtta stämmovalda ledamöter, ingen av dessa ingick i koncernledningen och samtliga var oberoende i förhållande till bolaget. Av styrelsens ledamöter var tre kvinnor (38 procent) och fem män (62 procent). Arbetstagarorganisationerna har utsett tre arbetstagarrepresentanter med suppleanter till styrelsen. Samtliga ledamöters erfarenhet redovisas i avsnitt ”Styrelsen” på sidorna 59–60 i Bolagsstyrningsrapporten.

Regeringskansliet bedömer att styrelsen har en för SJs verksamhet, utvecklingsskede och förhållanden i övrigt relevant kompetens, erfarenhet och bakgrund. Könsfördelningen i styrelsen uppnår regeringens målsättning om jämn könsfördelning. Styrelsen som helhet har en mångsidighet och bredd som speglar kraven i statens ägarpolicy.

Externa revisorer bidrar med expertis till styrelsen främst avseende hållbarhetsrapportering och intern kontroll avseende rapporteringen. Vid behov kan styrelsen använda sig av externa specialister för stöd att bedöma särskilda hållbarhetsfrågor.

Koncernledningens roll
I den vd-instruktion som styrelsen på årlig basis delger vd framgår att bolaget ska skötas föredömligt i enlighet med definierade ramverk och så att verksamheten åtnjuter offentligt förtroende.

Koncernledningen ansvarar för att tillsammans med styrelsen utveckla och verkställa den strategiska planen samt upprätta och följa affärsplan, verksamhetsplan och budget på ett sådant sätt att identifierade väsentliga inverkningar, risker och möjligheter hanteras och hållbart värdeskapande uppnås. Koncernledningen ansvarar för att sätta koncernövergripande hållbarhetsmål utöver de långsiktiga strategiska mål för hållbart värdeskapande som styrelsen beslutar. Koncernens vetenskapliga reduktionsmål har fastställts av koncernledningen.

Koncernledningen har tillsammans med styrelsen årliga strategidagar med fördjupningar inom fokusområden. Verkställande direktör fastställer direktiv som tydliggör områden i hållbarhetspolicyn, exempelvis Direktiv för tillbörlig aktsamhet och Direktiv mot korruption.

Uppföljning sker genom definierade processer, exempelvis via Business Reviews som genomförs fyra gånger per år och som inkluderar progress mot mål samt utvärdering av prestation inom hållbarhetsområdet.

Koncernledningens sammansättning
Verkställande direktören utses av styrelsen och leder arbetet i koncernledningen. Övriga medlemmar i koncernledningen utses av verkställande direktör efter samråd med styrelsen.

Koncernledningen bestod vid utgången av 2025 av verkställande direktör/koncernchef samt nio direktörer för affärsområden, divisioner samt stödfunktioner. Av dessa var fem kvinnor (50 procent) och fem män (50 procent). Erfarenhet för samtliga medlemmar i koncernledningen redovisas i avsnittet ”Koncernledningen” på sidorna 61–62 i Bolagsstyrningsrapporten.

Direktör Hållbarhet har ett delegerat ansvar från verkställande direktör, att tillsammans med koncernledningen säkerställa att tillräckliga planer finns och följs så att uppsatta mål och ambitioner nås. Som statligt ägt bolag har SJ även tillgång till och deltar aktivt i nätverket för hållbarhetschefer inom den statliga bolagsportföljen.

ESG-teamet är en tvärfunktionell grupp med specialister inom olika hållbarhetsfrågor. Genom att bevaka väsentliga inverkningar, risker och möjligheter ansvarar teamet för att identifiera områden som behöver utvecklas för att nå SJs övergripande strategi och ambition — Sveriges mest hållbara företag.

SJ har därutöver tillgång till revisorer och konsulter avseende hållbarhetsrelaterade frågor.

GOV-2 Information som lämnas till och hållbarhetsfrågor som behandlas av företagets förvaltnings-, lednings- och tillsynsorgan

Styrelsen hanterar samtliga frågor utifrån ett hållbarhetsperspektiv med avsikt att maximera SJs positiva påverkan och minimera den negativa. Särskild vikt ägnas väsentliga inverkningar, risker och möjligheter men även andra hållbarhetsfrågor är relevanta.

Styrelsen hålls löpande informerad om vad som framkommer i den kontinuerliga dialogen med viktiga intressenter och hur dessa inspel hanteras. Styrelsen fördjupar sina kunskaper kring verksamheten och specifika frågor bland annat genom redogörelser av interna experter och vid studiebesök.

Via revisionsutskottet hålls styrelsen informerad i mer detalj kring utvecklingen av koncernens hållbarhetsarbete samt hållbarhetsrapportering, inklusive processer för intern kontroll av hållbarhetsdata. De externa revisorerna rapporterar sina observationer och rekommendationer till revisionsutskottet avseende utfallet av genomförd granskning av hållbarhetsdata och tillhörande processer.

Process för den dubbla väsentlighetsanalysen (DMA) diskuteras årligen med revisionsutskottet liksom hur arbetet med DMA fortlöper. Utskottet validerar även utfallet för DMA, inför beslut av styrelsen. Därtill informeras revisionsutskottet årligen om antalet visslingsärenden som inkommit och hur dessa omhändertagits.

Även koncernledningen hanterar samtliga frågor utifrån ett hållbarhetsperspektiv med avsikt att maximera SJs positiva påverkan och minimera den negativa. Särskild vikt ägnas väsentliga inverkningar, risker och möjligheter men även andra hållbarhetsfrågor är relevanta. Den dubbla väsentlighetsanalysen diskuteras och valideras av koncernledningen.

Koncernledningens medlemmar informeras löpande om hållbarhetsfrågor från sina egna medarbetare och lyfter information och frågor till övriga koncernledningen.

GOV-3 Integration av hållbarhetsrelaterade resultat i incitamentssystem

SJ har inga incitamentsprogram för medarbetare. Rörlig lön får inte förekomma bland ledande befattningshavare i enlighet med ägarens riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare och därmed förekommer inga incitamentssystem där hållbarhetsrelaterade resultat integreras.

GOV–4 Förklaring om tillbörlig aktsamhet

Rapportering av arbetet med tillbörlig aktsamhet är integrerat i hållbarhetsrapporten, se tabellen ”Rapportering av tillbörlig aktsamhet”. SJ har policyer och processer för att säkerställa efterlevnad av OECD:s riktlinjer för multinationella företag, FN:s vägledande principer för företagande och mänskliga rättigheter, de åtta kärnkonventionerna i ILO:s deklaration om grundläggande principer och rättigheter i arbetet samt FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna. Se avsnitten ”E Redovisning enligt EU-taxonomin” samt ”S2 Arbetstagare i värdekedjan” för beskrivningar av processer.

Rapportering av tillbörlig aktsamhet

Område	Avsnitt i hållbarhets-rapporten	Sid	Avsnitt i hållbarhets-rapporten	Sid
Att bygga in tillbörlig aktsamhet i styrning, strategi och affärsmodell	GOV-1 GOV-2 SBM-1 SBM-3 SBM-3 E1	66 67 68–71 73–74 83–84	SBM-3 E5 SBM-3 S1 SBM-3 S2 SBM-3 S4 SBM-3 G1	94–95 101–102 108–109 111–112 120
Att samarbeta med påverkade intressenter i alla huvudstegen i tillbörlig aktsamhet	SBM-2 IRO-1	72–73 75–77	S1-2 S4-2	103–104 113–114
Att identifiera och bedöma negativa konsekvenser	SBM-3 IRO-1 SBM-3 E1 SBM-3 E5 SBM-3 S1	73–74 75–77 83–84 94–95 101–102	SBM-3 S2 SBM-3 S4 SBM-3 G1 S1-3	108–109 111–112 120 104
Att vidta åtgärder för att behandla dessa negativa konsekvenser	E1-1 E1-3 E5-2 S1-3 S1-4	85 86–88 95–96 104 104–105	S2-4 S4-3 S4-4 G1-2 G1-6	109–110 114 114–115 121 121
Att följa upp hur ändamålsenliga dessa insatser är och kommunicera det	E1-4 E5-3 S1-5	88–89 96 105–106	S1-14 S2-5 S4-5	107 110 116–117

GOV–5 Riskhantering och intern kontroll över hållbarhetsrapportering

Styrelsen har det övergripande ansvaret för att Hållbarhetsrapporten utformas enligt gällande lagstiftning. Internt koordinerar Accounting & Compliance inom stödfunktion Ekonomi arbetet med att konsolidera informationen till Hållbarhetsrapporten samt att säkerställa att den dubbla väsentlighetsanalysen utförs i enlighet med de krav som följer av CSRD.

Alla enheters hållbarhetsarbete följs upp och rapporteras. Varje nyckeltal har en ägare inom koncernledningen och är nedbruten i enhetens egen uppföljning. Rapporteringen följs varje månad, kvartal och/eller år och diskuteras vid Business Reviews för att snabbt kunna vidta åtgärder om utvecklingen inte går i önskvärd riktning eller hastighet.

Riskhantering av extern hållbarhetsrapportering
SJ har identifierat följande risker för fel i rapporteringen:

- Brist på data av tillräckligt hög kvalitet
- Högt inslag av manuell hantering
- Avsaknad av koncernövergripande data och enhetliga definitioner

Under 2025 har en systemlösning implementerats för att minska dessa risker. Systemlösningen innebär spårbarhet för alla genomförda moment



– inrapportering, underlag samt attestering – vilket skapar förutsättningar för god datakvalitet. Merparten av arbetet med hållbarhetsrapport 2025 har skett i systemlösningen vilket har eliminerat manuell konsolidering av data.

Rapportering sker utifrån så kallade handböcker där för varje mätetal/mål definition, metod och kvalitetssäkring beskrivs. Kvalitetssäkring sker som minst genom analys gentemot budget/prognos samt den så kallade fyra ögon-principen där en väl insatt kollega går igenom all data och beräkningar samt därefter attesterar i systemlösningen.

Samtliga handböcker har en tydlig ägare utsedd inom SJs organisation och har status som instruktioner. Handböckerna uppdateras minst årligen och är avgörande för att erhålla konsekventa och tillförlitliga utfall.

Vid sammanställning av hållbarhetsrapporten sker en övergripande kvalitetssäkring genom att upplysningarna jämförs med varandra. Sedan långt tillbaka granskar externa revisorer externt publicerad hållbarhetsinformation vilket utgör ytterligare en kontrollpunkt för att minska risken för felaktigheter i publicerad data. De externa revisorerna rapporterar sina observationer och rekommendationer till revisionsutskottet avseende utfallet av genomförd granskning av hållbarhetsdata och tillhörande processer.

Systemlösningen har bidragit till en mer effektiv och formaliserad struktur för datainsamling, rapportering och attest. Detta medför en starkare intern kontrollmiljö som bas för översiktlig granskning av hållbarhetsrapporten. Befintliga processer kommer att genomlysas för att identifiera tydligare riskbedömningar och interna kontroller relaterade till hållbarhetsrapporteringen. Dessa insatser syftar till att förbättra och kvalitetssäkra rapporteringen utifrån en högre uttryckt ambitionsnivå och de möjligheter som ges av systemlösningen.

SBM-1 Strategi, affärsmodell och värdekedja

SJs viktiga uppdrag är att få flera att välja tåget, för att bidra till såväl tillväxt som att nationella klimatmål nås. Med hela svenska folket som ägare och som marknadsledande tågoperatör är det naturligt att vår strategi speglar ett aktivt ansvar för att utveckla framtidens hållbara resande.

Strategi – SJ skapar hållbart resande för fler
Vår strategi har sin grund i vår vision: Ett SJ att lita på och längta till. Som en samhällsviktig funktion ser vi att vi har en viktig roll i omställningen till ett mer hållbart samhälle. Vår ambition är att vara det självklara förstahandsvalet för människor och företag avseende resor. SJ kör kommersiell trafik och på uppdrag av beställare upphandlad trafik. Vår omfattande tågtrafik når samhällen i stora delar av Sverige och Norge samt Hamburg och Berlin i Tyskland. Under 2025 hade vi i genomsnitt cirka 6 700 medarbetare i Sverige och cirka 400 i Norge.

Hållbarhet utgör kärnan i vår strategi: SJ har inte en separat hållbarhetsstrategi utan en hållbar affärsstrategi. Strategin bygger på antaganden om ett SJ som växer lönsamt och där hållbarhet har en central roll.

I linje med vår strategi ska vi erbjuda ett tydligt ökat utbud, i egen regi såväl som i samverkan med andra, för att möta upp en kraftig resandeökning under kommande strategiska period. För att åstadkomma detta innehåller strategin satsningar på vår fordonsflotta, kundmöte samt medarbetare.

Från ägaren finns en tydlig förväntan om att statligt ägda bolag ska verka för ett hållbart värdeskapande över tid på ett sätt som är relevant för bolagets affärsverksamhet och beaktar väsentliga hållbarhetsaspekter. Väsentliga hållbarhetsfrågor beaktas integrerat i verksamheten och hållbart värdeskapande är inkluderat i långsiktig strategisk plan, femårig affärsplan samt koncernens årliga verksamhetsplaner. Se figuren ”Långsiktiga strategiska mål för hållbart värdeskapande”.

Med affärsområdena Kommersiell och Upphandlad trafik samt fem strategiska pelare som ramverk ska beslut fattas som resulterar i planer och åtgärder som tar oss till realisering av de strategiska målen för hållbart värdeskapande och i förlängningen visionen om ”Ett SJ att lita på och längta till” och ambitionen att vara Sveriges mest hållbara företag. Se figuren ”Strategisk inriktning inom kommersiell och upphandlad trafik”.

Kommersiell trafik
Genom att leverera på vårt kundlöfte om att alltid se och ta hand om våra kunder stärks förtroendet för SJ och bidrar till ökat anseende. Vi vill att våra kunder ska välja att resa med oss igen och rekommendera andra att göra detsamma. Vi driver och utvecklar varje tåglinje som en egen affär och arbetar aktivt med att realisera linjens fulla potential både i resande och lönsamhet. Ökat tågresande är ett av våra bidrag till hållbart värdeskapande, vilket samtidigt bidrar till långsiktig lönsamhet för SJ så att vi kan fortsätta att investera och satsa på vår verksamhet.

1. Ett starkt kunderbjudande och kundupplevelse
SJ ska vara kundernas och resenärernas förstahandsval. En viktig del i strategin för tillväxt är därför att öka resandet på de marknader där vi redan finns genom aktiv marknadsbearbetning och genom att utveckla nya tjänster och produkter. En pålitlig leverans är det viktigaste bidraget för allmänhetens förtroende och SJ måste fokuserat arbeta för att stärka punktligheten, såväl vårt eget bidrag för ökad punktlighet som gemensamt arbete inom branschen. Därutöver inkluderar strategin utvecklad proaktiv kundkommunikation. Den plattform som vi lanserade 2024 medför att det digitala stödet för både våra resenärer och medarbetare under hela kundresan är ledande i Skandinavien vilket skapar förbättrade förutsättningar för ett kundmöte i världsklass.

2. Stark kultur och engagerade medarbetare
Det är alla medarbetare som är SJ och som skapar vår unika företagskultur. Ett av vårt viktigaste bidrag inom hållbart värdeskapande är att skapa förutsättningar för ett ökat resande med tåg – därför finns behov av att rekrytera fler medarbetare under kommande strategiska period fram till 2030. I vår strategi finns att fortsätta förstärka SJs erbjudande som arbetsgivare genom att utveckla företagskulturen, aktivt arbeta för att

öka mångfald och inkludering samt skapa balans mellan arbete och fritid. Målbilden är att alla ska ha rätt förutsättningar att arbeta med det som skapar störst nytta för våra kunder och känna engagemang och trivsel.

3. Fordon och underhåll som möter efterfrågan
Vår målbild är att SJs kommersiella trafik ska ha Skandinaviens mest moderna fordonsflotta med komfortabelt resande i ”förstaklassmiljö” oavsett vilken komfort som kunden valt. För att öka kapaciteten investerar vi åren 2022–2030 upp till 19 miljarder kronor i nya och upprustade tåg, med målet att nå en resandeökning om 50 procent till 2030. Investeringar i helt nya snabbtåg och regionaltåg samt uppgraderingar och moderniseringar av X 2000, dubbeldäckare, nattågs- och sittvagnar är andra tydliga pågående initiativ. SJ medverkar till att bygga nya verkstäder för underhåll av vår fordonsflotta och utvecklar nya digitala lösningar för att skapa hög fordonstillgänglighet och en robust produktion.

4. Hög operationell effektivitet
SJ ska planera och styra den kommersiella trafiken med god kontroll över kapacitet och utfall. Vi ska arbeta med ständiga förbättringar av processer och arbetssätt oavsett var inom SJ arbetet utförs. Vårt interna förbättringsarbete kring punktlighet är avgörande även här liksom fortsatt samarbete med Trafikverket och övriga järnvägsaktörer. För att främja tillväxt behöver vår planeringsprocess utvecklas vilket även förutsätter att vi förbättrar vårt prognos- och analysarbete för att trafikprogrammet ska motsvara den efterfrågan som finns och för att ha rätt bemanning tillgänglig.

5. Fokus på innovation och digitalisering
Vår framgång beror i hög utsträckning på förmågan att använda ny teknik inom den kommersiella trafiken för att maximera vår positiva påverkan och minimera den negativa. För att skapa effektivare underhåll sker digitalisering i processerna, exempelvis genom intelligent underhåll där sensorer på våra tåg ger signaler längs med hela resan om underhållsåtgärder som bör ske. Se även avsnittet ”E5-2 Åtgärder och resurser för resursanvändning och cirkulär ekonomi”. Genom att implementera effektivare IT-stöd för SJs trafikledning skapas möjligheter till förbättrad kundkommunikation och proaktiv hantering vid förväntade störningar. Digitala verktyg och utökade mandat för kundnära medarbetare förbättrar kundomhändertagande genom mer tid till mänskliga möten och tydligare information En nöjd kund kommer tillbaka och talar väl om SJ, vilket medför ökat resande.

Upphandlad trafik
Inom respektive upphandlad affär fastställs kundlöftet tillsammans med vår kund, beställaren. Våra upphandlade affärer ska leverera på uttryckta hållbarhetsambitioner som respektive beställare har och sammantaget bidrar SJ och vår upphandlade trafik på samma sätt som inom vår kommersiella trafik, alltid med kunden i fokus och med en gemensam målsättning om att fler ska resa med tåg. SJ vill bidra till att utveckla kollektivtrafiken genom gott partnerskap med beställaren och med avtal som är balanserade och bygger på samverkan.

1. Ett starkt kunderbjudande och kundupplevelse
Målbilden är att ett partnerskap med SJ innebär goda långsiktiga relationer och win-win lösningar med beställaren. Vi har bred kompetens att bidra med i arbetet kring att öka kundupplevelsen. Då

Strategisk inriktning inom kommersiell och upphandlad trafik



Strategisk inriktning, kommersiell trafik:
SJ är marknadsledande på långväga resor i Skandinavien

Strategisk inriktning, upphandlad trafik:
Balanserade lönsamma kontrakt i tätt partnerskap med regionerna

1. Starkt kunderbjudande & kundupplevelse
2. Stark kultur & engagerade medarbetare
3. Fordon och underhåll som möter efterfrågan
4. Hög operationell effektivitet
5. Fokus på innovation och digitalisering

affärerna har volymintensiv trafik bidrar vi exempelvis med ökad trygghet för resenärer genom ökad synlighet från medarbetare ombord med god information och service. Att bidra genom tydlig förankring av vår kund, beställarens, varumärkesplattform är centralt för att säkerställa önskvärt kundbemötande.

2. Stark kultur och engagerade medarbetare
Varje affär arbetar utifrån sitt uppdrag med kultur, ledarskap, kompetensförsörjning och arbetsmiljö i tät dialog med beställaren. Genom tydliga gemensamma målsättningar med beställaren och med hög sammanhållning inom respektive affär skapas förutsättningar för god företagskultur med stöd av SJ-koncernens övergripande mål och verktyg.

3. Fordon och underhåll som möter efterfrågan
Med vår gedigna fordonskompetens kan vi stötta beställarnas arbete med att säkra dugliga fordonsflottor. En robust fordonstillgänglighet är avgörande för framgång i upphandlade avtal eftersom resenärerna förväntar sig pålitlig trafik. Inom upphandlad trafik tillhandahåller beställaren de fordon som ska köras. Inom flera affärer pågår stora fordonsatsningar, vilket SJ välkomnar då de fordonsflottor som erbjuds operatörer inom upphandlad trafik fortsätter att åldras, vilket medför utmaningar med att få en robust produktion. Vi bidrar i infasning av nya fordon genom exempelvis handlingsplaner för testkörning och utbildning av medarbetare.

4. Hög operationell effektivitet
SJ bidrar med proaktivt branscharbete och en effektiv hantering av avtalen. För att säkerställa ett hållbart värdeskapande är vår strategiska ansats att bidra med kostnadseffektiva arbetssätt och processer inom upphandlad trafik.

5. Fokus på innovation och digitalisering
SJ har en enhetlig IT-struktur med standardiserade digitala stöd vilka även används inom våra upphandlade affärer.

Affärsmodell

SJs viktiga uppdrag är att få fler att välja tåget. Med våra två affärsområden Kommersiell trafik och Upphandlad trafik erbjuder vi resor i stora delar av Sverige och Norge.



Använda resurser

Väsentliga resurser i affärsmodellen för att skapa värde:

Socialt- och relationskapital
- Samverkan med viktiga intressenter, där Trafikverket är av extra stor vikt genom ansvaret för infrastrukturen
- Engagemang i branschorganisationer

Immateriellt kapital
- SJs starka varumärke

Humankapital
- Cirka 6 700 medarbetare i Sverige och cirka 400 i Norge

Tillverkat kapital
- 37 X 2000, 20 SJ 3000, 41 dubbeldäckare, 85 lok och 367 personvagnar

Hyrt kapital
- Cirka 370 hyrda tåg inom upphandlad trafik

Finansiellt kapital
4 732
MSEK, eget kapital

Humankapital
7 087
Genomsnittligt antal medarbetare

Nyckelaktiviteter

Kommersiell trafik
SJ ska vara marknadsledande för långväga resor i Skandinavien för den kommersiella trafiken, som bedrivs under SJs varumärke med ett fullt ansvar för utveckling, försäljning, produktion samt leverans.

Upphandlad trafik
SJ ska uppnå balanserade lönsamma kontrakt i tätt partnerskap med regionerna, där trafiken oftast bedrivs under SJs kunders varumärken.

Skapat värde

Affärmodellen skapar värde:

Kunder
- Omfattande trafik på många linjer
- Bred palett av erbjudanden
- Personliga möten

Medarbetare
- Arbetstillfällen
- Långsiktig och trygg arbetsgivare
- Personlig utveckling

Samhälle
- Minskad klimatpåverkan
- Långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela Sverige
- Skatteintäkter och arbetstillfällen

Klimat
- Låga växthusgasutsläpp jämfört med andra transportslag

Vad vi skapar
Leverans av SJs uppdrag att bedriva persontrafik och, inom ramen för affärsmässighet, bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen och därmed bedriva en långsiktig hållbar transportförsörjning i hela landet.

433
trafikerade stationer

35
stationeringsorter för medarbetare

415 939
ton CO_2e lägre klimatpåverkan än om alla resenärer inom kommersiell trafik valt bilen istället[1]

[1] Två personer i bilen. Se hur vi räknat på www.sj.se/om-sj/hallbarhet/resorna

En hållbar affärsmodell
Vi är stolta över vår affärsmodell som är hållbar i grunden och en verksamhet som bedrivs så att de resor vi erbjuder är socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbara. SJ finns inom både kommersiell trafik och upphandlad trafik vilket gör att vi dels kan sprida riskerna, dels nå de volymer som behövs för att vara fullt ut konkurrenskraftiga. Vi skapar lönsamhet genom att tillvarata synergieffekter såsom gemensamma stödfunktioner och IT-plattformar, in- och utlåning vid behov av åkande personal samt erfarenhet och kompetens för att bedriva tågtrafik.

Inom den kommersiella egentrafiken är biljettintäkter vår främsta intäktskälla. På linjer med inslag av upphandling finns även trafikavtalsintäker från trafikköp av regionala kollektivtrafikmyndigheter. Inom upphandlad trafik erhåller vi trafikavtalsintäkter.

Värdekedja
På järnvägen samsas många aktörer som har olika ansvarsområden för att trafiken ska fungera. SJ fokuserar på kärnverksamheten tågtrafik och har strategiska partnerskap med leverantörer såväl uppströms som nedströms i värdekedjan för att kunna erbjuda en helhetslösning till våra kunder.

Aktiviteter i nära anslutning till att erbjuda och leverera tågresa utförs inom den egna verksamheten. Vår strategi och affärsmodell är därmed beroende av goda relationer längs hela värdekedjan för att erhålla hög kvalitet och kunna leverera i rätt tid.

Uppströms
Råvaror förädlas uppströms i värdekedjan, främst produkter som behövs för underhåll av tåg, uniformer för medarbetare samt produktion av el och diesel för drift av tåg. Vår viktigaste leverantör och samarbetspartner i Sverige är Trafikverket, som äger och förvaltar merparten av den svenska järnvägsinfrastrukturen. SJ samverkar strategiskt med Trafikverket kring tidtabeller och underhållsåtgärder på järnvägen, liksom operativt kring det aktuella trafikläget.

Järnvägsbranschens Samverkansforum (JBS) har som syfte att gemensamt driva förbättringsarbete inom branschen för att öka svensk järnvägs robusthet, konkurrenskraft och lönsamhet. Inom branschinitiativet Tillsammans för Tåg i Tid (TTT) samarbetar Trafikverket, SJ och övriga tågoperatörer, entreprenörer och branschföreningar i Sverige för att förbättra förutsättningarna för punktlighet.

I Norge ansvarar Bane NOR för järnvägsinfrastrukturen och Norske Tog äger samtliga tåg och hyr ut dem till tågoperatörerna. Bane NOR och Norske Tog är viktiga leverantörer och samarbetspartners.

Andra strategiska samarbetspartners uppströms som är nödvändiga för vår leverans är underhållsentreprenörer som både utför delar av det dagliga underhållet och mer omfattande insatser, så kallade revisioner. Leverantörer av nya och upprustade fordon är centrala för att vår fordonsflotta ska motsvara kundernas krav även under många år framåt.

Merparten av drift och förvaltning av IT-system hanteras av externa parter. Andra viktiga leverantörer är fastighetsägare, främst Jernhusen, som hyr ut depåer, väntsalar, rastlokaler och kontor. SJ köper även mat som serveras ombord på tågen och i våra lounger, ersättningstrafik vid trafikstörningar, hotellrum och taxiresor, marknadsföring, fordonsvård (exempelvis städning) samt konsulter och andra tjänster. Finansiering avser främst lån för del av finansieringen av de snabbtåg som SJ sedan tidigare upphandlat, SJ 3000 samt moderniseringen av nya X2000.

Egen verksamhet
SJ har ett tydligt fokus på aktiviteter med direkt koppling till tågdrift och har cirka 7 100 medarbetare med många olika kompetenser i såväl Sverige som Norge. Inom egen verksamhet finns utveckling, försäljning och produktion av tågresor. SJ äger och förvaltar de tåg som används för att leverera resor inom affärsområde Kommersiell trafik. Tågvärdar och lokförare säkerställer tillsammans med övrig operativ personal att leverans av tågresa sker. Underhåll av SJ 3000 och dubbeldäckare sker i SJs egen regi.

Nedströms
SJ Kundservice levereras i nära samarbete med extern part. Den långsiktiga satsningen på tjänsten kommer att bidra till en hållbar digital utveckling då flera kunder delar på det grundläggande tjänsteutbudet som den externa parten erbjuder, samtidigt som arbetstillfällen säkras.

Ersättningstrafik som behövs när trafikstörningar medför att vår leverans inte går som planerat är en extern tjänst som upphandlas. Den strategiska hållningen avseende ersättningstrafik är att tjänsten måste kunna erbjudas över hela den enorma geografiska yta som vi trafikerar. Vi har därför bedömt att det är mer hållbart att upphandla avtal med underleverantörer avseende ersättningstrafik för de fler än 400 stationer som koncernen trafikerar.

För att använda resurser så effektivt som möjligt gör vi en bedömning om uttjänta tåg ska moderniseras, säljas vidare eller skrotas. Vi ställer krav på att nya fordon ska vara 100 procent återvinningsbara för att minska miljöbelastningen både när delar av och hela tågen så småningom ska skrotas. Se även avsnittet ” E5-3 Mål för resursanvändning och cirkulär ekonomi”.

Avfall som produceras inom verksamheten ska hanteras enligt hushållnings- och kretsloppsprincipen, där avfallstrappan och dess fem nivåer används. Avfall uppstår i egen verksamhet i anslutning till användning av fordon, i depåer, verkstäder och lokaler. Resenärernas avfall som uppstår ombord på tågen hanteras utifrån gällande riktlinjer och förutsättningar ombord. All avfallshantering utförs av upphandlade avfallsentreprenörer.

SBM-2 Intressenters intressen och synpunkter

En konstruktiv dialog med intressenter längs med hela värdekedjan förbättrar vårt erbjudande. Individer, organisationer och företag ställer med rätta höga krav på SJ och förväntar sig mer än bara en smidig resa.

Våra kunder och medarbetare är de allra viktigaste intressenterna. Vår intressentdialog hålls så omfattande som möjligt för att ta del av många perspektiv och dialogen sker både strukturerat och ostrukturerat. Exempel på ostrukturerad dialog är spontana samtal eller inlägg i sociala medier. Exempel på strukturerad dialog är medarbetarsamtal, möten med företrädare för en region eller kommun, hållbarhetsrevisioner samt ägardialog.

SJ strävar efter att identifiera och förstå de frågor som är väsentliga för våra intressenter uppströms, i egen verksamhet och nedströms. Även läsare av denna hållbarhetsrapport är en viktigt intressent. Vi beaktar dessa perspektiv i den dubbla väsentlighetsanalysen och på så sätt säkerställs att väsentliga hållbarhetsfrågor återspeglas i SJs strategi. Även tysta intressenter såsom natur och klimat har beaktats liksom insikter från klimatscenarioanalys och klimatbokslut. Vi följer hur väl vi motsvarar och lever upp till ställda förväntningar från våra intressenter i ett bredare perspektiv genom exempelvis Anseendeindex, se avsnittet ”S4-5 Mål för hur väsentliga negativa inverkningar ska hanteras, positiva inverkningar stärkas och väsentliga risker och möjligheter hanteras”.

Insikter från alla intressentdialoger analyseras noggrant. Insikter kring vår positiva och negativa påverkan liksom risker och möjligheter i omvärlden utgör grund för förbättringsarbete och utveckling av våra erbjudanden. Intressentdialoger under 2025 har inte medfört ändringar av strategi och affärsmodell.



Intressentdialogens innehåll och föreslagna eller genomförda åtgärder diskuteras i koncernledningen med övergripande information till revisionsutskott samt styrelsen.

Medarbetares intressen och synpunkter

Vi har etablerade rutiner för att inhämta anställdas synpunkter om faktisk och potentiell påverkan liksom risker och möjligheter för den egna arbetskraften både från de anställda direkt och från de arbetstagarorganisationer som finns representerade hos SJ.

Erbjudandet till medarbetare baseras delvis på vad anställda lyfter fram i olika dialoger inklusive medarbetarundersökningen. Inom SJ finns goda utvecklingsmöjligheter och gemenskapen med kollegorna och den generösa företagskulturen är det område som får högst omdöme i medarbetarundersökningen.

Daglig dialog mellan anställda, chefer och kollegor är väsentlig för att lösa frågor innan de blir problem och genomföra förbättringar. Mer strukturerad dialog mellan SJ som arbetsgivare och anställda sker bland annat genom medarbetarundersökningen, medarbetarsamtal, medåkning och arbetsplatsträffar. Dialog sker även med SJs medarbetares fackliga företrädare samt

att medarbetare rapporterar tillbud och olyckor i ett system vilket utgör grund för att vidta åtgärder och stärka arbetet kring en säker och trygg arbetsplats.

Läs mer i avsnittet ”S1-2 Rutiner för kontakter med den egna arbetskraften och arbetstagarrepresentanter angående inverkningar”.

Kunders intressen och synpunkter
Våra kunder, både privatkunder inom kommersiell trafik och beställare inom upphandlad trafik, är värdefulla källor för förbättringsarbete. SJ konkurrerar med såväl andra transportslag som andra tågoperatörer vilket innebär att vi måste vara lyhörda för vad kunder vill för att stärka tågets och SJs konkurrensfördelar.

Dialog med kunder och resenärer sker kontinuerligt genom bland annat medarbetare ombord och på station, försäljningsorganisation, SJ Kundservice samt i sociala medier. Ytterligare tillfällen att få viktiga inspel är genom kundundersökningar såsom SJ AB:s NKI-undersökning till resenärer. Utöver att säkerställa korrekt hantering av ärenden vid ansökningar om ersättning vid försening utgör avvikelsehanteringssystemet även en värdefull källa för förbättringar och utveckling av nya produkter och tjänster. Kundlojalitetsprogrammet SJ Prio med cirka 1,8 miljoner medlemmar är ytterligare en viktig källa till insikter kring resmönster.

SJ har inom upphandlad trafik regionala och nationella myndigheter som kunder, dessa benämns gemensamt beställare.Affärschefer eller vd ansvarar för dialog med beställare.

SJs hållbarhetspolicy och lagstiftning kring bland annat tillgänglighet och informationssäkerhet säkerställer att åtgärder vidtas för att skydda kunders mänskliga rättigheter, däribland de känsliga personuppgifter som vi behöver samla in för att kunna ta hand om våra resenärer på bästa sätt.

Pålitlig trafik liksom trafik- och störningsinformation lyfts återkommande som förbättringsområden av kunder. SJ arbetar brett med åtgärder för att tågen ska avgå i tid och komma fram enligt plan. Områden som berörs är bland annat tågunderhåll och städning, personalförsörjning, förebyggande åtgärder så att tågen inte går sönder på spåret samt aktivt branschsamarbete och information för att bidra till förbättrad järnvägsinfrastruktur. De nya och upprustade tåg som SJ investerar i skapar förutsättningar för mer pålitlig trafik.

När tågen inte går som planerat blir god trafik- och störningsinformation centralt. Prognoser för när trafiken kan återupptas kommer från infrastrukturförvaltaren men SJ ansvarar för att informationen delges påverkade resenärer, vilket även innebär att informera om att prognos möjligen saknas. Ett omfattande initiativ pågår inom SJ med ett flertal aktiviteter för att störningsinformation ska ges snabbare, vara agerbar på och vara densamma oberoende av kanal.

Läs mer i avsnittet ”S4-2 Rutiner för kontakter med konsumenter och slutanvändare angående konsekvenser”.

Övriga intressenters intressen och synpunkter
SJs ägare träffar regelbundet styrelseordföranden och ledningen vid så kallad ägardialog. Vid ägardialogen sker uppföljning av strategiska mål för hållbart värdeskapande och ekonomiska mål samt att även utfallet gentemot målen diskuteras liksom eventuella åtgärder som planeras för att nå målen. Vid ägardialogen diskuteras även för bolagets verksamhet aktuella frågor av väsentlig karaktär. Dialogtillfällen utgörs av två ordinarie tillfällen per år och två extra tillfällen.

Samverkan och dialog med vår viktigaste leverantör och samverkanspartner Trafikverket inkluderar såväl strategiskt arbete med tidtabeller och underhållsåtgärder på järnvägen som operativt arbete kring trafikläget i trafiksystemet. SJ har omfattande kontakt med Trafikverket på alla nivåer.

Dialogen med större och strategiska leverantörer är omfattande med kontinuerlig samverkan och systematisk uppföljning utifrån avtal för att följa upp pågående arbete och leverans. Därtill följs leverantörernas arbete med tillbörlig aktsamhet systematiskt upp.

SJ deltar ofta som remissinstans i utredningar och när ny lagstiftning bereds. Det är viktigt för oss att delta i dialog inom områden som påverkar järnvägen och därmed vår konkurrenskraft, såsom järnvägsinfrastruktur samt skatter och avgifter. Flertalet dialogtillfällen nyttjas, exempelvis regelbundna möten med regionala och lokala företrädare samt andra beslutsfattare. SJ samarbetar även med föreningar och organisationer för att utveckla tågresan och tillsammans skapa framtidens hållbara resande.

Hela värdekedjan beaktas i intressentdialogen genom att även ”tysta” intressenters intressen inkluderas främst genom omvärldsbevakning, organisationer samt hållbarhetsrevisioner. Tysta intressenter är exempelvis miljön/planeten inklusive biologisk mångfald, arbetare längre bort i värdekedjan (som SJ inte har avtal med) samt framtida generationer.

Synpunkter från läsare av tidigare hållbarhetsrapporter fångas upp via återkoppling från dem.

SBM-3 Väsentliga inverkningar, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell

Väsentliga inverkningar, risker och möjligheter presenteras övergripande i tabellen ”Väsentliga inverkningar, risker och möjligheter 2025” med mer detaljerad information inom respektive standard enligt sidhänvisning i tabellen. Identifierade väsentliga inverkningar, risker och möjligheter har inte medfört förändringar av strategi eller affärsmodell, däremot vidtas åtgärder för att mitigera, hantera eller stärka upp dessa.

Sedan föregående år har den negativa inverkan ”Resursförbrukning från nya tåg och upprustning av tåg” tillkommit till följd av SJs omfattande investeringar i nya och moderniserade tåg.

Risken för begränsad tillgång på el är inte längre väsentlig då samhällets elproduktion är i bättre balans med efterfrågan. Likaså har risker för korruption och att kunddata hanteras på felaktigt sätt trots tekniska och organisatoriska skyddsåtgärder minskat till följd av förtydligad styrning. Möjligheter till tillgång till finansiering med goda villkor på grund av hållbar verksamhet kvarstår men bedöms inte längre som väsentlig.

Övriga väsentliga inverkningar, risker och möjligheter är i stora drag desamma som 2024.

Strategins resiliens
En grundpelare i SJs strategi framåt är att positivt påverka samhälle, klimat, kunder och medarbetare genom den resandeökning som ska åstadkommas genom attraktiva erbjudanden och utökat utbud. Strategin fångar även upp de möjligheter som finns, inte minst till följd av samhällets omställning för att nå Parisavtalets överenskommelse om att begränsa uppvärmningen till 1,5 grader. Väsentliga risker minimeras genom strategin.

Väsentliga inverkningar, risker och möjligheter 2025

Standard	Underämne	Kategori	Inverkan/Risk/Möjlighet	Värdekedjan	Tidshorisont	Sid
E1	Begränsning av klimatförändringar	+	Tåg med god beläggning minskar växthusgasutsläpp från inrikes transporter	Egen verksamhet,nedströms	Kort, medel, lång	83–84
E1	Energi	–	Stor elförbrukning, även om tåg är energieffektiva och genererar låga växthusgasutsläpp	Egen verksamhet	Kort, medel	84
E1	Begränsning av klimatförändringar	–	Växthusgasutsläpp vid tågdrift inom upphandlad trafik drivet av dieselförbrukning	Egen verksamhet	Kort, medel	84
E1	Begränsning av klimatförändringar	–	Växthusgasutsläpp från inköpta varor och tjänster	Uppströms, nedströms	Kort, medel	84
E1	Anpassning till klimatförändringar	R	Extremväder till följd av klimatförändringar medför trafikpåverkan (fysisk risk)	Egen verksamhet, nedströms	Kort, medel, lång	84
E1	Anpassning till klimatförändringar	R	Otillräcklig infrastruktur medför att vi inte kan köra den trafik som planerats (fysisk risk)	Uppströms, egen verksamhet, nedströms	Kort, medel, lång	84
E1	Begränsning av klimatförändringar	R	Fordonsbrist medför att vi inte kan köra den trafik som planerats (fysisk risk)	Uppströms, nedströms	Kort, medel	84
E1	Begränsning av klimatförändringar	M	Fler väljer tåget och SJ som ett led i att minska sin egen klimatpåverkan (omställningsmöjlighet)	Nedströms	Medel, lång	84
E5	Resursinflöden	–	Resursförbrukning från tillverkning av nya tåg och upprustning av tåg	Uppströms	Kort, medel	94–95
S1	Arbetsvillkor	+	SJ uppfattas som en långsiktig arbetsgivare i branschen	Egen verksamhet	Kort, medel, lång	102
S1	Arbetsvillkor	–	Olyckor och arbetsskador ombord samt i depå	Egen verksamhet	Kort, medel, lång	102
S1	Arbetsvillkor	–	Hot och våld från kunder i offentlig miljö	Egen verksamhet	Kort, medel, lång	102
S2	Arbetsvillkor	–	Potentiellt bristande arbetsvillkor för arbetstagare i riskbranscher och -länder	Uppströms, nedströms	Kort, medel	108–109
S2	Andra arbetsrelaterade rättigheter	–	Potentiellt bristande andra arbetsrelaterade rättigheter vid inköp av komponenter från högriskländer	Uppströms	Kort, medel	108–109
S4	Attraktivt trafikprogram	+	Attraktiv trafik som gör skillnad i människors vardag	Nedströms	Kort, medel	111
S4	Attraktivt trafikprogram	+	Effektivt färdsätt och användbar restid	Nedströms	Kort, medel, lång	111–112
S4	Personlig säkerhet för konsumenter	+	Högt trafiksäkerhetsindex och god medvetenhet i organisationen	Egen verksamhet	Kort, medel, lång	112
S4	Informationsrelaterade inverkningar för konsumenter	–	Otillräcklig information till resenärer när tågresan inte går som planerat	Nedströms	Kort	112
S4	Punktlighet och regularitet	–	Bristande punktlighet och regularitet	Nedströms	Kort, medel	112
S4	Personlig säkerhet för konsumenter	–	Potentiellt terror- och våldsdåd ombord	Nedströms	Kort, medel	112
S4	Punktlighet och regularitet	R	Inställda och försenade tåg medför lägre intäkter och kvalitetsbristkostnader eller att tåget väljs bort som färdmedel	Nedströms	Kort, medel	112
G1	Förvaltning av förbindelser med leverantörer, inbegripet betalningsrutiner	+	Goda betalningsrutiner till leverantörer	Uppströms	Kort, medel	120

Kategori: + Positiv påverkan – Negativ påverkan M Möjlighet R Risk **Tidshorisont:** Kort < 1 år, Medel 1–10 år, Lång > 10 år

IRO-1 – Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga inverkningar, risker och möjligheter

Den dubbla väsentlighetsanalysen (Double Materiality Analysis, DMA) syftar till att identifiera och fastställa väsentliga hållbarhetsfrågor. SJs negativa och positiva, potentiella och faktiska påverkan ska identifieras liksom de risker och möjligheter i omvärlden som kan påverka SJ finansiellt. Efter att utfallet av analysen validerats har styrelsen fastställt koncernens väsentliga påverkan, risker och möjligheter för 2025. Utfallet befäste till stor del vår inriktning sedan tidigare.

Metoden för att genomföra DMA förfinades när SJ för andra gången genomförde DMA. Bland annat togs de första stegen för att formalisera och koordinera DMA med riskhanteringsprocessen, detta arbete fortsätter under 2026. Även om vår bedömning är att identifierade risker i DMA redan i all väsentlighet återspeglas i riskhanteringsprocessen finns utrymme för förbättringar för att säkerställa löpande övervakning och hantering av väsentliga påverkningar, risker och möjligheter. Vald metodik förankrades med koncernledning och styrelsens revisionsutskott.

Viktiga ställningstaganden

Följande ställningstaganden har påverkat genomförandet av den dubbla väsentlighetsanalysen:

- DMA genomförs för hela SJ-koncernens värdekedja – uppströms, egna verksamheten samt nedströms. I de fall väsentlig påverkan, risk eller möjlighet endast avser del av verksamheten anges det.
- Påverkan har identifierats och bedömts utifrån samma skalor och tröskelvärden oavsett var den uppstår, i egen verksamhet eller nedströms/uppströms.
- Påverkan på mänskliga rättigheter har bedömts utifrån konsekvensen för drabbade ifall uppsatta skyddsåtgärder fallerar. Ingen hänsyn har därmed tagits till vare sig omfattning eller sannolikhet för att det inträffar.

Metodbeskrivning

Grunden för DMA är den ständigt pågående intressentdialogen som förs på många håll mellan organisationen och viktiga intressenter i SJs värdekedja och omvärld. Läs mer i avsnitt ”SBM-2 – Intressenters intressen och synpunkter”. Intressentdialogen ger värdefull kunskap och god förståelse för hur SJ påverkar och påverkas av sin omvärld samt vad våra prioriterade intressenter anser vara viktigt för oss att adressera. Intressentdialogen utgör även modell för att identifiera var vi möter intressenternas förväntningar och var SJ behöver göra insatser.

Arbetsgrupp hållbarhet, bestående av hållbarhetsspecialister på koncernövergripande stödfunktioner, genomför DMA och inleder med att ställa samman en lista med hållbarhetsämnen utifrån vad som finns i ESRS, omvärldsanalys och vad som framkommit i DMA året innan. Denna så kallade bruttolista konkretiseras med SJ-specifika frågor för att bli lättare att förhålla sig till.

Diskussioner genomförs av utpekade samtalsledare från Arbetsgrupp hållbarhet utifrån de övergripande områdena i bruttolistan över hållbarhetsämnen tillsammans med interna specialister och/eller personer hos SJ med omfattande kontakt med en viss intressentgrupp. Deltagarna ska representera alla delar av SJ-koncernen avseende dotterbolag, divisioner och stödfunktioner samt marknader. Diskussionerna kretsar kring ett specifikt område på bruttolistan där representanter för flera intressenter kan delta. Alla diskussioner dokumenteras.

Vald indirekt metod grundar sig på erfarenhet från tidigare intressentdialoger att det ofta är svårt att få externa intressenter att ställa upp. Dessutom tenderar de som väljer att delta ofta att ha starka åsikter, antingen som de mest kritiska eller mest positiva till bolagets insatser.

För att kunna bedöma aktiviteters väsentlighet har underlag inhämtats från SJ och externa parter. SJs fastställda strategiska plan har varit ett verktyg för att identifiera, bedöma, prioritera och övervaka väsentlig påverkan. Även klimatbokslut och resiliensanalys med avseende på klimatförändringar är huvudkällor för att identifiera, bedöma, prioritera och övervaka väsentlig påverkan, risk och möjlighet inom miljöområdet.

Avvikelse- och incidenthanteringssystemet liksom medarbetarundersökningen med många skriftliga kommentarer har varit viktiga källor för att bedöma påverkan, risk och möjligheter på egna arbetskraften. Avseende arbetstagare i värdekedjan har självskattning av leverantörer samt utfall från genomförda interna och externa revisioner beaktats.

Med utgångspunkt från diskussioner och underlag bedöms därefter varje fråga av Arbetsgrupp hållbarhet vilket resulterar i en preliminär DMA. Bedömning görs utifrån de kriterier som anges i CSRD och enligt SJs skalor med hänsyn tagen till konsekvenser på kort, medel och lång sikt. Alla bedömningar dokumenteras. Aktiviteter som hamnar över beslutade gränsvärden, se nedan, anses vara preliminärt väsentliga.

Preliminär DMA diskuteras med Styrgrupp hållbarhet som består av Direktör Hållbarhet, Chef Koncerninköp samt Chef Accounting & Compliance. Validering sker sedan av koncernledningen genom en gemensam work-shop och därefter även med styrelsens revisionsutskott. DMA 2025 fastställdes av SJs styrelse.

Fastställa påverkansväsentlighet

De identifierade hållbarhetsfrågorna bedöms utifrån fastställda kriterier, där bedömning av påverkan har gjorts utifrån skala, omfattning och återställbarhet (för negativ påverkan) för att fastställa allvarlighetsgrad samt sannolikhet för potentiell påverkan.

Påverkansväsentlighet bedöms utifrån skala, omfattning samt återställbarhet (för negativ påverkan) där varje aspekt utvärderas på en skala 1–5. Allvarlighetsgraden utgörs av det högsta utfallet för omfattning, skala och återställbarhet. För faktisk påverkan (positiv och negativ) blir bedömningen av påverkan lika med bedömningen av allvarlighetsgrad.

För potentiell påverkan blir bedömningen av påverkan lika med allvarlighetsgraden multiplicerad med sannolikheten för att påverkan ska inträffa. När det gäller inverkan för mänskliga rättigheter prioriteras allvarlighetsgraden.

För faktisk inverkan medför allvarlighetsgrad 4 eller 5 att ämnet blir väsentligt. För potentiell inverkan medför sannolikhet multiplicerad med allvarlighetsgrad = 10 att ämnet blir väsentligt, alternativt om allvarlighetsgraden = 5 (oavsett sannolikhet) blir ämnet väsentligt.

Fastställa finansiell väsentlighet

Finansiella risker och möjligheter har utvärderats baserat på faktisk eller potentiell effekt på resultatutveckling, kassaflöde eller finansiell ställning samt sannolikheten för att risken eller möjligheten inträffar. Övervägande hållbarhetsfrågor som bedömts avseende finansiell materialitet har sitt ursprung i att en väsentlig påverkan har identifierats. En del har tillkommit genom identifiering från specialister inom SJ och där har finansiell effekt i stor utsträckning uppskattats/bedömts av stödfunktion Ekonomi.

Finansiella risker och möjligheter bedöms utifrån konsekvens (EBIT-effekt) multiplicerad med sannolikheten för att en risk eller möjlighet ska inträffa. Risker och möjligheter som fått ett sammantaget värde över 10 bedöms som väsentliga.

Specifik arbetsgång för att fastställa och bedöma väsentliga hållbarhetsområden inom miljö och ansvarsfullt företagande

Metod för att identifiera och bedöma klimatrelaterade risker och möjligheter

Klimatscenarioanalys har använts som grund för att identifiera och bedöma risker och möjligheter orsakade av klimatförändringar. En omfattande klimatscenarioanalys genomfördes första gången 2022, och uppdateras årligen, för att få bättre förståelse för vad som kan förväntas av ett förändrat klimat och vilka händelser som vi därmed behöver förebygga eller hantera. Klimatscenarioanalysen är avgränsad till den egna verksamheten och leverantörer uppströms med direkt koppling till tågdriften, främst underhållsleverantörer, fastighetsägare och infrastrukturförvaltare.

De tre klimatscenarierna RCP 2,6, 4,5 och 8,5 som SMHI tagit fram för åren 2041–2070 har beaktats. Strategin är väl anpassad till att begränsa klimatförändringar och affärsplanen hanterar risker och möjligheter på kort- och medellång tidshorisont. Därför har den mycket långa tidshorisonten bedömts vara mest relevant. Leveranstiden för nya fordon är därtill lång, och de nya snabb- och regionaltågsflottor som ännu inte levererats har en förväntad ekonomisk livslängd på cirka 30 år. Detsamma gäller investeringar i järnvägsinfrastruktur som utreds, planeras och levereras över lång tid.

Fysiska klimatrisker har identifierats genom stöd från Kommissionens delegerade förordning (EU) 2021/2139. Fysiska risker för tågen och underhållsverksamheten i egna verksamheten och uppströms har inkluderats, exempelvis med stöd av kartor från Översvämningsportalen som Myndigheten för civilt försvar står bakom samt prognoser från Klimatscenariotjänsten som SMHI, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, tillhandahåller. Fysiska risker för infrastrukturen påverkar SJs verksamhet men hanteringen av dessa risker ligger utanför vårt ansvarsområde.

Bedömningen av hur tillgångar och affärsverksamheter exponeras för och är känsliga för klimatrisker har diskuterats med verksamheten och utfallet har dokumenterats.

Slutsatser i klimatscenarioanalysen

Olika klimatscenarier påverkar SJs fysiska risker främst avseende frekvens och tid innan trafiken är i gång, det vill säga genom ökade kostnader och förlorade intäkter. Förtroendet för järnvägen kan också påverkas så pass negativt att kunderna väljer andra transportsätt, med minskade biljettintäkter som följd.

Omställningsrisker och -möjligheter påverkas däremot utifrån olika klimatscenarier där SJs planer utgår från ökat tågresande, åtminstone delvis som följd av ökad medvetenhet om och önskan att minska sitt eget, sitt företags eller hela samhällets klimatpåverkan.

Vid RCP 2,6 har utsläppen av växthusgaser minskat i enlighet med Parisavtalet. Det skapar stora omställningsmöjligheter för oss som erbjuder ett mycket energieffektivt transportsätt med låg klimatpåverkan. Omställningsrisker är främst högre elpris till följd av ökad elektrifiering.

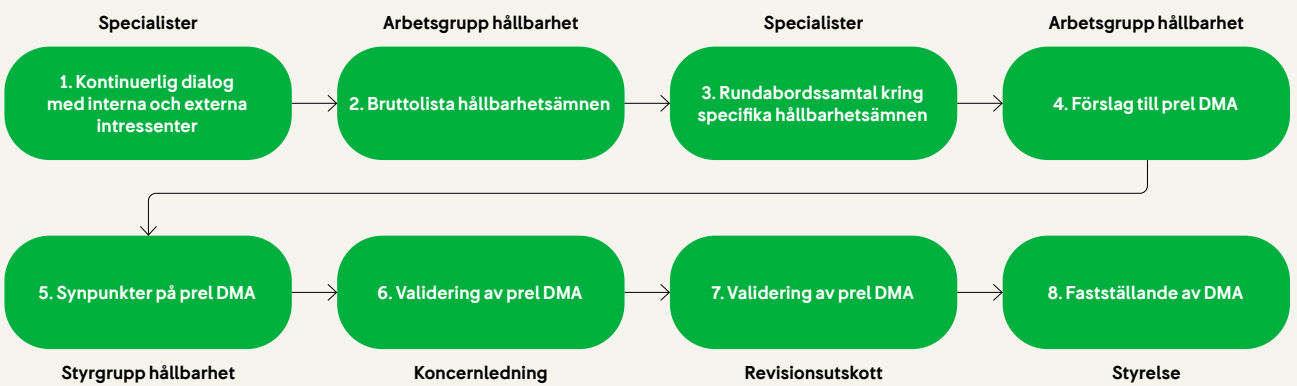
Vid RCP 4,5 har utsläppen av växthusgaser minskat efter 2040 men utsläppen är högre än Parisavtalet medger. Omställningsrisker och -möjligheter är svårbedömda men troligen inte så stora då ingen större omställning av samhället gjorts. Elektrifieringen har ökat något vilket kan leda till högre elpris.

Vid RCP 8,5 har utsläppen av växthusgaser fortsatt att öka. Risken att extremväder till följd av klimatförändringar medför trafikpåverkan är hög. Omställningsrisker och -möjligheter för SJ bedöms som små då inga större förändringar har gjorts för att minska samhällets beroende av fossila energikällor. Tåget har god tillgång på fossilfri el. En omställningsrisk kan vara minskat intresse för att välja tåget, särskilt om underhåll av järnvägsinfrastruktur prioriteras ned.

Metod för att identifiera och bedöma miljöföroreningar, vattenresurser och marina resurser samt biologisk mångfald och ekosystem

Utifrån verksamhetens art har SJ inte granskat verksamhetsställen och affärsverksamhet för att identifiera faktiska och potentiella inverkningar,

Process för dubbel väsentlighetsanalys (DMA) enligt CSRD



Arbetsgrupp hållbarhet består av hållbarhetsspecialister på koncernövergripande stödfunktioner.
Styrgrupp hållbarhet består av Direktör Hållbarhet, Chef Koncerninköp samt Chef Accounting & Compliance.

risker och möjligheter relaterat till miljöföroreningar, vattenresurser och marina resurser eller biologisk mångfald och ekosystem, varken i egen verksamhet eller i värdekedjan. Inget samråd kring dessa områden har genomförts.

SJ har inte identifierat och bedömt omställningsrisker och fysiska risker samt möjligheter relaterat till biologisk mångfald och ekosystem, och har därmed heller inte beaktat systemrisker eller konsulterat berörda samhällen vad gäller hållbarhetsbedömningen av gemensamma biologiska resurser och ekosystem.

Metod för att identifiera och bedöma resursanvändning och cirkulär ekonomi
För att identifiera faktiska och potentiella väsentliga inverkningar, risker och möjligheter inom resursanvändning och cirkulär ekonomi har ingående material som grund för klimatpåverkan från modernisering av tåg (kategori 3.2 Kapitalvaror) för 2024 beaktats, liksom att takten för antalet levererade moderniserade tåg ökat under 2025. SJ har inte konsulterat berörda samhällen vad gäller hållbarhetsbedömningen av resursanvändning eller cirkulär ekonomi.

Metod för att identifiera och bedöma ansvarsfullt företagande
För att identifiera faktiska och potentiella väsentliga inverkningar, risker och möjligheter inom ansvarsfullt företagande har hänsyn tagits till interna kontrollsystem, visselblåsarfunktion, inköps- och betalningsprocessen liksom att koncernens betalningar sker centraliserat från det svenska huvudkontoret. Vi har även diskuterat med koncernens specialister inom området.

IRO-2 Upplysningskrav i ESRS-standarder som omfattas av företagets hållbarhetsförklaring

Vid fastställandet av vilka upplysningskrav som är väsentliga och därför ska inkluderas i denna hållbarhetsrapport har utgångspunkten varit att inkludera den information som behövs för att förklara frågans väsentlighet och/eller tillgodose läsarens informationsbehov för att kunna fatta beslut. För att sammantaget informera på tillräcklig detaljnivå har vi i ett första steg utgått från de upplysningar som finns i relevant ESRS och i ett andra steg vid behov kompletterat med SJ-specifik information eller mätetal.

De standarder och upplysningskrav som bedömts vara väsentliga att rapportera på framgår av tabell ”Förteckning över inkluderade upplysningskrav och använda infasningar”. Datapunkter som inte bedömts vara väsentliga men som inkluderas till följd av annan EU-lagstiftning framgår av tabell ”Förteckning över datapunkter i övergripande och tematiska standarder som härrör från annan EU-lagstiftning”.

Förteckning över inkluderade upplysningskrav och använda infasningar

Standard	Upplysningskrav	Sid	Infasning
ESRS 2	BP-1	64	
ESRS 2	BP-2	64	
ESRS 2	GOV-1	66	
ESRS 2	GOV-2	67	
ESRS 2	GOV-3	67	
ESRS 2	GOV-4	67	
ESRS 2	GOV-5	67–68	
ESRS 2	SBM-1	68–71	
ESRS 2	SBM-2	72–73	
ESRS 2	SBM-3	73–74	Utelämnande av förväntade finansiella effekter
ESRS 2	IRO-1	75–77	
ESRS 2	IRO-2	77–82	
E1	GOV-3	67	
E1	IRO-1	76	
E1	SBM-3	83–84	
E1	E1-1	85	
E1	E1-2	85	
E1	E1-3	86–88	
E1	E1-4	88–89	
E1	E1-5	89–90	
E1	E1-6	90–93	
E1	E1-9	–	Utelämnande av förväntade finansiella effekter
E5	IRO-1	77	
E5	SBM-3	94–95	
E5	E5-1	95	
E5	E5-2	95–96	
E5	E5-3	96	
E5	E5-4	97	Utelämnande av kvantitativ data från leverantörer
S1	SBM-2	72–73	
S1	SBM-3	101–102	
S1	S1-1	102–103	
S1	S1-2	103–104	
S1	S1-3	104	
S1	S1-4	104–105	
S1	S1-5	105–106	
S1	S1-6	106–107	
S1	S1-14	107	Utelämnande av uppgifter om icke-anställda arbetstagare Utelämnande av datapunkter om fall av arbetsrelaterad ohälsa och antalet förlorade dagar till följd av skador, olyckor, dödsfall och arbetsrelaterad ohälsa
S2	SBM-2	–	Utelämnas enligt BP-2 §17
S2	SBM-3	108–109	Beskrivs kortfattat enligt BP-2 §17
S2	S2-1	109	Beskrivs kortfattat enligt BP-2 §17
S2	S2-2	–	Utelämnas enligt BP-2 §17
S2	S2-3	–	Utelämnas enligt BP-2 §17
S2	S2-4	109–110	Beskrivs kortfattat enligt BP-2 §17
S2	S2-5	110	Beskrivs kortfattat enligt BP-2 §17
S4	SBM-2	73	
S4	SBM-3	111–112	
S4	S4-1	112–113	
S4	S4-2	113–114	
S4	S4-3	114	
S4	S4-4	114–115	
S4	S4-5	116–117	
G1	IRO-1	77	
G1	SBM-3	120	
G1	G1-1	121	
G1	G1-2	121	
G1	G1-6	121	

Förteckning över datapunkter i övergripande och tematiska standarder som härrör från annan EU-lagstiftning

Upplysningskrav och relaterad datapunkt	Referens i förordningen om hållbarhetsupplysningar	Referens i tredje pelaren	Referens i referensvärdesförordningen	Referens i EU:s klimatlag	Väsentlig/ej väsentlig	Sid
ESRS 2 GOV-1 Jämnare könsfördelning i styrelserna punkt 21 d	Indikator nr 13 tabell 1 i bilaga I		Kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/1816, bilaga II		Väsentlig	66
ESRS 2 GOV-1 Procentandel oberoende styrelseledamöter punkt 21 e			Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		Ej väsentlig	
ESRS 2 GOV-4 Redogörelse för due diligence (tillbörlig aktsamhet) punkt 30	Indikator nr 10 tabell 3 i bilaga I				Väsentlig	67
ESRS 2 SBM-1 Inblandning i verksamheter kopplade till fossila bränslen punkt 40 d i	Indikator nr 4 tabell 1 i bilaga I	Artikel 449a i förordning (EU) nr 575/2013, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, tabell 1: Kvalitativ information om miljörisker och tabell 2: Kvalitativ information om sociala risker	Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		Ej väsentlig	
ESRS 2 SBM-1 Inblandning i verksamheter kopplade till kemikalieproduktion punkt 40 d ii	Indikator nr 9 tabell 2 i bilaga I		Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		Ej väsentlig	
ESRS 2 SBM-1 Deltagande i verksamhet med anknytning till kontroversiella vapen punkt 40 d iii	Indikator nr 14 tabell 1 i bilaga I		Artikel 12.1 i delegerad förordning (EU) 2020/1816 bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1		Ej väsentlig	
ESRS 2 SBM-1 Inblandning i verksamheter kopplade till odling och produktion av tobak punkt 40 d iv			Artikel 12.1 i delegerad förordning (EU) 2020/1816 bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1		Ej väsentlig	
ESRS E1-1 Omställningsplan för att uppnå klimatneutralitet senast 2050 punkt 14				Förordning (EU) 2021/1119, artikel 2.1	Väsentlig	85
ESRS E1-1 Företag som är uteslutna från EU-referensvärdena för anpassning till Parisavtalet punkt 16 g		Artikel 449a förordning (EU) nr 575/2013, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, mall 1: Verksamhet utanför handelslagret –klimatförändringsrelaterad omställningsrisk: Exponeringarnas kreditkvalitet efter sektor, utsläpp och återstående löptid	Delegerad förordning (EU) 2020/1818, artiklarna 12.1 d-g och artikel 12.2		Ej väsentlig	
ESRS E1-4 Minskningsmål för utsläpp av växthusgaser punkt 34	Indikator nr 4 tabell 2 i bilaga I	Artikel 449a förordning (EU) nr 575/2013, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, mall 3: Verksamhet utanför handelslagret –klimatförändringsrelaterad omställningsrisk: anpassningsmått	Delegerad förordning (EU) 2020/1818, artikel 6		Väsentlig	88–89
ESRS E1-5 Energiförbrukning från fossila källor uppdelad efter källor (endast sektorer med hög klimatpåverkan) punkt 38	Indikator nr 5 tabell 1 och indikator nr 5 tabell 2 i bilaga I				Väsentlig	89–90
ESRS E1-5 Energiförbrukning och energimix punkt 37	Indikator nr 5 tabell 1 i bilaga I				Väsentlig	89–90
ESRS E1-5 Energiintensitet förknippad med verksamheter i sektorer med hög klimatpåverkan punkterna 40–43	Indikator nr 6 tabell 1 i bilaga I				Väsentlig	90
ESRS E1-6 Brutto och totala växthusgasutsläpp scope 1, 2, 3 punkt 44	Indikator nr 1 och indikator nr 2 tabell 1 i bilaga I	Artikel 449a, förordning (EU) nr 575/2013, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, mall 1: Verksamhet utanför handelslagret –klimatförändringsrelaterad omställningsrisk: Exponeringarnas kreditkvalitet efter sektor, utsläpp och återstående löptid	Delegerad förordning (EU) 2020/1818, artiklarna 5.1, 6 och 8.1		Väsentlig	90–93

Upplysningskrav och relaterad datapunkt	Referens i förordningen om hållbarhetsupplysningar	Referens i tredje pelaren	Referens i referensvärdesförordningen	Referens i EU:s klimatlag	Väsentlig/ej väsentlig	Sid
ESRS E1-6 Bruttoutsläppsintensitet för växthusgasutsläpp punkterna 53–55	Indikator nr 3 tabell 1 i bilaga I	Artikel 449a i förordning (EU) nr 575/2013, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, mall 3: Verksamhet utanför handelslagret –klimatförändringsrelaterad omställningsrisk: anpassningsmått	Delegerad förordning (EU) 2020/1818, artikel 8.1		Väsentlig	93
ESRS E1-7 Upptag av växthusgaser och koldioxidkrediter punkt 56				Förordning (EU) 2021/1119, artikel 2.1	Ej väsentlig	
ESRS E1-9 Referensportföljens exponering mot klimatrelaterade fysiska risker punkt 66			Delegerad förordning (EU) 2020/1818, bilaga II, Delegerad förordning (EU) 2020/1816, bilaga II		Redovisas ej med hänvisning till infasningsregler	
ESRS E1-9 Uppdelning av monetära belopp efter akut och kronisk fysisk risk, punkt 66 a		Artikel 449a i förordning (EU) nr 575/2013, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, punkterna 46 och 47: Mall 5: Utanför handelslagret – Klimatförändringsrelaterad fysisk risk: Exponeringar utsatta för fysisk risk			Redovisas ej med hänvisning till infasningsregler	
ESRS E1-9 Plats för betydande tillgångar utsatta för väsentlig fysisk risk, punkt 66 c		Artikel 449a i förordning (EU) nr 575/2013, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, punkterna 46 och 47: Mall 5: Utanför handelslagret – Klimatförändringsrelaterad fysisk risk: Exponeringar utsatta för fysisk risk			Redovisas ej med hänvisning till infasningsregler	
ESRS E1-9 Uppdelning av det redovisade värdet på sina fastighetstillgångar efter energieffektivitetsklasser punkt 67 c		Artikel 449a i förordning (EU) nr 575/2013, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, punkt 34, Mall 2 –Klimatomställningsrisk utanför handelslagret: Lån mot säkerhet i fast egendom – Säkerhetens energieffektivitet			Redovisas ej med hänvisning till infasningsregler	
ESRS E1-9 Portföljens grad av exponering mot klimatrelaterade möjligheter punkt 69			Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		Redovisas ej med hänvisning till infasningsregler	
ESRS E2-4 Mängden av varje förorening som förtecknas i bilaga II till förordningen om ett europeiskt register över utsläpp och överföringar som släpps ut i luft, vatten och mark, punkt 28	Indikator nr 8 tabell 1 i bilaga 1 Indikator nr 2 tabell 2 i bilaga 1 Indikator nr 1 tabell 2 i bilaga 1 Indikator nr 3 tabell 2 i bilaga 1				Ej väsentlig	
ESRS E3-1 Vattenresurser och marina resurser punkt 9	Indikator nr 7 tabell 2 i bilaga I				Ej väsentlig	
ESRS E3-1 Särskild strategi punkt 13	Indikator nr 8 tabell 2 i bilaga I				Ej väsentlig	
ESRS E3-1 Hållbara oceaner och hav punkt 14	Indikator nr 12 tabell 2 i bilaga I				Ej väsentlig	
ESRS E3-4 Totalt återvunnet och återanvänt vatten punkt 28 c	Indikator nr 6.2 tabell 2 i bilaga I				Ej väsentlig	
ESRS E3-4 Total vattenförbrukning i m^3 per nettointäkter av egen verksamhet punkt 29	Indikator nr 6.1 tabell 2 i bilaga I				Ej väsentlig	
ESRS 2 – SBM 3 – E4 punkt 16 a i	Indikator nr 7 tabell 1 i bilaga I				Ej väsentlig	
ESRS 2 – SBM 3 – E4 punkt 16 b	Indikator nr 10 tabell 2 i bilaga I				Ej väsentlig	

Upplysningskrav och relaterad datapunkt	Referens i förordningen om hållbarhetsupplysningar	Referens i tredje pelaren	Referens i referensvärdesförordningen	Referens i EU:s klimatlag	Väsentlig/ej väsentlig	Sid
ESRS 2 – SBM 3 – E4 punkt 16 c	Indikator nr 14 tabell 2 i bilaga I				Ej väsentlig	
ESRS E4-2 Hållbara mark-/jordbruksmetoder/-policyer punkt 24 b	Indikator nr 11 tabell 2 i bilaga I				Ej väsentlig	
ESRS E4-2 Hållbara metoder/policyer för hållbarhet i haven punkt 24 c	Indikator nr 12 tabell 2 i bilaga I				Ej väsentlig	
ESRS E4-2 Policyer för att behandla avskogning punkt 24 d	Indikator nr 15 tabell 2 i bilaga I				Ej väsentlig	
ESRS E5-5 Icke-återvunnet avfall punkt 37 d	Indikator nr 13 tabell 2 i bilaga I				Ej väsentlig	
ESRS E5-5 Farligt avfall och radioaktivt avfall punkt 39	Indikator nr 9 tabell 1 i bilaga I				Ej väsentlig	
ESRS 2 – SBM3 – S1 Risk att utsättas för tvångsarbete punkt 14 f	Indikator nr 13 tabell 3 i bilaga I				Ej väsentlig	
ESRS 2 – SBM3 – S1 Risk att utsättas för barnarbete punkt 14 g	Indikator nr 12 tabell 3 i bilaga I				Ej väsentlig	
ESRS S1-1 Åtaganden i policy för mänskliga rättigheter punkt 20	Indikator nr 9 tabell 3 Indikator nr 11 tabell 1 i bilaga I				Väsentlig	102–103
ESRS S1-1 Strategier för tillbörlig aktsamhet i frågor som behandlas i Internationella arbetsorganisationens (ILO) grundläggande konventioner 1–8, punkt 21			Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		Väsentlig	102–103
ESRS S1-1 Processer och åtgärder för att förhindra människohandel punkt 22	Indikator nr 11 tabell 3 i bilaga I				Ej väsentlig	
ESRS S1-1 Strategi för förebyggande av arbetsplatsolyckor eller ett system för att hantera sådana punkt 23	Indikator nr 1 tabell 3 i bilaga I				Väsentlig	103, 105
ESRS S1-3 Mekanismer för klagomålshantering i samband med personalfrågor punkt 32 c	Indikator nr 5 tabell 3 i bilaga I				Väsentlig	103
ESRS S1-14 Antal dödsfall och antal och andel arbetsrelaterade olyckor punkt 88 b och c	Indikator nr 2 tabell 3 i bilaga I		Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		Väsentlig	107
ESRS S1-14 Antal dagar förlorade på grund av skador, olyckor, dödsfall eller sjukdom punkt 88 e	Indikator nr 3 tabell 3 i bilaga I				Redovisas ej med hänvisning till infasningsregler	
ESRS S1-16 Ojusterad löneklyfta mellan könen punkt 97 a	Indikator nr 12 tabell 1 i bilaga I		Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		Ej väsentlig	
ESRS S1-16 Överdrivet hög vd-lön punkt 97 b	Indikator nr 8 tabell 3 i bilaga I				Ej väsentlig	
ESRS S1-17 Fall av diskriminering, punkt 103 a	Indikator nr 7 tabell 3 i bilaga I				Ej väsentlig	
ESRS S1-17 Underlåtenhet att iaktta FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter och OECD:s riktlinjer punkt 104 a	Indikator nr 10 tabell 1 Indikator nr 14 tabell 3 i bilaga I		Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816 artikel 12.1 i delegerad förordning (EU) 2020/1818		Ej väsentlig	

Upplysningskrav och relaterad datapunkt	Referens i förordningen om hållbarhetsupplysningar	Referens i tredje pelaren	Referens i referensvärdesförordningen	Referens i EU:s klimatlag	Väsentlig/ej väsentlig	Sid
ESRS 2 – SBM3 – S2 Betydande risk för barnarbete eller tvångsarbete i värdekedjan punkt 11 b	Indikator nr 12 och indikator nr 13 tabell 3 i bilaga I				Ej väsentlig	
ESRS S2-1 Åtaganden i policy för mänskliga rättigheter punkt 17	Indikator nr 9 tabell 3 och indikator nr 11 tabell 1 i bilaga I				Väsentlig	109
ESRS S2-1 Policyer för arbetstagare i värdekedjan punkt 18	Indikator nr 11 och indikator nr 4 tabell 3 i bilaga I				Väsentlig	109
ESRS S2-1 Respekterar inte FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter och OECD:s riktlinjer punkt 19	Indikator nr 10 tabell 1 i bilaga I		Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816 artikel 12.1 i delegerad förordning (EU) 2020/1818		Ej väsentlig	
ESRS S2-1 Strategier för tillbörlig aktsamhet i frågor som behandlas i Internationella arbetsorganisationens (ILO) grundläggande konventioner 1–8, punkt 19			Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816 artikel 12.1 i delegerad förordning (EU) 2020/1818		Väsentlig	109–110
ESRS S2-4 Människorättsfrågor och människorättsfall kopplade till företagets värdekedja i tidigare och senare led punkt 36	Indikator nr 14 tabell 3 i bilaga I				Ej väsentlig	
ESRS S3-1 Människorättsåtaganden punkt 16	Indikator nr 9 tabell 3 i bilaga I och indikator nr 11 tabell 1 i bilaga I				Ej väsentlig	
ESRS S3-1 Underlåtenhet att iaktta FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter, ILO:s principer eller OECD:s riktlinjer punkt 17	Indikator nr 10 tabell 1 i bilaga I		Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816 artikel 12.1 i delegerad förordning (EU) 2020/1818		Ej väsentlig	
ESRS S3-4 Människorättsfrågor och människorättsincidenter punkt 36	Indikator nr 14 tabell 3 i bilaga I				Ej väsentlig	
ESRS S4-1 Policyer för konsumenter och slutanvändare punkt 16	Indikator nr 9 tabell 3 och indikator nr 11 tabell 1 i bilaga I				Väsentlig	112–113
ESRS S4-1 Underlåtenhet att iaktta FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter och OECD:s riktlinjer punkt 17	Indikator nr 10 tabell 1 i bilaga I		Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816 artikel 12.1 i delegerad förordning (EU) 2020/1818		Ej väsentlig	
ESRS S4-4 Människorättsfrågor och människorättsincidenter punkt 35	Indikator nr 14 tabell 3 i bilaga I				Ej väsentlig	
ESRS G1-1 FN:s konvention mot korruption punkt 10 b	Indikator nr 15 tabell 3 i bilaga I				Ej väsentlig	
ESRS G1-1 Skydd för visselblåsare punkt 10 d	Indikator nr 6 tabell 3 i bilaga I				Väsentlig	103
ESRS G1-4 Böter för brott mot lagar mot korruption och mutor punkt 24 a	Indikator nr 17 tabell 3 i bilaga I		Delegerad förordning (EU) 2020/1816, bilaga II		Ej väsentlig	
ESRS G1-4 Standarder för bekämpning av korruption och mutor punkt 24 b	Indikator nr 16 tabell 3 i bilaga I				Ej väsentlig	



Miljöinformation

E1 – Klimatförändringar

En av vår tids största utmaningar är klimatförändringar. Enligt Naturvårdsverket står inrikes transporter för drygt en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Vi behöver tänka om när det gäller hur vi reser och att välja tåget är både energieffektivt och har låg klimatpåverkan. Ju fler som väljer SJs tågresor istället för andra transportmedel, desto lägre klimatpåverkan på samhällsnivå.

SBM-3 Påverkan, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell

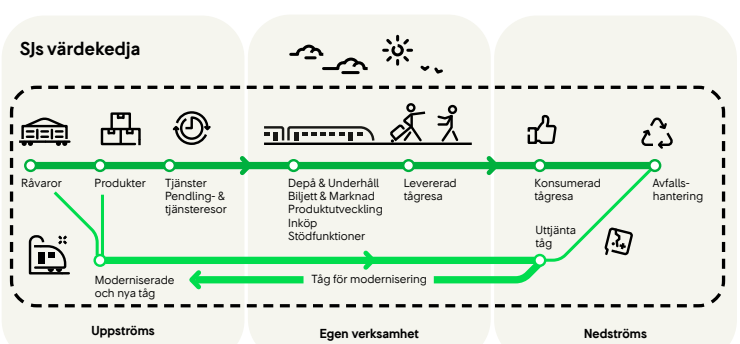
Vår trafik påverkar klimatförändringarna på samhällsnivå positivt när resenärer väljer tåget i stället för andra transportmedel och tågen har god beläggning. Detta då eltåg är ett energieffektivt sätt att resa som genererar låga utsläpp av växthusgaser. De låga utsläppen skapar även en finansiell möjlighet om fler väljer tåget och SJ som ett led i att minska sin egen klimatpåverkan.

En viktig del i vår strategi är därför att öka resandet för att bidra till att nå Skandinaviens tillväxt- och klimatmål. Det gör vi både genom att utöka vårt utbud och förstärka vårt erbjudande.

Våra investeringar i nya och moderniserade tåg kommer att öka vårt utbud med 50 procent inom den kommersiella trafiken genom både längre tåg med fler sittplatser och fler tåg. Vår verksamhet och investeringarna ger samtidigt upphov till växthusgasutsläpp som vi behöver minimera här och nu samtidigt som vi säkerställer maximal utdelning genom ett attraktivt erbjudande som bidrar till god beläggning.

I delar av järnvägssystemet kan inte fler avgångar få plats idag och vi utökar därför antalet sittplatser i våra nya och moderniserade fordon genom att förlänga dem eller med effektivare stolsplacering. Med våra nya tåg i trafik kan vi även köra fler avgångar.

Vår trafik påverkar klimatförändringarna på samhällsnivå positivt när resenärerna väljer tåget i stället för andra transportmedel och tågen har god beläggning.



– – Påverkan, risker och möjligheter på och från klimatpåverkan förekommer i hela värdekedjan.

SJ påverkar väsentligt positivt genom:

- Tåg med god beläggning minskar växthusgasutsläpp från inrikes transporter

SJ påverkar väsentligt negativt genom:

- Stor elförbrukning, även om tåg är energieffektiva och genererar låga växthusgasutsläpp
- Växthusgasutsläpp vid tågdrift inom upphandlad trafik drivet av dieselförbrukning
- Växthusgasutsläpp från inköpta varor och tjänster

SJ har väsentliga finansiella risker:

- Extremväder till följd av klimatförändringar medför trafikpåverkan (fysisk risk)
- Otillräcklig infrastruktur medför att vi inte kan köra den trafik som planerats (fysisk risk)
- Fordonsbrist medför att vi inte kan köra den trafik som planerats (fysisk risk)

SJ har en väsentlig finansiell möjlighet:

- Fler väljer tåget och SJ som ett led i att minska sin egen klimatpåverkan (omställningsmöjlighet)

Tåg är ett energieffektivt sätt att färdas med låg klimatpåverkan
Växthusgaspåverkan för olika transportslag

0,27
gram CO_2e/ personkilometer med SJs egna tåg

130
gram CO_2e/kilometer med en person i bilen, långfärd

170
gram CO_2e/ personkilometer med flyg, inrikes

15
gram CO_2e/ personkilometer med buss, långfärd

Källa: IVL Svenska Miljöinstitutet. Se även sj.se

Att ha Skandinaviens bästa kunderbjudande är en grundläggande del av vår strategi. Modernare tåg, anpassade efter nutida behov av att exempelvis kunna arbeta ombord och med en fräsch ombordmiljö, bidrar till att göra tåget ännu mer attraktivt. Vi förstärker också vårt kunderbjudande genom användarfokuserade digitala kanaler, gott kundbemötande och en prissättning som säkerställer att det finns biljetter till ett förmånligt pris för resenärer som antingen är ute i god tid med sin bokning eller är flexibla med restider. Prismodellens främsta bidrag är dock att fylla tågen med så många resenärer som möjligt —att nå god beläggning.

Tåg förbrukar stora mängder energi men är ett energieffektivt sätt att färdas. Drift av eltåg genererar en marginell andel av koncernens totala utsläpp till följd av köp av fossilfri och förnybar el. Samtliga tåg som SJ äger och använder inom den kommersiella trafiken är eldrivna. Elmotorer har högre verkningsgrad än bensin- och dieselmotorer och eltågens koppling direkt till elnätet via strömavtagare medför även lägre förluster än för elbilar som använder batterier. Våra egna tåg, loktågen undantagna, återmatar dessutom el vid inbromsning.

Affärsmodellen vilar på de två benen kommersiell tågtrafik och upphandlad tågtrafik. Att även vara aktiv inom upphandlad trafik är betydelsefullt för att åstadkomma synergieffekter och ta tillvara den breda tågkompetens som finns inom koncernen, men innebär samtidigt att vi i hög utsträckning förlorar rådighet över hur trafiken utförs. Inom upphandlad trafik förekommer dieseltåg på sträckor som ännu inte elektrifierats, vilket medför en negativ påverkan på klimatförändringarna genom att dieseltåg avger avsevärt större utsläpp av växthusgaser än eldrivna tåg. Trots att endast cirka 10 procent av SJs trafik under 2025 utfördes med dieseltåg (exklusive hybridtåg), stod dessa för 87 procent av växthusgasutsläppen från tågdrift (el-, hybrid- och dieseltåg) och 27 procent av koncernens totala utsläpp. Att minska utsläppen från dieseltåg är därför en av de viktigaste åtgärderna i SJs omställning till lägre klimatpåverkan.

Affärsmodellen innebär vidare att SJ har ett tydligt fokus på aktiviteter med direkt koppling till tågdrift. Övriga varor och tjänster, såsom ersättningstrafik, mat och dryck som säljs ombord, molntjänster och i viss utsträckning underhåll av tåg köps in. Den pågående moderniseringen av fordonsflottan bidrar ytterligare till klimatpåverkan. En stor andel av SJs totala klimatpåverkan uppstår således uppströms i värdekedjan hos de leverantörer som vi anlitar för leverans av de varor och tjänster som behövs för att vi ska kunna erbjuda attraktiva tågresor. För att vi ska kunna minska vår klimatpåverkan är det därför centralt att involvera och arbeta tillsammans med våra leverantörer.

Affärsmodellens entydiga fokus på tågtrafik innebär finansiella risker för SJ. Tåg kan endast framföras på spår med övrig infrastruktur – växlar, signaler, högspänningsledningar – i adekvat skick. SJ betalar banavgifter till förvaltaren för nyttjandet av infrastrukturen och saknar rådighet över järnvägens kapacitet, skick och förmåga att klara extremväder. Otillräcklig och undermålig infrastruktur liksom ofarbar infrastruktur till följd av extremväder medför risk för att vi inte kan köra den trafik som planerats. Det medför att vi därför inte kan bidra till den önskvärda förflyttningen av resande till tåget och i förlängningen till att begränsa samhällets klimatpåverkan.

En tredje risk kopplad till affärsmodellen är att brist på våra egna fordon innebär att vi inte kan uppnå vår eftersträvade kapacitetsökning som bidrag till att nå Skandinaviens klimatmål. Tillgången på tåg är begränsad och fordonsbrist kan uppstå till följd av förseningar i våra investeringsprojekt, större underhållsbehov än depåverksamheten hinner hantera eller tåg tagna ur trafik för modernisering.

Strategins resiliens att hantera klimatförändringar
Strategin har god resiliens mot klimatförändringar genom målet att öka resandet på tåg för att på så sätt bidra till att minska Skandinaviens klimatpåverkan. För att öka resandet finns en tydlig strategi för att dels utöka kapaciteten genom fordonsinvesteringar, dels för att förbättra kundnöjdheten så att fler väljer SJ för sin nästa resa.

En ökning av resandet förutsätter därtill engagerade medarbetare som skapar och levererar ett attraktivt erbjudande till våra kunder. Vår verksamhet måste även vara lönsam och motståndskraftig så att vi kan fortsätta att förbättra fordon och övrigt erbjudande samt hantera oförutsedda händelser. Klimatförändringarna påverkar tågtrafiken, som i hög grad är väderberoende. När vi inte kan bedriva verksamhet enligt ordinarie rutiner finns rutiner för hur vi bedriver vår verksamhet på alternativa sätt, hur vi återställer kritiska resurser samt hur vi återgår till ordinarie verksamhet för att minska konsekvenserna av störningar och avbrott.

SJ har hösten 2025 genomfört analys av strategins resiliens avseende klimatförändringar samt verksamhetens resiliens för att genomföra strategin vid förutsedda och oförutsedda händelser. Resiliensanalysen har utgått från de risker som identifierats i klimatscenarioanalysen och bedöms få omfattande påverkan på SJs verksamhet och leverans till kund, se avsnitt ”ESRS 2 IRO-1 Metod för att identifiera och bedöma klimatrelaterade risker och möjligheter”.

Resiliensanalysen har avgränsats till SJs kärnverksamhet, leverans av tågresa, vilket inkluderar aktiviteter i den egna verksamheten samt den del av tågunderhåll som genomförs av leverantörer. Likaså har infrastrukturförvaltares leverans av infrastruktur inkluderats då den visserligen ligger utanför SJs ansvar och kontroll men får stor påverkan på vår leverans.Övriga aktiviteter uppströms samt aktiviteter nedströms har inte beaktats.

E1-1 Omställningsplan för begränsning av klimatförändringarna

SJs strategi och affärsplan är väl anpassad till att begränsa klimatförändringar. I takt med ökad medvetenhet och samhällets omställning finns möjligheter för SJ då tågets låga klimatpåverkan kan medföra ökad efterfrågan på tågresor.

I samband med att vetenskapligt baserade reduktionsmål arbetades fram och beslutades gjordes en kartläggning av vilka aktiviteter som kan ta oss till att nå våra beslutade mål. Arbete pågår nu med att tillsammans med hela organisationen detaljera och tidsätta dessa i en tydlig omställningsplan. Vår ambition är att ha en fastställd omställningsplan på plats under 2026.

E1-2 Policyer för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna

Övergripande styrning för hur SJ och vår verksamhet ska begränsa och anpassas till klimatförändringar återfinns i Hållbarhetspolicyn och Uppförandekod för leverantörer. Se även avsnittet ”S4-1 Policyer för konsumenter och slutanvändare” avseende styrning kring vilken trafik som planeras och utförs.

Hållbarhetspolicy

Övergripande om hållbarhetspolicyn

Med kraven i Statens ägarpolicy som utgångspunkt anger SJs hållbarhetspolicy styrande principer och inriktning för koncernens hållbarhetsarbete i hela värdekedjan. Samtliga verksamheter inom SJ-koncernen omfattas av policyn och därmed alla medarbetare inklusive styrelseledamöter, självständiga uppdragstagare samt vårt eget agerande gentemot leverantörer och partners. Hänsyn har tagits till intressenter vid framtagandet av hållbarhetspolicyn även om de inte tillfrågats om konkreta formuleringar eller ställningstaganden.

Hållbarhetspolicyn fastställs årligen av styrelsen och är en del av bolagsstyrningen. Inga ändringar gjordes under 2025. Hållbarhetspolicyn är ett övergripande styrdokument som kompletteras med instruktioner eller andra styrande dokument inom respektive område som den behandlar.

Koncernchef och verkställande direktör ansvarar för att policyn efterlevs och att verksamheten lever upp till ägarens krav. Direktör Hållbarhet ansvarar för övergripande strategier, mål, åtgärder och uppföljning av hållbarhetsarbetet. Alla verksamhetschefer är ansvariga för att policyn följs inom sina respektive ansvarsområden. Samtliga medarbetare ska ha goda kunskaper om hållbarhetsfrågor och den affärsmässiga nyttan av att vara branschledande inom området. Överträdelser av hållbarhetspolicyn kan rapporteras anonymt via visselblåsarfunktionen på hemsidan och rapportörer omfattas av repressalieskydd.

SJs hållbarhetspolicy finns tillgänglig på intranätet och för externa intressenter på www.sj.se/om-sj/hallbarhet.

Klimatförändringar i hållbarhetspolicyn

Principerna i hållbarhetspolicyn är utformade utifrån ett helhetsperspektiv där social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet integreras med varandra och syftar till att tillvarata intressenters, däribland medarbetare, resenärer, samhället och miljöns, behov av att kunna resa med minsta möjliga klimatpåverkan. Policyn anger bland annat att SJ ska agera ansvarsfullt och arbeta aktivt för att följa internationella riktlinjer om miljö- och klimathänsyn.

Koncernens systematiska hållbarhetsarbete tar sin utgångspunkt i miljöbalken och hållbarhetspolicyn utgör grund för arbetet med att minska påverkan på klimatet. Policyn anger att klimatpåverkan ska begränsas och att energianvändningen ska minimeras och effektiviseras. SJ följer Lagen om energikartläggning i stora företag (EKL) samt har vetenskapligt baserade reduktionsmål. De kortsiktiga målen är validerade av Science Based Targets Initiative (SBTi).

Vidare framhåller policyn systematiskt arbete med klimatanpassning för att minimera och hantera hur SJ påverkas av klimatförändringar. Enligt hållbarhetspolicyn ska el från fossilfria källor (en mix av el från vatten, vind, sol och kärnkraft) användas och mängden avfall ska minimeras för att minska användning av resurser och för att begränsa klimatpåverkan från transporter av avfall.

Policyn berör inte utveckling av förnybar energi även om solpaneler finns på flera av depåbyggnaderna där vi bedriver verksamhet. SJ äger inga fastigheter och är förpliktigad att köpa den el för tågdrift som infrastrukturförvaltaren tillhandahåller, därför saknas behov av policy för utveckling av förnybar energi. SJ deltar i regelbundna möten med infrastrukturförvaltare och fastighetsägare där energiförsörjningsfrågor avhandlas.

Uppförandekod för leverantörer

Uppförandekoden gäller för samtliga leverantörer och underleverantörer som levererar varor och tjänster till SJ. Koden är baserad på internationellt vedertagna standarder, inklusive FN:s Global Compact, FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter, OECD:s riktlinjer för multinationella företag samt ILO:s kärnkonventioner.

Leverantörer ska alltid följa nationell lagstiftning och upprätthålla högt ställda affärsetiska principer. Leverantörer förväntas adressera klimatförändringarna i sin verksamhet och leveranskedja. Detta inkluderar även klimatanpassningsåtgärder. Leverantörer förväntas sätta mål för att minska sin klimatpåverkan och ska arbeta kontinuerligt och systematiskt med att minska sina växthusgasutsläpp, med fördel i linje med Parisavtalet.

Vidare är transparens en central del av uppförandekoden. Leverantörer ska ha fungerande riskhanterings- och kontrollsystem och vara beredda att på begäran redovisa resultat, åtgärder och relevanta uppgifter samt möjliggöra uppföljning och revision.

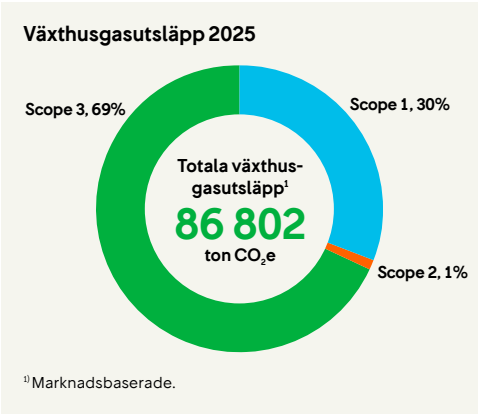
Överträdelser av uppförandekoden kan rapporteras anonymt via SJs visselblåsarfunktion på hemsidan och rapportörer omfattas av repressalieskydd, se avsnitt ”S1-1 Styrning för den egna arbetskraften”.

Hänsyn har tagits till intressenter vid framtagandet av uppförandekoden även om de inte tillfrågats om konkreta formuleringar eller ställningstaganden. Uppförandekoden för leverantörer fastställs av verkställande direktör och koncernchef och revideras vid behov. Inga ändringar gjordes under 2025. Uppförandekoden ska inkluderas i samtliga avtal som ingås av SJ.

Respektive avtalstecknare ansvarar för att anlitad leverantör och dess underleverantörer efterlever uppförandekoden, med stöd av ansvarig inköpare och hållbarhetsspecialist.

SJs Uppförandekod för leverantörer finns tillgänglig på intranätet och för externa intressenter på www.sj.se/om-sj/upphandlingar-hos-sj.





E1-3 Åtgärder och resurser med avseende på klimatförändringspolicyer

Våra tågresor har låg klimatpåverkan jämfört med andra transportmedel för längre sträckor. Samtidigt ger vår verksamhet och de omfattande fordonsinvesteringar vi genomför upphov till växthusgasutsläpp som vi behöver minimera.

Åtgärder för att begränsa klimatpåverkan
Under 2025 fastställde koncernledningen vetenskapligt baserade reduktionsmål. Målen tydliggör hur SJ-koncernen på kort och lång sikt ska bidra till att nå Parisavtalets överenskommelser om att begränsa temperaturökningen till 1,5 grader genom att minska vår klimatpåverkan från hela värdekedjan. Vi har under året anslutit oss till Science Based Targets Initiative (SBTi) som i början av 2026 validerat våra kortsiktiga mål.

Se avsnittet ”E1-4 Mål för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna”.

I samband med att målen arbetades fram och beslutades under 2025 gjordes en kartläggning av vilka åtgärder som sammantaget kan reducera SJs klimatpåverkan i enlighet med satta mål. Arbetet pågår nu med att konkretisera och tidsätta dessa i en tydlig omställningsplan. Se avsnittet ”E1-1 Omställningsplan för begränsning av klimatförändringarna”.

Växthusgasutsläppen i scope 1 och 2 står för drygt en tredjedel av koncernens totala utsläpp.

Utsläppen i scope 1 härrör främst från dieselförbrukning på ännu inte elektrifierad järnväg där SJ utför tågtrafik på uppdrag av regionala kollektivtrafikmyndigheter och nationella myndigheter.

För att minska användningen av fossila bränslen samverkar SJ med uppdragsgivarna kring inblandning av biodiesel samt implementering av hybridtåg. Nästa steg, utfasning av biodiesel, kräver att infrastrukturförvaltaren elektrifierar järnvägen.

Under 2025 har vi i nära samarbete med beställaren låtit ett av dieseltågen inom Krösatågen uteslutande använda biodiesel med syfte att undersöka om det skulle vara möjligt att minska klimatpåverkan från fossila drivmedel (scope 1 och 3.3 Bränsle- och energirelaterade verksamheter) genom uteslutande drift med biodiesel. Utvärdering av hur motorn påverkats och eventuellt nästa steg diskuteras av fordonsägarna.

Läckage från köldmedier, främst kylaggregat på tågen, utgör cirka 2 procent av de totala utsläppen och är ett onödigt direkt utsläpp

(scope 1). Ett fåtal läckage kan även medföra relativt stor klimatpåverkan. Tillsammans med underhållsleverantörer genomförs kontinuerligt förebyggande underhåll för att minska läckagen. De nya tåg som vi investerar i kommer att ha köldmedier med en tätare konstruktion för att minimera läckagen.

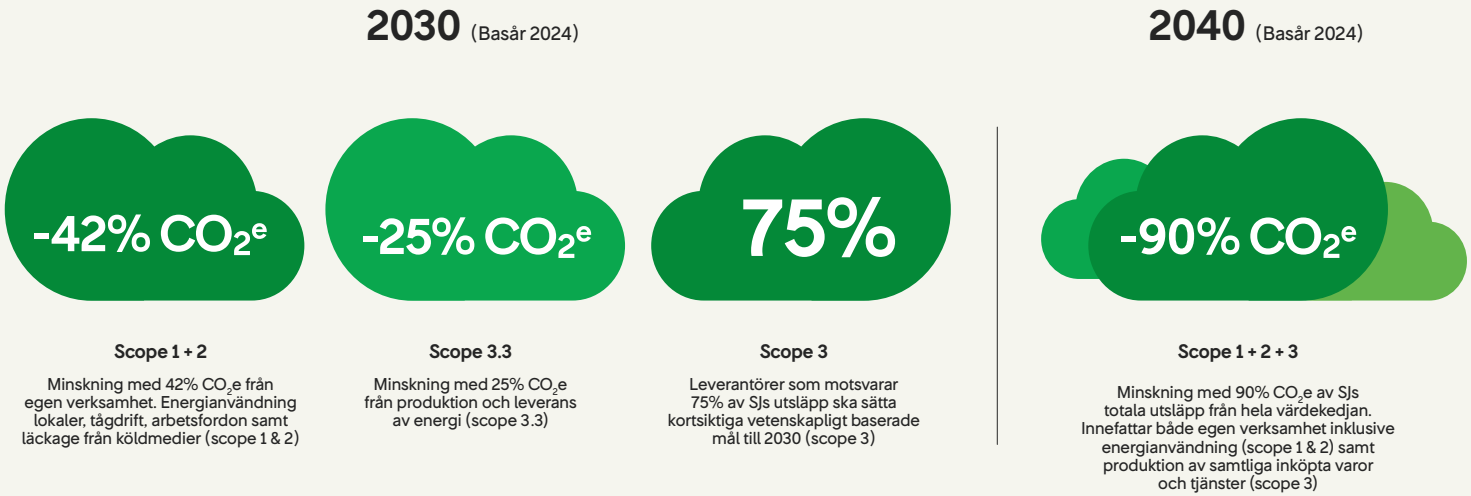
SJ har under många år arbetat systematiskt med att minska behovet av el (scope 2) för tågdrift bland annat genom ecodriving och i de lokaler som används för underhåll, raster och kontor. Åtgärder är fortsatt optimering av ventilation, värme och kyla såväl ombord som i lokaler. Under 2026 kommer särskilt fokus ägnas åt att tillsammans med fastighetsägaren optimera energianvändningen i avisningsanläggningen i Hagalunds depå, Solna.

Nästan 20 procent av SJs växthusgasutsläpp under 2025 kommer från upprustning och modernisering av våra befintliga tåg (scope 3.2 Kapitalvaror). Moderna tåg förbättrar kundupplevelsen och möjliggör högre driftsäkerhet, vilket är viktigt för att öka tågresandet och därmed bidra till att nå nationella klimatmål. Upprustning förlänger tågens livslängd och innebär avsevärt lägre resursbehov och därmed mindre växthusgasutsläpp än om vi investerat i nya tåg. De omfattande växthusgasutsläpp som moderniseringen trots allt orsakar minimerar vi genom resurseffektiva lösningar, se avsnitt ”E5-2 Åtgärder och resurser för resursanvändning och cirkulär ekonomi”.

Inköp av varor och tjänster (scope 3.1) är en betydande källa till koncernens växthusgasutsläpp. Samverkan med leverantörer blir central om SJ ska nå fastställda vetenskapliga reduktionsmål.

Utsläpp från ersättningstrafik är en stor post som skulle kunna undvikas helt genom ett mer välfungerande järnvägssystem. Samverkan med SJs största leverantör av ersättningstrafik har medfört att vi från och med 2025 får data per fordonsindivid om vilket bränsle som används. Med mer exakt data kan vi och vår leverantör fatta bättre beslut om vilka åtgärder som ska vidtas för att minska klimatpåverkan.

SJs vetenskapliga reduktionsmål



Under 2025 slutfördes migreringen av samtliga SJs tekniska applikationer till molnet. Ett stort antal servrar har därmed avvecklats vilket minskar koncernens klimatpåverkan med cirka 500 ton CO_2e årligen från och med 2026.

Åtgärder för att anpassa verksamheten till klimatförändringar

Tågverksamheten är väderkänslig och påverkas av extrem värme, kyla, nederbörd samt vind. Även nollgenomgångar, när temperaturen återkommande går från plus- till minusgrader och vice versa, sliter hårt på delar av tågen. Vi ansvarar för tågen och för att säkerställa komfort och säkerhet för kunder och medarbetare ombord och i depå. Färdiga planer finns för reducering av trafik och anpassning av ej trafiksäkerhetspåverkande tågunderhåll vid extremväder.

Klimatanpassning av järnvägsinfrastruktur är infrastrukturförvaltarens ansvar medan fastighetsägaren ansvarar för underhållsdepåer och stationsbyggnader.

I januari 2025 genomfördes de sista punkterna i det åtgärdsprogram som SJ lanserade efter den stränga vintern 2024 för att förstärka vinterförberedelserna. Programmet syftade till mer pålitlig vintertrafik och omfattade bland annat åtgärder för ökad reparations- och avisningskapacitet, utbildning av fler fordonstekniker samt utökat reservdelslager för att snabbare få tåg i trafik efter skador.

På befintliga tåg har installation och underhåll av luftkonditioneringsanläggningar anpassats utifrån längre och varmare somrar och nödproviant och vatten finns på tågen. Om extrem värme eller kyla prognosticerats kan infrastrukturförvaltaren eller vi själva besluta om att ställa in avgångar för allas säkerhet. De nya snabb- och regionaltågen som SJ investerar i är kravställda för att kunna användas och erbjuda resenärer en acceptabel inomhustemperatur även i extrema temperaturer (-40°C till +40°C). De nya tågen är även dimensionerade för att klara stora mängder snö på spåren.

Finansiering av investeringar av åtgärder för att begränsa klimatpåverkan och klimatanpassningar
Åren 2022–2030 investerar vi upp till 19 miljarder kronor i befintliga och nya tåg, där klimatanpassning utgör en viktig del. Investeringsåtaganden avseende renovering av befintliga och nyanskaffning av fordon framgår av not 9. Samtliga kapitalutgifter och driftsutgifter under 2025 relaterade till eltåg, SJs egna eller de som SJ kör i upphandlad trafik, framgår i avsnittet ”E Taxonomiredovisning”.

I slutet av 2023 tecknade SJ ett låneavtal med Europeiska Investeringsbanken (EIB) om 1,75 miljarder kronor avseende delfinansiering av SJs nya snabbtågsflotta. Under 2025 har SJ tagit upp ytterligare lån från denna låneram, se not 15 och 23. SJ AB ingick avtal 2025 om en hållbarhetslänkad revolverande kreditfacilitet om 2,0 miljarder kronor, som ersätter den tidigare hållbarhetslänkade revolverande kreditfaciliteten, se not 15. Resurser finns således tillgängliga för att hantera väsentliga inverkningar, risker och möjligheter.

E1-4 Mål för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna

Mål för att begränsa klimatförändringarna

	Basår 2023	Utfall 2024	Utfall 2025	Mål 2030
Resandeutveckling, index	1	1,01	1,01	1,50

SJ har mål för hur väl vi lyckas med att få fler att välja tåget så att vår trafik bidrar till att minska utsläppen från inrikes transporter och resenärernas egen klimatpåverkan. Vetenskapliga reduktionsmål på kort och lång sikt följer hur vi mitigerar vår negativa inverkan från dieseltågsdrift inom upphandlad trafik samt utsläpp från inköp av varor och tjänster. I nuläget saknas mål för övriga väsentliga inverkningar och risker.

Mål för resandeutveckling
SJs främsta bidrag till att begränsa klimatförändringarna är att få fler att välja tåget istället för andra transportmedel och på så sätt minska utsläppen från inrikes resor. Målet avseende en resandeutveckling om 50 procent till 2030 jämfört med basåret 2023 visar hur väl vi lyckas med det. Målet är beslutat av styrelsen utan att inhämta synpunkter från kunder och resenärer. Hänsyn har dock tagits till intressenter, främst kunder och resenärer, och deras synpunkter vid framtagandet. Resenärer och kunder kan ta del av utfallet på målet i den årliga hållbarhetsrapporten samt fyra gånger årligen i koncernens kvartalsrapport.

Basåret 2023 är valt då tågtrafik och resande normaliserats till den nya nivån efter coronapandemin. I måttet inkluderas resandet på SJ AB:s kommersiella linjer exklusive linjen Stockholm–Uppsala. I praktiken innebär det resande på SJs egna tåg. Att mäta resandet i personkilometer är ett mer rättvisande mått än antal resor då det tar hänsyn till längden på resan.

Vetenskapligt baserade reduktionsmål
Under 2025 fastställde koncernledningen vetenskapligt baserade reduktionsmål. Målen tydliggör hur SJ-koncernen på kort och lång sikt ska bidra till att nå Parisavtalets överenskommelser om att begränsa temperaturökningen till 1,5 grader genom att minska vår klimatpåverkan från hela värdekedjan. Vi har under året anslutit oss till Science Based Targets Initiative (SBTi) som i början av 2026 validerat våra kortsiktiga mål.

Målen visar hur väl vi lyckas med att minska växthusgasutsläppen från dieseltågtrafik (scope 1 samt scope 3:3) samt växthusgasutsläppen från inköpta varor och tjänster genom att på kort sikt anlita leverantörer med egna vetenskapligt baserade mål och på lång sikt nå en absolut minskning av utsläppen (scope 3).

Hänsyn har tagits till intressenter och deras synpunkter vid framtagandet av reduktionsmålen även om de inte involverats direkt i processen. Metod för att beräkna klimatpåverkan och utfall i absoluta tal och i relation till fastställda mål beskrivs i avsnittet ”E1-6 Växthusgasutsläpp inom scope 1, 2, 3 och totalt”.

Kortsiktiga reduktionsmål till 2030 (basår 2024):
- 42 procent absolut minskning av utsläpp i scope 1 och 2
- 25 procent absolut minskning av utsläpp i scope 3:3 Uppströms energi
- 75 procent av SJs leverantörer baserat på utsläpp ska sätta kortsiktigt vetenskapligt baserat mål (med fördel enligt SBTi) till 2030

Långsiktigt reduktionsmål till 2040 (basår 2024):
- 90 procent absolut minskning av totala utsläpp (scope 1, 2 och 3)

Reduktionsmålen avser samtliga växthusgaser och beräkning sker som koldioxidekvivalenter (CO_2e) i enlighet med GHG-protokollet. Mål för scope 2 avser beräkning med marknadsbaserade emissionsfaktorer.

Basåret 2024 är valt utifrån att det är det första år för vilket SJ gjorde ett komplett klimatbokslut med hög kvalitet. De kortsiktiga målen ska nås till 2030 då de strategiska målen för hållbart värdeskapande har samma målår. Det långsiktiga målet ska nås till 2040 för att överensstämma med EU-ländernas överenskommelse om att minska klimatutsläppen med 90 procent till 2040.

Mål att 75 procent av SJs leverantörer baserat på utsläpp ska sätta kortsiktigt vetenskapligt baserat mål (med fördel enligt SBTi) till 2030[1]

%	Utfall basår 2024	Utfall 2025	Mål 2030
Andel leverantörer med kortsiktigt vetenskapligt baserat mål	25	16	75

[1] Företagsspecifikt mått.

Sammanställning av leverantörer med kortsiktigt vetenskapligt baserat mål inkluderar endast leverantörer inom kategori 3.1 Inköpta varor och tjänster, 3.2 Kapitalvaror (fordonsupprustningar) samt 3.4 Transport och distribution i tidigare led (främst ersättningstrafik). För 2025 har endast leverantörer som uppgett att de har kortsiktigt mål validerat av SBTi inkluderats, detta har verifierats av SJ utifrån publik information på SBTi:s webbplats. Under 2026 kommer metoden att utvecklas för att även kunna inkludera leverantörer med vetenskapligt kortsiktigt mål som inte validerats av SBTi.

Nyckelaktiviteter för att nå reduktionsmålen
Måluppfyllelse förutsätter ett ambitiöst arbete med att minska koncernens klimatpåverkan. Viktiga åtgärder för SJ blir att minska utsläppen från fossila bränslen, att minska köldmedieläckagen från tågens kylenheter samt att minska utsläppen från inköpta varor och tjänster. SJ och leverantörer behöver samverka för att minimera utsläppen från varor och tjänster där avtalen ofta är långa, och i många fall tecknats för flera år sedan. Det långsiktiga målet om 90 procent faktisk minskning till 2040 förutsätter att produktionen av varor och tjänster ställs om för att minska klimatpåverkan.

Fossila bränslen måste fasas ut. Det fåtal företagsägda fossildrivna bilar som finns ska ersättas med eldrivna bilar. Ersättningstrafiken behöver bedrivas med fossilfria drivmedel. För att minska

användningen av fossila bränslen vid tågdrift (dieseltåg) samverkar SJ med uppdragsgivarna kring inblandning av biodiesel samt implementering av hybridtåg. Nästa steg, utfasning av såväl fossil diesel som biodiesel, kräver att infrastrukturförvaltaren elektrifierar järnvägen.

För fossildrivna tåg inom upphandlad trafik kan i enlighet med SBTi:s regelverk en övergång från fossila drivmedel till biodrivmedel tillgodoräknas på kort sikt. Utsläpp från biodrivmedel rapporteras som en delmängd i tabellen ”Biogena utsläpp från förbränning eller biologisk nedbrytning av biomassa separat från scope 1-växthusgasutsläppen”, se avsnitt ”E1-6 Bruttoväxthusgasutsläpp inom scope 1, 2, 3 och totala växthusgasutsläpp”. På lång sikt måste även biodrivmedel fasas ut.

Analys av utfall 2025

Totala utsläpp av växthusgaser (marknadsbaserade) ökade med 1 procent jämfört med föregående år. Ökningen är huvudsakligen hänförlig till kategori 3.1 Inköpta varor och tjänster, främst för att fler varor och tjänster har inkluderats efter att metoden för att identifiera aktiviteter utvecklats. Nytillkomna varor och tjänster har inkluderats utifrån spend då primärdata saknades.

Ökningen motverkades i viss utsträckning av minskade utsläpp inom kategori 3.2 Kapitalvaror, främst följd av erhållen primärdata från flera leverantörer vars utsläpp föregående år baserades på spend (vilket normalt ger betydligt högre utsläpp). Nya leverantörer tillkom inom scope 3.2 under 2025.

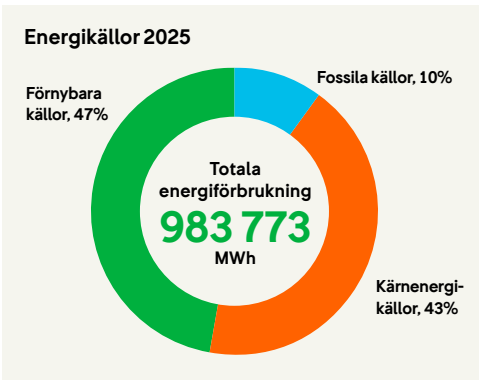
Utsläppen i scope 1 minskade under 2025 jämfört med året innan främst till följd av lägre produktion med dieseltåg inom SJ Norge. Lägre produktion berodde på flera väderrelaterade händelser som medförde ras samt skador på en bro, den planerade tågtrafiken kördes istället med ersättningsbuss. Även den dieseldrivna nattågstrafiken på Nordlandsbanen var inställd under hela året på grund av fordonsbrist efter en olycka 2024. Minskningen motverkades av ökade köldmedieläckage.

Även utsläppen i scope 2 minskade, vilket beror på beslutet under 2024 att köpa fossilfri el för tågdrift inom SJ AB. Fossilfri el har enligt miljövarudeklarationer (EPD) från elproducent lägre växthusgasutsläpp per kWh än förnybar el.

För väsentliga finansiella risker saknas i nuläget mål.

E1-5 Energianvändning och energimix

Tågdrift kräver stora mängder energi och mer än 90 procent av koncernens energiförbrukning avser tågdrift. SJ förbrukar även energi för el, värme och kyla i lokaler samt för drift av ett fåtal företagsbilar. Arbetet med att samla in data, välja omvandlingsfaktorer för energi samt genomföra beräkningar har genomförts av externa experter i samarbete med SJ.



Energiförbrukning, tågdrift

Även om eltåg är det mest energieffektiva transportmedlet påverkar SJ negativt genom stor elförbrukning. Den stora elförbrukningen är därtill en avsevärd kostnadspost. Förbrukningen av, och därmed kostnaden för, både el och diesel följs noggrant av såväl SJ som infrastrukturförvaltaren som tillhandahåller el för tågdrift och av de leverantörer som anlitas för att tanka dieselfordonen. SJ rapporterar energiförbrukning för tågdrift som ett företagsspecifikt mått.

Elförbrukningen mäts antingen av mätare i tågen eller beräknas utifrån utförda bruttotonkilometer och tågtyp med infrastrukturförvaltarens schabloner.

Inom upphandlad trafik kör SJ dieseltåg på sträckor som ännu inte elektrifierats. SJ Götalandståg trafikerar Kinnekullebanan med dieseltåg. SJ Norge kör dieseltåg och hybridtåg, som kan köras både med diesel och el. SJ AB (Krösatågen) utför delar av trafiken med dieseltåg. Dieselförbrukningen mäts i antalet intankade liter och omvandling till energivärde sker med Energimyndighetens data som källa.

Energiförbrukning, tågdrift[1]

GWh	2025	2024
Elförbrukning		
SJ AB	438	440
SJ Götalandståg	101	103
SJ Stockholmståg	228	179
SJ Norge	28	28
Total elförbrukning	**795**	**750**
Dieselförbrukning		
SJ AB (Krösatågen), diesel MK1 (ej förnybar)	20,1	18,8
SJ AB (Krösatågen), biodrivmedel (förnybar)	5,0	5,0
SJ Götalandståg, diesel MK1 (ej förnybar)	9,0	8,6
SJ Götalandståg, biodrivmedel (förnybar)	2,1	2,1
SJ Norge, diesel MK3 (ej förnybar)	71,2	98,1
Total dieselförbrukning	**107**	**132**
Summa energiförbrukning, tågdrift	**913**	**882**

[1] Företagsspecifikt mått.

SJ Stockholmståg tog över ansvaret för pendeltågstrafiken i Stockholms län den 3 mars 2024. Elförbrukningen inom SJ Stockholmståg ökade därför under 2025 då SJ ansvarade för trafiken hela året, jämfört med knappt tio månader 2024.

Dieselförbrukningen inom SJ Norge minskade under 2025 jämfört med året innan till följd av lägre produktion med dieseltåg. Lägre produktion berodde på flera väderrelaterade händel-

ser som medförde ras samt skador på en bro, den planerade tågtrafiken kördes istället med ersättningsbuss. Även den dieseldrivna nattågstrafiken på Nordlandsbanen var inställd under hela året på grund av fordonsbrist efter en olycka 2024.

Energiförbrukning och energimix

Alla tåg som SJ AB äger är eldrivna och för drift av dessa har fossilfri el köpts under 2025. För all eltågdrift inom upphandlad trafik köps enligt avtal förnybar el. För de dieseltåg som körs inom upphandlad trafik sker inblandning av biodiesel utifrån de krav som beställaren ställt.

För beräkning av energiförbrukning för tågdrift, se avsnittet ”Energiförbrukning, tågdrift” ovan.

SJ underhåller tågen i stora depåer/tågverkstäder och såväl kontor som rastlokaler för medarbetare behövs. För flertalet lokaler köps fossilfri el, ofta förnybar och Bra miljöval-märkt el. För fjärrvärme finns vanligtvis en ensam leverantör per kommun, erhållen fjärrvärme kan vara producerad med fossila bränslen och hänsyn har tagits till det i rapporteringen. SJ köpte under 2025 miljömärkt fjärrvärme för cirka 12 procent av den totala förbrukningen.

För de flesta lokaler är förbrukningen av el, fjärrvärme och fjärrkyla uppmätt. I några fall har schablonberäkning utifrån yta gjorts.

Bränsleförbrukningen för företagsbilar baseras på intankad mängd bränsle och bränsletyp. Elförbrukning för att ladda el- och hybridbilar inkluderas i lokalförbrukningen.

Kol och kolprodukter används inte. På tre av depåerna finns solpaneler som producerar energi som används på plats.

Energianvändning och energimix

MWh	2025	2024
Bränsleförbrukning från kol och kolprodukter	n/a	n/a
Bränsleförbrukning från råolja och petroleumprodukter	91 959	108 010
Bränsleförbrukning från naturgas	0,55	1,53
Förbrukning av inköpt eller förvärvad elektricitet, värme, ånga och kylning från fossila källor	8 456	8 259
Total användning av fossil energi	**100 415**	**116 270**
Andel fossila källor i total energianvändning, %	10	12
Användning från kärnenergikällor	**419 290**	**215 443**
Andel från kärnenergikällor i total energianvändning, %	43	23
Bränsleförbrukning för förnybara energikällor, inklusive biomassa	17 226	26 460
Förbrukning av inköpt eller förvärvad elektricitet, värme, ånga och kylning från förnybara källor	446 803	587 426
Förbrukning av egenproducerad förnybar icke-bränsleenergi	39	36
Total användning av förnybar energi	**464 068**	**613 922**
Andel förnybara källor i total energianvändning, %	47	65
Total energianvändning	**983 773**	**945 635**

Ökningen av andelen energi som kommer från kärnenergikällor beror på beslutet att under 2024 övergå till att köpa fossilfri el för SJ AB:s tågdrift. Fossilfri el i Sverige kommer främst från kärnkraft och vattenkraft. Samma beslut förklarar merparten av minskningen avseende andelen förnybar energi.

Energiintensitet

SJs tågtrafik och den ersättningstrafik som anlitas vid trafikstörningar är båda sektorer med hög klimatpåverkan enligt Bilaga 1 i förordning (EU) 2022/1288:Järnvägstrafik, passagerartransport (NACE-kod 49.10) samt Annan landtransport av passagerare (NACE-kod 49.39).

Energiintensitet per nettointäkt

MWh/MSEK	2025	2024
Total energianvändning från verksamheter i sektorer med hög klimatpåverkan per nettointäkt, MWh/MSEK	69,4	73,0
Nettointäkter från verksamheter i sektorer med hög klimatpåverkan, MSEK	14 185	12 952

Avstämning nettointäkter från verksamheter i sektorer med hög klimatpåverkan som används för att beräkna energiintensitet och växthusgasintensitet

MSEK	2025	2024
Nettointäkter från verksamheter i sektorer med hög klimatpåverkan som används för att beräkna energiintensitet och växthusgasintensitet	14 185	12 952
Nettointäkter, övriga	332	190
Nettointäkter totalt (enligt not 3)	14 517	13 141

E1-6 Bruttoväxthusgasutsläpp inom scope 1, 2, 3 och totala växthusgasutsläpp

Växthusgasutsläppen inkluderar samtliga bolag inom SJ-koncernen och är beräknade i enlighet med GHG-protokollet (Greenhouse Gas Protocol). Inga förändringar är gjorda sedan 2024 avseende avgränsningar, ställningstaganden eller principer. Växthusgaser som inkluderats i beräkningen är koldioxid (CO_2), metan (CH_4), dikväveoxid (N_2O), svavelhexafluorid (SF_6), fluorerade kolväten (HFCs) samt perfluorkolväten (PFCs).

Utsläpp är redovisade som koldioxid-ekvivalenter (CO_2e), vilket följer GHG-protokollet och är den vanligast förekommande beräkningsenheten för mätning av GWP (global warming potential) av växthusgaser. Det uttrycks i termer av GWP för en enhet av CO_2e. För GHG-beräkningen används den senaste datakällan för GWP vilket är IPCC:s sjätte utvärderingsrapport (AR6). SJ utgår från GWP100, vilket är mest använda och baseras på gasers växthuspåverkan under en 100-årsperiod.

Utsläppen redovisas enligt kontrollansatsen ”operationell kontroll” (operational control approach). Det innebär att utsläpp som SJ har operationell kontroll över, exempelvis hyrda lokalers energianvändning, rapporteras som om SJ ägde lokalerna själv i scope 1 och 2. Likaså antas SJ ha operationell kontroll över de fordon som SJ tilldelas för att utföra trafik på uppdrag av beställare inom upphandlad trafik, utsläpp från dessa fordon rapporteras därmed som om SJ ägde fordonen själv i scope 1 och 2.

Datakällor för scope 1 och 2

Utsläpp i scope 1 avser läckage av köldmedia i tåg eller lokaler samt bränsleförbrukning (fossil eller biodiesel) från tågdrift och lokaler.

I GHG-beräkningen av lokaler inkluderas även beräkning av företagsägda och hyrda fordon. Beroende på typ av fordon (bränsle eller elektricitet) rapporteras utsläppen i scope 1 eller scope 2. Beräkningen inkluderar enbart fordon vars syfte är att främst användas inom tjänst, och exkluderar förmånsbilar som anställda använder privat. Utsläppen från förmånsbilar rapporteras i scope 3.6 för milersättning för tjänsteresor med privat bil, och i scope 3.7 för pendlingsresor om dessa bilar används av den anställde när den reser mellan hem och jobb.

Beräkning av mängd förbrukat bränsle framgår i avsnitt ”E1-5 Energiförbrukning och energimix”. För beräkning av växthusgasutsläpp från bränslen i scope 1 används aktivitetsbaserade emissionsfaktorer för svenska och norska bränslen. För beräkning av köldmedia används dels leverantörsspecifika utsläpp då dessa brukar inkluderas i servicerapporter för kylsystem, dels aktivitetsbaserade emissionsfaktorer när typ av köldmedia och kilo har angivits.

Beräkning av mängd förbrukad elektricitet framgår i avsnitt ”E1-5 Energiförbrukning och energimix”. För beräkning av växthusgasutsläpp från elektricitet i scope 2 enligt marknadsbaserat används emissionsfaktor för det ursprung som framgår i elavtalet. För tågdriften 2025 var det en mix av vattenkraft och kärnkraft för SJ AB, och för övriga bolag vattenkraft. För lokaler till vilka vi köper förnybar el men saknar information om vilket energislag som används, baseras beräkningen på vindkraft. Ursprungsgarantier för fossilfri eller förnybar el köps för 100 (99,9) procent av total elförbrukning.

Emissionsfaktorerna baseras på EPD:er från Vattenfall, där utsläpp för hela livscykeln inkluderas förutom ”downstream infrastructure”. Exkluderingen baseras på riktlinjer för beräkning av utsläpp för resenärers tågresor enligt ISO 14083:2023 för persontransporter och samma exkludering tillämpas för lokaler så att beräkningen för fordon och lokaler blir densamma. För beräkning enligt platsbaserat används emissionsfaktor för landets genomsnittliga elmix. För beräkningen av utsläpp för fjärrvärme tas hänsyn till om det finns miljöavtal (ursprungsmärkt fjärrvärme) eller inte (residual).

För beräkningar av utsläpp i scope 1 och 2 har 99,9 procent (100) primärdata använts.

Utsläpp från värdekedjan

Växthusgasutsläpp från värdekedjan inkluderas utifrån genomförd väsentlighetsbedömning som medfört att åtta scope 3-kategorier ingår, se tabellen ”Växthusgasutsläpp inom scope 1, 2, 3 och totalt” nedan. Merparten av SJs utsläpp av växthusgaser under 2025 återfanns inom scope 3, där bland annat utsläpp relaterade till upprustning och underhåll av fordon ingår samt uppströms utsläpp från tillverkningen av diesel. Även den mat och dryck som erbjuds ombord på tågen och i SJs lounger är en betydande källa till växthusgaser.

Utsläpp nedströms har inkluderats i den utsträckning de förekommit under 2025. Inga uttjänta tåg har skrotats under året. Tåg som är på väg att bli uttjänta eller som är i behov av modernisering har renoverats och utsläppen rapporteras inom kategori 3.2 Kapitalvaror. Utbytta delar från tågen har i första hand återanvänts och i andra hand återvunnits i syfte att bidra till cirkulära resursflöden.

Avfall rapporteras inom kategori 3.5 Avfall genererat i verksamheter.

Datakällor för väsentliga kategorier i scope 3

För kategori 3.1 Inköpta varor och tjänster inkluderas leverantörers utsläpp för varor och tjänster såsom trafiknära fordonsunderhåll, städning, uniformer och den mat och dryck som erbjuds ombord, inköp av IT-utrustning samt utsläpp från ersättningstrafik. För beräkning av utsläpp inom kategorin identifierades de 100 största leverantörerna till SJ baserat på spend under 2025. Därefter gjordes en genomgång av vilka av dessa 100 leverantörer som hade relevanta aktiviteter med utsläpp för SJ att inkludera i sin GHG-beräkning. Exempel på aktiviteter som exkluderats från beräkningen är så kallad institutionell spend, bland annat banavgifter, samt pensionsavgifter.

För leverantörer används i första hand leverantörsspecifika utsläpp om den datan finns tillgänglig, dessa kan vara baserade på emissionsfaktorer som är produktspecifika, aktivitetsbaserade eller spend-baserade. När leverantörsspecifika utsläpp inte är tillgängliga gör SJ en egen beräkning baserat på leverantörsdata i andrahand. Denna leverantörsdata kan exempelvis vara ton inköpta stålprodukter levererat till SJ, eller kWh använd elektricitet i tjänst. SJ använder då aktivitetsbaserade emissionsfaktorer som matchar data så bra som möjligt baserat på typ av vara/tjänst och geografisk plats.

För beräkning av utsläpp i övriga väsentliga scope 3-kategorier används främst aktivitetsbaserade emissionsfaktorer.

För kategori 3.2 Kapitalvaror inkluderas anskaffning av nya fordon och renovering av befintliga fordon. För nya fordon ska utsläppen enligt GHG-protokollet rapporteras det år som SJ tar över ägandet, inga leveranser av nya tåg ägde rum 2025. För beräkning av växthusgasutsläpp från renovering av tåg används samma metod som för scope 3.1 Köpta varor och tjänster. Om leverantörsaktiviteten var ”ombyggnation” rapporteras utsläpp i scope 3.2 då renoveringarna ökar värdet på SJs befintliga kapitalvaror.

För kategori 3.4 Transporter och distribution i tidigare led inkluderas ersättningstrafik. Beräkningen baseras på mängden körda km för ersättningsbussar samt vilket drivmedel fordonet är registrerat för. För SJ Norge antas alla ersättningsbussar använda fossil EU diesel (EN 590) med 5 procents inblandning av biobränsle. Beräkningen för ersättningstaxi baseras på körda km. Ersättningshotell baseras på antalet nätter. I enlighet med GHG-Protokollets riktlinjer allokeras ersättningstrafik från kategori 3.1 Inköpta varor och tjänster till kategori 3.4 Uppströms transport och distribution för verksamhetsåret 2025.

För kategori 3.5 Avfall från egen verksamhet inkluderas endast utsläpp tillhörande deponi och förbränning utan energiåtervinning. Avfall för resterande avfallskategorier antingen materialåtervinns eller energiåtervinns, vilket enligt GHG-protokollet exkluderas för att inte utsläpp ska dubbelräknas med uppströms utsläpp för inköp av återvunna material och uppströms utsläpp för fjärrvärme.

För kategori 3.6 Tjänsteresor inkluderas tjänsteresor med flyg, privat bil (milersättning), hyrbil, taxi, tåg (ej drift av SJ), buss och färja. Även utsläpp från hotellnätter inkluderas. Tjänsteresor med SJ exkluderas för att undvika dubbelräkning.

För kategori 3.7 Pendlingsresor inkluderas resor till och från arbetet för koncernens cirka 7 100 (6 500) medarbetare samt utsläpp från hemarbete. SJ har verksamhet på många platser i stora delar av Sverige och Norge och utsläppen från pendlingsresor är betydande. För beräkningen av pendlingsresor och hemarbete skapades en pendlingsenkät som skickades ut till alla anställda. Enkäten var anonym och svarsfrekvensen blev cirka 23 procent (30). För alla pendlingsresor används aktivitetsbaserade emissionsfaktorer för pendlingssträckor med respektive färdmedel och antal dagar hemarbete. Pendlingsresor med SJ exkluderas för att undvika dubbelräkning.

För kategori 3.11 Användning av sålda produkter inkluderas utsläpp från energianvändning under resenärers köp av biljetter på dator eller mobil och visa upp biljett på mobil under resan. Beräkningen baseras på flera estimeringar för hur mycket energi som används, dock bedöms

utsläppen inte vara signifikanta även om antagandena skulle visa sig felaktiga.

För beräkningar av utsläpp i scope 3 har 49 procent (76) primärdata och 51 procent (24) sekundärdata använts.

Följande kategorier inom scope 3 har bedömts ej väsentliga:

- Kategori 8 Hyrda tillgångar: SJ saknar relevanta utsläpp inom denna kategori (rapporteras som egna tillgångar enligt operationell kontroll).
- Kategori 9 Nedströms transporter: SJ saknar relevanta utsläpp tillhörande denna kategori.
- Kategori 10 Bearbetning av såld vara: SJ saknar relevanta utsläpp inom denna kategori.
- Kategori 12 Sluthantering av såld vara: SJ saknar relevanta utsläpp inom denna kategori.
- Kategori 13 Uthyrda tillgångar: SJ saknar relevanta utsläpp inom denna kategori.
- Kategori 14 Franchises: Förekommer inte varför SJ saknar utsläpp inom denna kategori.
- Kategori 15 Investeringar: Förekommer inte varför SJ saknar utsläpp inom denna kategori.

Kvalitetssäkring

Fokus under arbetet har varit på utsläppsaktiviteter med höga utsläpp då även små fel kan få signifikant påverkan på resultatet. Utsläppsaktiviteter med små utsläpp genomgår samma kvalitetsgranskningar men inte på samma detaljnivå.

Baserat på utsläppsaktivitet och volymen varor eller tjänster som SJ köper måste mängden utsläpp vara proportionerlig. Bedömning har gjorts med hjälp av exempelvis referensdata från företag inom samma eller liknande bransch, och stöd från extern expertis med erfarenhet av aktiviteters utsläppsvolymer. Data från leverantörer och eventuella antaganden och estimeringar har diskuterats med leverantörer.

Krav på valda emissionsfaktorer är att de ska vara uppdaterade eller framtagna i närtid, matcha samma geografiska plats, och följa vald beräkningsmetodik. När precisa emissionsfaktorer saknats så används emissionsfaktorer som är så liknande och representativa som möjligt. SJ har använt beräkningsplattformen Our Impacts med över 100 000 emissionsfaktorer och därmed god täckning för olika aktiviteter och geografisk data.

Arbetet med att samla in data, välja emissionsfaktorer och genomföra beräkningar har genomförts av externa klimatexperter i samarbete med SJ.

Växthusgaspåverkan från tågdrift per personkilometer från SJs egna tåg

Växthusgasutsläpp från tågdrift av SJs egna tåg[1]

CO_2e/personkm	2025	2024
Växthusgasutsläpp från SJs egna tåg	0,27	0,34

[1] Företagsspecifikt mått.

Det företagspecifika måttet Växthusgasutsläpp från tågdrift av SJs egna tåg tar hänsyn till resandet på tågen och visar därmed hur väl vi lyckas med att bidra till att minska utsläppen från inrikes resor genom god beläggning på våra tåg. Måttet svarar också upp mot resenärers och kunders önskemål om data kring deras SJ-resas klimatpåverkan.

Eftersom samhällsnyttan uppstår när människor väljer att göra sina resor med tåg, är måttet uppbyggt som ett intensitetsmått för att även beakta resandet, mätt i personkilometer. Ett sådant mått möjliggör även jämförelse med andra aktörer och transportslag.

SJ arbetar både med att minska växthusgaspåverkan (täljaren) och öka resandet (nämnaren): Lägre växthusgaspåverkan ska nås genom ökad energieffektivitet och förbättrad konstruktion av köldmedier. Ökat resande ska nås genom fler platser ombord samt förbättrad kundnöjdhet och stärkt förtroende bland allmänheten. Lägre växthusgasutsläpp per personkm under 2025 beror på att SJ under 2024 övergick till att köpa fossilfri el för tågdrift istället för förnybar el. Fossilfri el har enligt miljövarudeklarationer (EPD) från elproducent lägre växthusgasutsläpp per kWh än förnybar el. Minskningen motverkades i viss utsträckning av ökade köldmedieläckage.

ISO-standarden 14083:2023 tillämpas för beräkning av utsläpp från persontransporter och i måttet inkluderas utsläpp från köldmedieläckage (scope 1), elförbrukning från tågdrift (scope 2) samt uppströms energirelaterade utsläpp (scope 3, kategori 3). Endast SJs egna tåg inkluderas utifrån att det endast är dessa tåg SJ har full rådighet över, från anskaffning till underhåll och trafikering, och för att tillgodose våra resenärers önskemål om att måttet ska vara representativt för resan med SJ.

Växthusgasutsläpp inom scope 1, 2, 3 och totalt

tCO_2e	Utfall basår 2024	Utfall 2025	Förändring 2025 jmf 2024, %	Mål 2030, förändring jämfört med basår 2024, %	Mål 2040, förändring jämfört med basår 2024, %
Scope 1-växthusgasutsläpp					
Bruttoväxthusgasutsläpp scope 1	29 929	26 116	-13	-42[1]	-90[2]
Procentandel scope 1-växthusgasutsläpp från reglerade utsläppshandelssystem, %	n/a	n/a			
Scope 2-växthusgasutsläpp					
Platsbaserade bruttoväxthusgasutsläpp inom scope 2	8 581	7 816			
Marknadsbaserade bruttoväxthusgasutsläpp scope 2	1 164	1 059	-9	-42[1]	-90[2]
Betydande växthusgasutsläpp inom scope 3					
Totala indirekta bruttoutsläpp scope 3	56 229	59 627	6		-90[2]
1 Inköpta varor och tjänster	14 217	17 837[3]	25		
2 Kapitalvaror	23 789	16 347	-31		
3 Bränsle- och energirelaterade verksamheter (ingår inte i scope 1 eller scope 2)	12 833	14 592	14	-25	
4 Transport och distribution i tidigare led	217	4 638[3]	2 037[3]		
5 Avfall genererat i verksamheter	30	49	63		
6 Tjänsteresor	1 085	1 238	14		
7 Anställdas pendling	4 059	4 925	21		
8 Tillgångar som leasas i tidigare led	n/a[4]	n/a[4]			
9 Transport i senare led	n/a[4]	n/a[4]			
10 Bearbetning av sålda produkter	n/a[4]	n/a[4]			
11 Användning av sålda produkter	0,05	0,04	-100		
12 Slutbehandling av sålda produkter	n/a[4]	n/a[4]			
13 Tillgångar som leasas i senare led	n/a[4]	n/a[4]			
14 Franchiseavtal	n/a	n/a			
15 Investeringar	n/a	n/a			
Totala utsläpp av växthusgaser					
Totala utsläpp av växthusgaser (platsbaserade)	**94 739**	**89 925**	**-4**		
Totala utsläpp av växthusgaser (marknadsbaserade)	**87 322**	**86 802**	**1**		

[1] Kortsiktigt mål är 42 procent absolut minskning av utsläpp i scope 1 och 2.
[2] Långsiktigt mål är 90 procent absolut minskning av totala utsläpp (scope 1, 2 och 3).
[3] Ersättningstrafik rapporteras från och med 2025 under kategori 3.4, tidigare kategori 3.1.
[4] Enligt väsentlighetsanalys saknar SJ relevanta utsläpp inom denna kategori, se motiveringar under rubriken ”Följande kategorier inom scope 3 har bedömts ej väsentliga”.

Biogena utsläpp från förbränning eller biologisk nedbrytning av biomassa separat från scope 1-växthusgasutsläppen

$tBioCO_2$	2025	2024
Scope 1 – Företagsbilar	112	103
Scope 1 – Lokaler (förbränning av träpellets i Norge)	378	537
Scope 1 – Tåg	4 400	6 721
Totala biogena utsläpp	**4 890**	**7 362**

Växthusgasintensitet

SJs tågtrafik och den ersättningstrafik som anlitas vid trafikstörningar är båda sektorer med hög klimatpåverkan enligt Bilaga 1 i förordning (EU) 2022/1288:Järnvägstrafik, passagerartransport (NACE-kod 49.10) samt Annan landtransport av passagerare (NACE-kod 49.39). Se avsnitt ”E1-5 Energiintensitet” för avstämning av nettointäkter från verksamheter i sektorer med hög klimatpåverkan som används för att beräkna växthusgasintensitet.

Växthusgasintensitet per nettointäkt

	2025	2024
Totala utsläpp av växthusgaser (platsbaserade) per nettointäkt, ton CO_2e/MSEK	6,34	7,31
Totala utsläpp av växthusgaser (marknadsbaserade) per nettointäkt, ton CO_2e/MSEK	6,21	6,12
Nettointäkter från verksamheter i sektorer med hög klimatpåverkan, MSEK	14 185	12 952



E5 – Resursanvändning och cirkulär ekonomi

Vår verksamhet bygger på att tillhandahålla resurseffektiva resor. Tåg har en mycket lång nyttjandeperiod, varför investeringar i helt nya fordon sällan behöver ske. Istället prioriteras att förlänga nyttjandeperioden genom omfattande upprustningar och moderniseringar, vilket minskar resursförbrukningen, reducerar klimatpåverkan och bidrar till en cirkulär ekonomi där befintliga material och komponenter återanvänds i stor utsträckning.

För att upprätthålla en modern, attraktiv, säker och pålitlig fordonsflotta krävs gediget underhåll och regelbunden upprustning där större åtgärder genomförs. Effektivt resursanvändande och cirkulär ekonomi utgör grund i våra fordonsplaner. Det är däremot ett nytt område för oss att rapportera på, samla in strukturerad data om samt målsätta. Arbetet enligt ESRS E5 påbörjades under 2025 och fortsätter under 2026, med syftet att stärka styrning, transparens och hållbar hantering av resursflöden i verksamheten.

Den långa livslängden, tillsammans med att tågen är i trafik så mycket det går med hänsyn taget till underhållsbehov, innebär ett högt resursutnyttjande.



– – Påverkan från resursanvändning förekommer uppströms.

SJ påverkar väsentligt negativt genom:

- Resursförbrukning från tillverkning av nya tåg och upprustning av tåg

SBM-3 Påverkan, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell

Resursanvändningen i både nyproduktion och upprustning medför en direkt miljöinverkan genom utvinning, bearbetning och transport av material. Merparten av denna inverkan uppstår i tidigare led i värdekedjan, där material produceras och komponenter tillverkas, vilket gör det svårt att fullt ut återställa de negativa effekterna av resursuttag. För SJ innebär detta ett särskilt ansvar att arbeta långsiktigt med cirkularitet, materialeffektivitet och livscykelperspektiv i hela leverantörskedjan.

Tågens långa nyttjandeperiod, i genomsnitt cirka 30 år, innebär att beslut som fattas idag får miljömässiga konsekvenser långt in i framtiden. Samtidigt innebär den långa livslängden, tillsammans med att tågen är i trafik så mycket det går med hänsyn taget till underhållsbehov, ett högt resursutnyttjande. Detta förstärks av att omsorgsfullt underhåll och regelbunden upprustning förlänger nyttjandeperioden ytterligare.

Till följd av detta är resursinflöden mer väsentliga för SJ än resursutflöden eller avfall. Den största miljöbelastningen uppstår i början av tågens livscykel när råvaror bryts, förädlas och transporteras, snarare än vid slutet. De materialresurser som tillförs ger upphov till klimat- och miljöpåverkan som i efterhand är svår att reducera. Vid livscykelns slut materialåtervinns i stort sett hela tåget, och tåg som fasas ut säljs ofta vidare för fortsatt användning.

Koppling till strategi och affärsmodell
Som statligt ägt bolag bedriver SJ sin verksamhet i linje med statens ägarpolicy och internationella riktlinjer för miljö, mänskliga rättigheter, arbetsvillkor och ansvarsfullt företagande. Hållbarhet är integrerat i koncernens styrning och strategi, vilket innebär att hänsyn till miljömässiga och sociala konsekvenser ska beaktas i beslut som rör investeringar, upphandlingar och underhåll av tågflottan.

Resursinflöden påverkar direkt vår förmåga att uppnå de långsiktiga strategiska målen för hållbart värdeskapande om att bidra till Skandinaviens klimatmål, leverera en motståndskraftig verksamhet och vara ett föredöme i klimatomställningen. Genom att arbeta med cirkulära lösningar och resurseffektiva processer stärker vi vår konkurrenskraft, minskar beroendet av ändliga resurser och säkerställer att vår verksamhet även långsiktigt bidrar till ett hållbart samhälle.

E5-1 Policyer för resursanvändning och cirkulär ekonomi

Arbetet med resursanvändning och cirkulär ekonomi utgår från styrdokument som anger ramarna för hur verksamheten ska förebygga och hantera miljömässig inverkan kopplade till materialflöden och resursinflöden. Hållbarhetspolicyn, Uppförandekoden för leverantörer samt Direktivet för tillbörlig aktsamhet lägger en tydlig grund för hållbar resursanvändning genom främst övergripande principer för miljöansvar, effektivt resursutnyttjande och riskhantering.

Därutöver finns andra viktiga styrdokument som mer detaljerat anger hur resurser ska hanteras och hur livslängd och nödvändiga åtgärder ska bedömas.

Hållbarhetspolicy
Med kraven i Statens ägarpolicy som utgångspunkt anger SJs hållbarhetspolicy styrande principer och inriktning för koncernens hållbarhetsarbete i hela värdekedjan, se avsnitt ”E1-2 Policyer för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna”. Arbetet ska enligt hållbarhetspolicyn utgå ifrån hushållnings- och kretsloppsprincipen, där avfallstrappan och dess fem nivåer används (minimera, återanvända, återvinna, utvinna energi och deponera). Resurser ska användas effektivt, avfall ska minimeras och livscykelperspektivet ska integreras i beslut som rör investeringar, upphandlingar och drift.

Uppförandekod för leverantörer
Enligt Uppförandekod för leverantörer ska SJs leverantörer bedriva sin verksamhet på ett ansvarsfullt sätt genom att kontinuerligt och systematiskt arbeta för att minska den negativa miljö- och klimatpåverkan som är förknippad med verksamheten och leveranskedjan.

Leverantören ska bedriva ett systematiskt miljöarbete för att bedöma, identifiera, förebygga och minska faktisk och potentiell negativ miljöpåverkan. Genom att ha mål och rutiner för att identifiera, mäta och följa upp sin miljöpåverkan ska leverantören arbeta med att ständigt förbättra sin miljöprestanda och minimera påverkan på naturresurser, klimat och miljö. Om påverkan inte helt kan undvikas eller minskas ska möjligheten till gottgörelseåtgärder beaktas. Se avsnitt ”E1-2 Policyer för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna”.

Direktivet för tillbörlig aktsamhet
Direktivet för tillbörlig aktsamhet, som antogs under 2025, beskriver hur risker kopplade till resursanvändning och cirkulär ekonomi ska identifieras, bedömas och hanteras i hela värdekedjan. Se avsnitt ”BP-2 §7 c Styrning för arbetstagare i värdekedjan”.

E5-2 Åtgärder och resurser för resursanvändning och cirkulär ekonomi

Under 2025 inleddes ett strukturerat arbete med att stärka förståelsen för resursanvändningen i värdekedjan för att kunna identifiera områden där material- och resurseffektiviteten kan förbättras. Arbetet har i första hand fokuserat på kartläggning och analys av materialflöden relaterat till pågående investeringar i fordonsflottan.

Utifrån styrdokument har åtgärder vidtagits i pågående fordonsprojekt med syfte att minska användningen av jungfruliga material och främja cirkulära lösningar. Åtgärderna har beslutats i samband med avtalstecknande längre tillbaka i tiden, men implementeras successivt i takt med att upprustningarna fortlöper och leveranser av moderniserade tåg till SJ sker.

Åren 2022–2030 investerar vi upp till 19 miljarder kronor i befintliga och nya tåg, där åtgärderna nedan bidrar till effektiv resursanvändning och cirkulär ekonomi. Finansiering framgår i avsnittet ”E1-3 Åtgärder och resurser med avseende på klimatförändringspolicyer”. Resurser finns tillgängliga för att hantera väsentlig inverkan.

Värdebevarande livsförlängning
Det viktigaste bidraget till att minska resursförbrukningen från tågtillverkning är valet att upprusta tåg istället för att köpa nya. För fordon som ska avvecklas undersöks möjligheten till vidareförsäljning, vilket ytterligare förlänger nyttjandetiden av befintliga fordon och minskar behovet av nyproduktion.

SJs investeringsprogram omfattar vid sidan av ny snabbtågsflotta och regionaltågsflotta även modernisering/upprustning av den befintliga fordonsflottan. Den mest omfattande upprustningen genomgår X 2000 där allt utom stålkorg och boggier byts ut, interiört såväl som exteriört. Omfattningen på övriga upprustningar varierar utifrån behov och syfte.

Cirkulär design
Principer för cirkulär design har integrerats i kravställningen för nya fordon. Vid val av material och lösningar bör ett livscykelperspektiv tillämpas för att minska miljöpåverkan under såväl tillverkning som användning. Fokus har varit på att öka produkternas livslängd, möjliggöra återanvändning och förenkla framtida reparationer, renoveringar och materialåtervinning.

Interiören har utformats för att kunna anpassas till framtida behov utan omfattande ombyggnad för att minska behovet av nyproduktion. Textilier i de nya snabbtågens säten har hög slitstyrka för att förlänga livslängden och minska materialsvinnet. Krav har även ställts på att delar som utsätts för särskilt slitage såsom sittdynor, armstöd och läslampor ska vara lätt utbytbara utan verkstadsbesök. SJ har som målsättning att våra nya regionaltåg och snabbtåg ska vara 100 procent återvinningsbara.

Hållbara materialval
Inom upprustningsprojekten ställs tydliga krav på material och utformning för att bidra till en god kundupplevelse, driftsäkerhet och hållbarhet genom förlängd livslängd. Materialen ska underlätta städning och underhåll, vara slitstarka och tåla långvarig användning. Ytor och komponenter utformas för att motverka klotter, skadegörelse och annan påverkan.

Återanvändning och återvunnet material
Återanvändning och återvinning minskar behovet av jungfruligt material. I upprustningen av nattågsvagnar har vi kravställt att återanvänt och återvunnet material ska användas i första hand och förnybara material prioriteras. SJ strävar efter att material och komponenter ska vara 100 procent återvinningsbara och alla avvikelser ska vara väl motiverade med konsekvensbeskrivning av alternativ. Komponenter bör vara enkla att separera och individuellt utbytbara. Storleken av sådana delar ska anpassas utifrån att undvika onödig materialåtgång och avfallsgenerering. Bortmonterat material och utrustningar ska i första hand återanvändas eller material återvinnas.

I flera upprustningsprojekt har även befintliga komponenter bevarats och återanvänts. Exempelvis behålls alltså stålkorg och boggier i X 2000 vid moderniseringen, vilket sparar stora mängder material jämfört med nyproduktion. Bord som byts ut vid upprustningen av dubbeldäckare fräschas upp och monteras i de sittvagnar som också rustas upp. Delar från upprustade tåg sparas också för användning som reservdelar, exempelvis flyttas strömavtagare som byts i samband med moderniseringen av X 2000 till lok. Denna typ av återbruk minskar både resursförbrukning och klimatpåverkan.

Intelligent underhåll
I samband med upprustningar och nyproduktion kopplas komponenter och system upp så att de kan skicka data vilket möjliggör så kallat intelligent underhåll. Intelligent underhåll är resurseffektivt då det innebär att komponenter byts innan de går sönder och orsakar fordonsfel, men inte onödigt tidigt. Utifrån förbestämda regler skickas varningar till depån så underhållet kan genomföras nästa gång tåget är ur trafik.

Transport- och samordningsåtgärder
Vid leverans och ombyggnation av tågfordon samordnas transporter tillsammans med andra kunder på samma produktionssite, vilket minskar utsläpp och resursåtgång kopplad till logistik.

De tåg som rustas upp i Sverige och Finland transporteras på järnväg till verkstaden.

E5-3 Mål för resursanvändning och cirkulär ekonomi

En stor andel av den miljöinverkan vi har inom resursanvändning och cirkulär ekonomi uppstår uppströms i vår värdekedja. Därför är leverantörernas mål och ambitionsnivå inom dessa områden direkt relevanta för vår möjlighet att minska den negativa inverkan och nå våra egna ambitioner.

SJ ställer krav på att nya tåg ska vara 100 procent återvinningsbara. Kravet är inskrivet i upphandlingskontrakten, vilket innebär att återvinningsbarhet är bindande redan från avtalsfasen. Hur återvinningsbarheten ska säkerställas, mätas och verifieras fastställs i dialog med leverantören och utvecklas vidare i samband med uppföljning av leveranser. På så sätt integreras vår egen ambitionsnivå i leverantörsledet, samtidigt som vi säkerställer att uppfyllnaden kontrolleras och följs upp över tid. SJ saknar därför idag uppföljningsbara mål för den negativa påverkan.

Leverantörerna har egna cirkularitetsmål kopplat till de fordon som ska levereras till SJ, exempelvis avseende ökad återvinningsgrad, högre materialåtervinningsbarhet och förbättrad resurseffektivitet. Dessa mål bidrar till minskat beroende av primära råvaror, till att stödja mer cirkulära produktflöden och i förlängningen reducera SJs väsentliga negativa miljöinverkan.

E5-4 Resursinflöden

Tillverkning av nya tåg och upprustning av befintliga tåg innebär betydande resursinflöden, i vissa fall av jungfruliga och kritiska material. Under 2025 tog SJ emot leveranser av upprustade tåg, vilket medförde tillförsel av stora mängder material. Eftersom den största miljöpåverkan uppstår i tidigare led av värdekedjan är det viktigt att kartlägga och följa upp dessa inflöden för att minska användningen av jungfruliga material och öka graden av återvunnet och återanvänt innehåll.

Under 2025 har ett arbete påbörjats för att kartlägga kvantiteter av de material som köps in inom fordonsprojekten. Den centrala delen av resursinflöden till SJ sker genom våra leverantörer av nya tåg och upprustningar. Den leverantörsdialog som tidigare genomförts inom ramen för rapporteringen för ESRS E1 har därmed utvidgats till att – utöver klimatpåverkan – även inkludera resursinflöden i fordonsprojekten. Målet med leverantörsdialogen har varit att fullt kunna rapportera enligt standarden och få ut kvantitativa data på samtliga de material som tillförs vid upprustningen av SJs fordon.

Leverantörsdialogen har genomförts genom riktade förfrågningar till leverantörer i pågående fordonsprojekt med leveranser till SJ under 2025. Resursinflödena som efterfrågats omfattar nytt inflöde av material inom upprustningsprojekten av SJs fordonsflotta. Det omfattar inte materialflöden kopplade till drift, underhåll eller avfall som genereras hos externa aktörer. Leverantörerna har ombetts att rapportera materialdata per materialkategori i kilogram (kg) eller ton (t), samt, om möjligt, specificera återvunnet och återanvänt innehåll.

Rapporteringen har begränsats av den data som leverantörer har kunnat leverera inom ramen för deras nuvarande avtal. I dagsläget har vi inom de aktuella upprustningsprojekten inte inkluderat krav på våra leverantörer att tillhandahålla kvantifierade data på vilka material som sätts in i de upprustade tågen. SJ använder infasningsregler och rapporteringen av resursinflöden till fordonsupprustningar under 2025 görs kvalitativt.

Dialogen med leverantörerna fortsätter för att undersöka möjligheterna till en högre detaljnivå i kommande rapportering. Täckningsgrad, datakvalitet och redovisningsprinciper kommer därmed successivt att förbättras i takt med att rutiner kring datarapporteringen etableras och leverantörskrav för att leverera data kring resursinflöden integreras i upphandling och avtal.

För leverantörer av nya tåg finns krav på att dokumentera val och kvantifiering av material. För nya tåg upprättas även EPD:er (Environmental product declaration) där leverantören ska genomföra en inventering av materialval vid design av fordonet och definiera vikter och kategorier för dessa material. Genom dessa åtgärder ser SJ att rapporteringen för nytillverkade tåg kommer att kunna göras på en högre detaljnivå.

Beskrivning av resursinflöden

Rapporteringen är avgränsad till de upprustade tåg som SJ erhållit under innevarande period.

Inom projekten görs flera typer av åtgärder, exteriört, interiört och på tekniska system. En stor del av åtgärderna omfattar ytskiktsrenovering, till exempel utvändig målning och foliering samt byte av mattor och textilier ombord. Merparten av materialinflödena bedöms däremot ske inom åtgärder kring inredning som slits efter långvarig användning, exempelvis upprustning eller byte av säten, sängar i nattågsvagnar, gardiner och bord. I de flesta fall byts även delar på toaletterna, såsom toalettstolar, skötbord och duschar. Åtgärder görs även för att förbättra tekniska system, främst el, wifi och ventilation.

De materialkategorier som bedöms relevanta utifrån åtgärderna inom upprustningsprojekten är främst textil, metall, trä, porslin, glas och plast. Nedan beskrivs dessa flöden kvalitativt.

Textil
Används i säten/soffor, gardiner och rullgardiner och mattor, för komfort, estetik och akustik (bullerdämpning). Slitstarka, brandtestade tyger med lång livslängd prioriteras; stoppning dimensioneras för hög sittkomfort och enkel renovering.

Metall
Stål återfinns i bärande strukturer och underrede för hållfasthet; rostfritt stål i våta och utsatta miljöer (bordsstativ, serveringsmoduler, sanitetsdetaljer) för hygien och korrosionsskydd; aluminium i paneler och inredningsdetaljer där låg vikt och god formstabilitet efterfrågas. Koppar används i armaturer samt i kablage, kraft- och signalledningar, driv- och styrutrustning tack vare sin ledningsförmåga och driftsäkerhet.

Trä och träläminat
Förekommer i bordsskivor och inredningspaneler för robusta, lättskötta ytor samt för estetik.

Porslin/komposit
Tvättställ och vissa sanitetsdetaljer utförs i sanitetsporslin eller motsvarande komposit för hygien, slitstyrka och enkel rengöring.

Glas
Härdat/laminerat glas i fönster och dörrar för säkerhet och god sikt.

Plast, gummi och kompositer
Golv- och väggmattor i högslitstarka polymerer för halkskydd och enkel städning; PEX-rör i vattensystem; tätningar, packningar och vibrationsdämpare i gummi för komfort och bullerreduktion; folier och laminerade ytskikt för tåliga, lättstädade ytor.

E – Redovisning enligt EU-taxonomin

Taxonomiförordningen, EU-förordning 2020/852,syftar till att klassificera vilka investeringar som är miljömässigt hållbara. Merparten av SJs verksamhet omfattas av taxonomin då den är hänförlig till taxonomins aktivitet 6.1 Persontransport mellan städer på järnväg eftersom SJ investerar i och utför persontransport på järnväg mellan städer.

Dubbelrapportering förekommer således inte.

Merparten av den verksamhet som omfattas är även miljömässigt hållbar enligt taxonomin. För att vara miljömässigt hållbar enligt taxonomin behöver följande vara uppfyllt:

- Väsentligt bidrag till ett av taxonomins miljömål
- Inte orsaka betydande skada på något av de övriga miljömålen
- Uppfylla minimiskyddsåtgärder

SJ har valt att för taxonomirapporteringen 2025 tillämpa Kommissionens delegerade förordning (EU) 2026/73 av den 4 juli 2025 och som därefter, genom publicering den 8 januari 2026 i EU:s officiella tidning, fastställdes för tillämpning i 2025 års rapporter. Det innebär att presentationsformatet förändrats jämfört med föregående år men att tillämpningen av kriterier för tillämplighet och förenlighet är desamma som 2024.

Väsentligt bidrag till ett av taxonomins miljömål

Den trafik SJ utför med el- och hybridtåg bidrar väsentligt till taxonomins miljömål 1 Begränsning av klimatförändringar, inget annat mål är relevant.

Trafiken som utförs med hybridtåg är enligt taxonomin en omställningsaktivitet, vilket innebär en aktivitet som stödjer omställningen till en klimatneutral ekonomi i väntan på ett tekniskt och ekonomiskt genomförbart koldioxidsnålt alternativ. Inom upphandlad trafik körs dieseltåg på vissa ej elektrifierade sträckor, dieseltågstrafiken är inte miljömässigt hållbar enligt taxonomin.

Orsakar inte betydande skada

SJs eltåg bidrar väsentligt till miljömålet Begränsning av klimatförändringar utan att orsaka betydande skada på taxonomins övriga miljömål. Nedan förklaras varför SJ inte orsakar betydande skada på de av taxonomins miljömål som är tillämpliga för aktivitet 6.1 Persontransport mellan städer på järnväg.

Anpassning till klimatförändringar
SJ har kartlagt hur klimatförändringar kan påverka verksamheten. De tre klimatscenarier som SMHI tagit fram för åren 2041–2070 har beaktats då tågen har en förväntad ekonomisk livslängd på cirka 30 år. Kartläggningen har avgränsats till att avse Sverige.

SJ har vidtagit åtgärder och tagit fram planer för att anpassa verksamheten till klimatförändringar och allt frekventare extremväder som följd därav. SJ ansvarar för att säkerställa komfort och säkerhet för kunder och medarbetare. De krav som ställts på nya snabbtåg och regionaltåg har utformats utifrån klimatförändringar och ökat behov av att klara extremväder.

SJ bedömer att kraven gällande klimatanpassning är uppfyllda.

Förebyggande och bekämpning av föroreningar
SJ äger endast eltåg, vars motorer inte ger upphov till föroreningar. Inom den norska verksamheten kör vi hybridtåg, som både kan drivas med el och diesel. Dessa motorers utsläpp håller sig under angivna gränsvärden.

SJ bedömer att kraven gällande förebyggande och bekämpning av föroreningar är uppfyllda.

Omställning till cirkulär ekonomi
Avfall som uppstår i samband med underhåll av tågen hanteras i enlighet med avfallsdirektivet. Tåg har en lång livscykel och SJ underhåller och renoverar dem varsamt för att förlänga livslängden ytterligare. SJs tåg kan plockas isär och återvinnas i hög utsträckning, och inför skrotning tas en fordonsspecifik skrotningsmanual fram.

SJ bedömer att kraven gällande omställning till cirkulär ekonomi är uppfyllda.

Minimiskyddsåtgärder

Efterlevnad av minimiskyddsåtgärderna kräver att SJ har policyer och processer för att säkerställa efterlevnad av OECD:s riktlinjer för multinationella företag, FN:s vägledande principer för företagande och mänskliga rättigheter, de åtta kärnkonventionerna i ILO:s deklaration om grundläggande principer och rättigheter i arbetet samt FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna. Minimiskyddsåtgärderna omfattar mänskliga rättigheter inklusive arbetares rättigheter, mutor och korruption, skatt samt rättvis konkurrens.

SJs hållbarhetspolicy fastställer ansvaret att arbeta enligt de internationella ramverken ovan för samtliga områden som omfattas av minimiskyddsåtgärderna. SJ har även en intern uppförandekod för samtliga medarbetare samt en uppförandekod för leverantörer som kravställer efterlevnaden av hållbarhetspolicyn i den egna verksamheten och värdekedjan.

Under 2024 genomfördes en analys av SJ-koncernens efterlevnad av minimiskyddsåtgärderna. Analysen visade att det finns policyer och pro-

cesser för samtliga områden som omfattas samt några områden som kan förstärkas som adresserats i en handlingsplan. Under 2025 har därför Direktiv mot mutor och korruption samt Direktiv för tillbörlig aktsamhet antagits, med åtgärder kopplade för att leva upp till direktivens lydelser.

Allvarliga oegentligheter eller missförhållanden ska anmälas till visslarsystemet dit medarbetare och andra kan vända sig.

Under 2025 har Diskrimineringsombudsmannen bedömt att SJ AB har överträtt diskrimineringslagstiftningen i samband med ledsagning av en rullstolsburen resenär. Diskrimineringen har skett i strid med SJs styrande dokument och åtgärder har vidtagits för att ytterligare förtydliga och informera medarbetare om de skyldigheter som föreligger. Inget annat bolag i SJ-koncernen har under 2025 varit föremål för domar avseende överträdelser av mänskliga rättigheter, arbetares rättigheter, mutor/korruption, skatt eller konkurrens.

SJ bedömer att minimiskyddsåtgärderna efterlevs.

Beräkning av nyckeltal

Omsättning
Intäkter som är relaterade till trafik med el- och hybridtåg är miljömässigt hållbara enligt taxonomin. Den andel som inte är miljömässigt hållbar enligt taxonomin avser intäkter relaterade till den dieseltågstrafik som SJ utför inom upphandlad trafik på ännu ej elektrifierade sträckor.

Redovisningsprinciper
Omsättning avser nettoomsättningen i resultaträkningen och specificeras i not 3. Merparten av SJs omsättning omfattas av aktivitet 6.1 Persontransport mellan städer på järnväg. Omsättningen som omfattas avser främst biljettintäkter och bokningsavgifter, trafikavtalsintäkter inom upphandlad trafik (exklusive intäkter för ersättningstrafik) och intäkter från försäljning ombord av mat och dryck.

Intäkter för ersättningstrafik, vidarefakturering av lokalhyra och övriga intäkter omfattas inte av taxonomin.

Viktiga uppskattningar och bedömningar
I vissa trafikavtal ansvarar SJ för planerad och/eller oplanerad ersättningstrafik med buss/taxi. SJ bedömer att intäkter för denna ersättningstrafik inte omfattas av aktivitet 6.3 Persontransport på väg i städer och förorter, eftersom SJ inte är huvudman för dessa aktiviteter, inte utför någon drift av dessa fordon och inte heller äger eller hyr dessa fordon.

Kapitalutgifter
De kapitalutgifter som omfattas av taxonomin avser kapitalutgifter för de tillgångar som SJ redovisar som sina tillgångar. Den verksamhet som SJ investerar i är miljömässigt hållbar enligt taxonomin då den är relaterad till de eldrivna tåg som SJ äger. SJ äger endast eldrivna tåg.

Redovisningsprinciper
Kapitalutgifter avser investeringar i materiella anläggningstillgångar och immateriella tillgångar, se not 9 och 11, och tillkommande nyttjanderätter, se not 10. Merparten av SJs investeringar i tillgångar omfattas av aktivitet 6.1 Persontransport mellan städer på järnväg. Investeringar i materiella anläggningstillgångar avser nästan uteslutande investeringar i tågfordon (varav samtliga är eldrivna).

Investeringar i immateriella tillgångar omfattar mestadels investeringar i verksamhetsnära IT-system. Tillkommande nyttjanderätter avser i hög utsträckning verkstäder, åkstationer och andra lokaler som har direkt koppling till aktivitet 6.1.

Driftsutgifter
SJs driftsutgifter som omfattas av taxonomin avser underhållsutgifter för SJs tillgångar. Den verksamhet som SJ har underhållsutgifter för är miljömässigt hållbar enligt taxonomin då den är relaterad till de eldrivna tåg som SJ äger. SJ äger endast eldrivna tåg.

Redovisningsprinciper
De driftsutgifter som SJ har som omfattas av taxonomin avser underhållsutgifter för SJs tillgångar som avser aktivitet 6.1 Persontransport mellan städer på järnväg. Underhållsutgifter som omfattas avser främst tekniskt fordonsunderhåll men även underhåll av immateriella tillgångar som syftar till att säkerställa en fortsatt och effektiv funktion hos tillgången.

SJs tillgångar avser i hög grad tillgångar som omfattas av aktivitet 6.1, varför underhållsutgifterna av dessa tillgångar också i hög grad omfattas av taxonomin.

Viktiga uppskattningar och bedömningar
Depåtjänster avser dagligt underhåll av fordonen så som städning för daglig drift och trivsel ombord. Depåtjänsterna syftar inte främst till att säkerställa en fortsatt och effektiv funktion hos själva fordonet och ingår därför inte i beräkningen av nyckeltalet.

Nyckeltal

					Uppdelning per miljömål av taxonomiförenliga verksamheter											
2025	Totalt MSEK	Andel av verksamheter som omfattas av taxonomin %	Verksamheter som är förenliga med taxonomikraven MSEK	Andel av verksamheter som är förenlig med taxonomikraven %	Begränsning av klimatförändringar %	Anpassning till klimatförändringar %	Vatten %	Cirkulär ekonomi %	Föroreningar %	Biologisk mångfald %	Andel av möjliggörande verksamhet %	Andel av omställningsverksamhet %	Icke-bedömda verksamheter som anses vara icke-väsentliga %	Verksamheter som är förenliga med taxonomikraven under föregående räkenskapsår, 2024 MSEK	Andel av verksamheter som är förenliga med taxonomikraven under föregående räkenskapsår, 2024 %
Omsättning	14 517	95	13 218	91	91							3		11 975	91
Kapitalutgifter	1524	100	1517	100	100									1 884	100
Driftsutgifter	1 195	100	1 195	100	100									1 069	100

Nyckeltal: Omsättning

					Miljömål för verksamheter som är förenliga med taxonomikraven								
Ekonomiska verksamheter, 2025	Kod	Omsättning som omfattas av taxonomin (andel taxonomitillämplig omsättning) %	Omsättning som är förenlig med taxonomikraven (belopp, taxonomiförenlig omsättning) MSEK	Omsättning som är förenlig med taxonomikraven (andel, taxonomiförenlig omsättning) %	Begränsning av klimatförändringar %	Anpassning till klimatförändringar %	Vatten %	Cirkulär ekonomi %	Föroreningar %	Biologisk mångfald %	Möjliggörande verksamheter	Omställningsverksamhet	Andel som är förenlig med taxonomikraven av den andel som omfattas av taxonomikraven %
Persontransport mellan städer på järnväg (eltåg)	CCM 6.1	88	12 807	88	88								100
Persontransport mellan städer på järnväg (hybridtåg)	CCM 6.1	3	412	3	3							3	100
Persontransport mellan städer på järnväg (dieseltåg)	CCM 6.1	4	0	0									0
Summan av förenligheten per mål					91								
Omsättning totalt		95	13 218	91	91								91

Nyckeltal: Kapitalutgifter

					Miljömål för verksamheter som är förenliga med taxonomikraven								
Ekonomiska verksamheter, 2025	Kod	Kapitalutgifter som omfattas av taxonomin (andel taxonomitillämpliga kapitalutgifter) %	Kapitalutgifter som är förenliga med taxonomikraven (belopp, taxonomiförenliga kapitalutgifter) MSEK	Kapitalutgifter som är förenliga med taxonomikraven (andel, taxonomiförenliga kapitalutgifter) %	Begränsning av klimatförändringar %	Anpassning till klimatförändringar %	Vatten %	Cirkulär ekonomi %	Föroreningar %	Biologisk mångfald %	Möjliggörande verksamheter	Omställningsverksamhet	Andel som är förenlig med taxonomikraven av den andel som omfattas av taxonomikraven %
Persontransport mellan städer på järnväg	CCM 6.1	100	1 517	100	100								100
Summan av förenligheten per mål					100								
Kapitalutgifter totalt		100	1 517	100	100								100

Nyckeltal: Driftsutgifter

					Miljömål för verksamheter som är förenliga med taxonomikraven								
Ekonomiska verksamheter, 2025	Kod	Driftsutgifter som omfattas av taxonomin (andel taxonomitillämpliga driftsutgifter) %	Driftsutgifter som är förenliga med taxonomikraven (belopp, taxonomiförenliga driftsutgifter) MSEK	Driftsutgifter som är förenliga med taxonomikraven (andel, taxonomiförenliga driftsutgifter) %	Begränsning av klimatförändringar %	Anpassning till klimatförändringar %	Vatten %	Cirkulär ekonomi %	Föroreningar %	Biologisk mångfald %	Möjliggörande verksamheter	Omställningsverksamhet	Andel som är förenlig med taxonomikraven av den andel som omfattas av taxonomikraven %
Persontransport mellan städer på järnväg	CCM 6.1	100	1 195	100	100								100
Summan av förenligheten per mål					100								
Driftsutgifter totalt		100	1 195	100	100								100



Samhällsansvarsinformation

S1 – Den egna arbetskraften

Våra drygt 7 000 medarbetare är avgörande för att vi ska upprätthålla och utveckla tågtrafiken i Sverige och Norge med ett gott kundbemötande. Inom koncernen finns många olika roller som alla bidrar till att öka förtroendet för SJ.

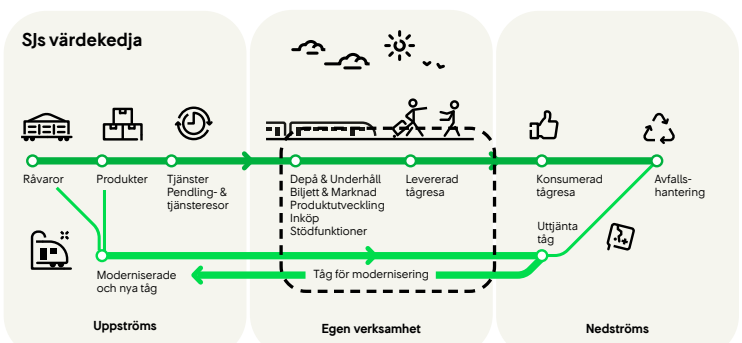
Mötet med kund är väsentligt i vår strategi och vi behöver därför ha medarbetare på många av de platser vi trafikerar i Sverige och Norge. Våra medarbetare har goda möjligheter att påverka och på olika sätt göra stor skillnad för våra resenärer varje dag.

SBM-3 Påverkan, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell

Mötet med kund är väsentligt i vår strategi och vi behöver därför ha medarbetare på många av de platser vi trafikerar i Sverige och Norge. Inom tydliga mandat har våra kundnära medarbetare genom sitt bemötande goda möjligheter att påverka och på olika sätt göra stor skillnad för våra resenärer varje dag. Lika viktigt för att erbjuda Skandinaviens mest attraktiva kunderbjudande inom resor är att det som kunderna inte ser fungerar väl – att tågen är väl underhållna, att IT-systemen fungerar och att SJ sköter sina leverantörsbetalningar. Vår strategi och affärsmodell förutsätter således kompetenta och engagerade medarbetare på alla roller inom koncernen.

För att förebygga brist på relevant kompetens är ett av våra långsiktiga strategiska mål för hållbart värdeskapande att bli branschens mest attraktiva arbetsgivare. Medarbetarstrategin är utvecklad för att möta medarbetarnas förväntningar med ett tydligt hållbarhetsåtagande och ett värderingsstyrt arbetssätt.

I medarbetarstrategin finns ett erbjudande med konkurrenskraftiga arbetsvillkor, utvecklingsmöjligheter och en attraktiv arbetsplats med inkluderande och ansvarstagande kultur. SJs värderingar ska spegla en kultur där självledarskap



– – Påverkan, risker och möjligheter på och från SJs egna arbetskraft förekommer inom den egna verksamheten.

SJ påverkar väsentligt positivt genom:

- SJ uppfattas som en långsiktig arbetsgivare i branschen

SJ påverkar väsentligt negativt genom:

- Olyckor och arbetsskador ombord samt i depå
- Hot och våld från kunder i offentlig miljö

och engagemang är bärande. Detta sammantaget är viktiga faktorer för att motverka stress och stärka balansen mellan arbete och privatliv samt jämlikhet.

SJs trafik och därmed personalbehov varierar mellan åren, inte minst till följd av affärsmodellen med engagemang inom upphandlad trafik där tilldelningsbeslut styr vilka affärer vi ansvarar för. Frekventa upphandlingar, särskilt de senaste åren med flera nödavtal, medför att anställda inom branschen återkommande byter arbetsgivare och därmed kollektivavtal och arbetsvillkor. Inom denna föränderliga bransch uppfattas SJ som en långsiktig arbetsgivare. Det statliga ägandet möjliggör för oss att tänka långsiktigt kring våra medarbetare och att vi även kör kommersiell trafik gör att vi kan erbjuda andra tjänster och karriärmöjligheter inom koncernen. Vår strategi är att så länge som möjligt behålla medarbetare och att erbjuda fortsatta anställningar när vi lämnar upphandlade affärer. Detta för att bevara kompetens och längre fram undvika personalbrist.

Kundmötet är en viktig del i vår strategi. Det innebär att arbetsmiljön för främst tåg- och kundvärdar och stationspersonal är densamma som resenärer och andra personer vistas i. Det tuffare samhällsklimatet påverkar därför även våra kundnära medarbetare när de rör sig i offentlig miljö, ombord på tågen eller i stationsmiljöer, med bland annat hot och våld mot tjänstepersoner, något som är totalt oacceptabelt. Hot och våld är däremot sällsynt i andra miljöer och för andra roller inom SJ.

Tåg är otroligt tunga med lång bromssträcka och driften kräver vanligen högspänningsledningar, alternativt dieselmotorer. Det medför faror för dem som arbetar inom underhållsverksamheten och de som arbetar ombord med att hantera fordonen. För resenärer är tåg ett relativt säkert sätt att färdas.

Identifierade väsentliga inverkningar, risker och möjligheter på den egna arbetskraften har inte påverkat strategi eller affärsmodell. Däremot har åtgärder vidtagits för att maximera positiv inverkan, minimera negativ inverkan och hantera finansiell risk.

Inom koncernen finns både roller som är schemalagda och bemannas dygnet runt och administrativa roller som huvudsakligen arbetar kontorstid och i viss utsträckning kan distansarbeta. Egna arbetskraften omfattar främst personer som har anställningsavtal med SJ, men även inhyrd personal som upprätthåller förhandlade roller. Inhyrd personal förekommer främst vid tjänstledighet inklusive föräldraledighet, medan rekrytering av ordinarie anställd pågår eller vid tillfällig bristsituation såsom lokförarbristen som rådde efter pandemin.

För SJs egna arbetskraft finns främst möjligheter till följd av samhällets förändringar i strävan att begränsa klimatpåverkan i enlighet med Parisavtalet. Tågresor har låg klimatpåverkan och de fordonsinvesteringar vi genomför syftar till att öka vårt utbud så att fler kan välja att resa med oss. Fler avgångar och resenärer innebär behov av att nyrekrytera inom främst den kommersiella verksamheten.

S1-1 Styrning för den egna arbetskraften

Hållbarhetspolicy

Med kraven i Statens ägarpolicy som utgångspunkt anger SJs hållbarhetspolicy styrande principer och inriktning för koncernens hållbarhetsarbete i hela värdekedjan, se avsnitt ”E1-2 Policyer för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna”. Policyn omfattar samtliga verksamheter inom SJ-koncernen och därmed alla medarbetare inklusive styrelseledamöter och självständiga uppdragstagare. Hållbarhetspolicyn ingår som en del i den obligatoriska miljöutbildningen.

Av Hållbarhetspolicyn framgår att SJ respekterar FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna samt ILO:s deklaration och kärnkonventioner om grundläggande principer och rättigheter i arbetslivet. Arbetet med att respektera mänskliga rättigheter utgår från de tio principerna i FN:s Global Compact, FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter och OECD:s riktlinjer för multinationella företag. SJ tar starkt avstånd från alla former av människohandel, tvångsarbete eller barnarbete bland egna arbetskraften och i hela värdekedjan.

Arbetsmiljöpolicyn ingår som en del i SJs hållbarhetspolicy. Arbetsgivaren har enligt Arbetsmiljölagen det yttersta ansvaret för det systematiska arbetsmiljöarbetet och arbetstagarens ansvar är att samarbeta och bidra till god arbetsmiljö. Det systematiska arbetsmiljöarbetet bedrivs inom ramen för Arbetsmiljölagen i samverkan med skyddsombud och arbetstagare.

Intern uppförandekod

SJs interna uppförandekod och värdeord ger handfast vägledning för hur alla som arbetar inom koncernen oavsett anställningsform ska agera för att bemöta varandra med ömsesidig respekt. Koden anger bland annat hur SJ ska garantera efterlevnad av mänskliga rättigheter, arbetsvillkor samt yttre miljö. Innehåll och praktisk tillämpning av den interna uppförandekoden förmedlas till alla inom koncernen via en obligatorisk utbildning.

Vd och koncernchef har det yttersta ansvaret för att fastställa och för att uppförandekoden efterlevs. Chefer har ett särskilt ansvar för att vara goda förebilder och agera förtroendeingivande, etiskt samt i enlighet med uppförandekoden. Chefer ansvarar också för att medarbetare får ta del av, förstår och agerar utifrån innehållet samt andemeningen i uppförandekoden, och för att följa upp att den efterlevs. Händelser som kan innebära avvikelser från koden ska rapporteras.

Utöver Hållbarhetspolicy och intern uppförandekod finns flera styrande dokument, bland annat kring riskbedömningar och skyddsronder, alkohol och droger samt kränkande särbehandling. Alla styrdokument finns tillgängliga på SJs intranät, för SJ Stockholmståg samlas däremot styrande dokument i ett internt system som alla inom egna arbetskraften har tillgång till.

Värnande av egna arbetskraftens mänskliga rättigheter

En grundläggande värdering inom koncernen är ett SJ för alla och alla människors lika värde. Grundläggande mänskliga rättigheter ska vara kända, respekteras och tillämpas lika för alla anställda oavsett anställningsform. Alla anställda har rätt till lika lön för lika arbete och regelbunden, betald semester enligt gällande lagstiftning och kollektivavtal. Alla anställda har rätt att ansluta sig till fackföreningar och organisationer som de väljer själva samt att förhandla kollektivt.

Hållbarhetspolicyn framhåller vikten av att främja jämställdhet och inkludering genom att respektera och ha insikt om värdet av människors olikheter. Diskriminering och mobbning får inte förekomma i någon form vid rekrytering,

lönesättning, kompetensutveckling, befordran, uppsägning eller i det dagliga arbetet. Alla nuvarande och potentiella anställda ska behandlas rättvist och fördomsfritt oavsett kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, sexuell läggning, religion/annan trosuppfattning, etnisk tillhörighet, funktionsnedsättning eller ålder. Dessa sju diskrimineringsgrunder skyddas i svensk och norsk lag. Inom SJ finns en instruktion mot kränkande särbehandling, inklusive diskriminering, som förtydligar vad som avses med kränkande särbehandling, hur SJ förebygger kränkande särbehandling samt vilka rutiner som gäller om någon blivit utsatt.

Rekryteringsprocessen är kompetensbaserad och för att minska risken för diskriminering annonseras lediga tjänster alltid internt och oftast externt. Vid tillsättning av befattningar där det råder ojämn fördelning utifrån ovan nämnda diskrimineringsgrunder ska SJ sträva efter att öka andelen arbetstagare av den underrepresenterade gruppen. Detta gäller då kandidater har likvärdig och jämförbar kompetens. Positiv särbehandling av sårbara grupper tillämpas däremot inte vid rekrytering.

SJ har en omfattande utbildningsverksamhet där vissa kurser är obligatoriska och andra erbjuds som en del av kompetensutveckling. Tågvärdar, lokförare och medarbetare i depå måste årligen genomföra vissa utbildningar för att upprätthålla sina behörigheter, likaså finns andra utbildningar som är obligatoriska för samtliga medarbetare utifrån viktiga regelverk eller SJ-specifik kunskap.

Övervakning av att den egna arbetskraftens mänskliga rättigheter respekteras sker främst av fackförbund och myndigheter såsom Diskrimineringsombudsmannen (DO). Medarbetare kan även påtala problem eller överträdelser till chef eller till SJs visselblåsarfunktion. Faktiska fel kan leda till gottgörelse genom ursäkt eller kränknings- eller diskrimineringsersättning.

Hälsosam och hållbar arbetsmiljö
Hållbarhetspolicyn anger att SJ ska tillhandahålla en säker och trygg arbetsplats genom att arbeta proaktivt och systematiskt med hälsa och arbetsmiljö. Samtliga kontor är tillgänglighetsanpassade för medarbetare och besökare. Särskilda hälsokrav ställs på personal i säkerhetstjänst, exempelvis lokförare, tågvärdar och vissa tjänster inom depå.

Skyddskommittéer finns såväl centralt som lokalt i verksamheten.

Ansvaret för anställda, deras arbetsmiljö och välbefinnande på en övergripande nivå är delegerat från vd till chefer i organisationen där varje chef har ett ansvar för att arbetsmiljöarbetet bedrivs systematiskt, även för inhyrd personal. Chefer och ledare är ansvariga för sina egna medarbetares arbetsmiljö och mående. Chefer och ledare utbildas för att känna till lagar och regler kring arbetsmiljö och säkerhet samt genomför en årlig lagefterlevnadskontroll där de bekräftar kännedom om lagar inom arbetsmiljöområdet. I arbetsmiljöarbetet samverkar ansvariga chefer med skyddsombuden, och som grund för detta går chefer och skyddsombud arbetsmiljöutbildningar tillsammans.

Visslarsystem
Medarbetare, leverantörer och andra interna och externa intressenter kan anmäla misstankar eller kännedom om missförhållanden eller överträdelser av policyer eller tillämpliga lagar och förordningar anonymt till SJs visselblåsarfunktion. Information om visselblåsarfunktionen finns för medarbetare på intranätet och för externa intressenter på sj.se. Rapportering om missförhållanden kan göras på svenska, norska eller engelska via webbaserat anmälningssystem, på telefon, med post eller vid ett fysiskt möte som begärs på något av de övriga sätten.

Visslingar mottas av ett företag som tillhandahåller visselblåsartjänster och som inte har något beroende till SJ. Inkomna ärenden utreds av ett team hos SJ bestående av Direktör HR, säkerhetschef samt chefsjurist. Teamets sammansättning har godkänts av vd. En medlem av utredningsteamet ska inte delta i utredningen av en rapport om rapporten rör medlemmen själv eller en fråga eller verksamhetsavdelning som medlemmen kan ha en intressekonflikt till. Om en rapport rör eller avser SJs koncernchef eller styrelseledamot ska SJs externa revisorer ansvara för utredningen.

De rutiner som finns skyddar visselblåsare i enlighet med EU:s visselblåsardirektiv (EU 2019/1937) och Lag (2021:890) om skydd för personer som rapporterar om missförhållanden. Om en rapport lämnats anonymt kommer SJ inte att göra något för att försöka ta reda på personens identitet. Vissa personkategorier inom SJ har rätt att rapportera om missförhållanden i SJs verksamhet utan risk för repressalier. Förutsättningen är att det finns ett allmänintresse att missförhållandena kommer fram. För att repressalieskyddet ska gälla ska den som rapporterar haft skälig anledning att anta att rapporteringen var nödvändig för att avslöja det aktuella missförhållandet när rapporteringen gjordes. Skyddet mot repressalier omfattar inte personer som genom inhämtande av information om missförhållanden eller genom själva rapporteringen gör sig skyldiga till brott.

SJs revisionsutskott informeras om antal visselblåsarärenden och övergripande om sakfrågorna under året.

S1-2 Rutiner för kontakter med den egna arbetskraften och arbetstagarrepresentanter angående inverkningar

Med syfte att bli branschens mest attraktiva arbetsgivare inhämtas anställdas åsikter för att kunna prioritera aktiviteter och åtgärder som förstärker det som uppskattas och få kunskap om det som uppfattas vara mindre bra. Vi har etablerade rutiner för att inhämta anställdas synpunkter om faktisk och potentiell påverkan liksom risker och möjligheter för den egna arbetskraften både från de anställda direkt och från de arbetstagarorganisationer som finns representerade hos SJ.

Direktör HR är övergripande ansvarig för struktur och systemstöd för dialogen med anställda och deras arbetstagarorganisationer. Respektive chef ansvarar för en levande dialog och för att inkomna synpunkter beaktas. Direktör HR ansvarar på övergripande nivå för förhandling med arbetstagarnas organisationer om lön och andra anställningsvillkor, om organisation och hur arbetsuppgifterna utförs.

Kontakter med anställda
Vardagliga samtal mellan chef och anställd utgör grund för kontakten med anställda. Det finns även tre formella processer; årliga medarbetarsamtal, målsamtal med närmaste chef samt regelbundna arbetsplatsträffar. SJ Live direktsänds varje månad på intranätet med aktuell information. Tittarna uppmanas att skicka in frågor som besvaras i slutet av sändningen av koncernledningen.

Fyra gånger årligen genomförs en medarbetarundersökning för samtliga anställda inom koncernen. Undersökningen är en viktig källa till kunskap om hur anställda uppfattar sin arbetssituation. Varje chef och ledare ansvarar för att följa utfallet för sin enhet samt att kommunicera och

diskutera utfallet med sina medarbetare och vid behov vidta lämpliga åtgärder.

I nuläget saknas dialog med konsulter.

Kontakter med arbetstagarrepresentanter
Anställda har genom sina fackliga organisationer rätt till information och inflytande över beslut, i vissa fall även vetorätt. I Sverige regleras detta i Lag om medbestämmande i arbetslivet (MBL). I Norge finns bestämmelser kring anställdas och deras organisationers rätt till medbestämmande i Arbeidsmiljølov. SJ har i Sverige kollektivavtal med tre fackförbund och dessa deltar i SJ AB:s styrelsemöten genom varsin ordinarie arbetstagarrepresentant med varsin suppleant, i enlighet med Lag om styrelserepresentation för de privatanställda. SJ har i Norge kollektivavtal med två fackförbund och dessa finns representerade i styrelsen för SJ Norge AS.

Dialogen med arbetstagarorganisationer styrs i Sverige av Lag om medbestämmande i arbetslivet (MBL) och SJs förhandlingschef är operativt ansvarig. Formella, protokollförda så kallade MBL-träffar äger rum varannan vecka för förhandling inför större förändringar i verksamheten såsom organisationsförändringar. SJ informerar i enlighet med MBL arbetstagarrepresentanterna om SJs utveckling fyra gånger årligen. I Norge träffar Direktør mennesker og kultur varje månad de arbetstagarorganisationer som finns representerade hos SJ. Diskussioner förs även kring planer, förändringar samt löneförhandlingar.

Därtill finns en daglig dialog med arbetstagarorganisationer kring mindre frågor som behöver lösas löpande.

Koncernen bedriver verksamhet i Sverige och Norge och saknar globala ramavtal eller annan överenskommelse med arbetstagarrepresentanter vad gäller den egna arbetskraftens mänskliga rättigheter. Däremot ingår de fackförbund som har avtal med SJ i globala samarbeten.

Utvärdering av kontakternas ändamålsenlighet
Ändamålsenligheten i kontakterna med egna arbetskraften diskuteras löpande på olika nivåer inom koncernen.

På årlig basis genomförs en separat utvärdering av intranätet som är den kanal som når samtliga anställda samtidigt. Från och med 2025 görs även en årlig mätning av internkommunikationen som helhet.

S1-3 Rutiner för att gottgöra för negativa inverkningar och kanaler genom vilka de egna arbetstagarna kan uppmärksamma problem

Relationen mellan SJ som arbetsgivare och anställda/arbetstagare samt vilka skyldigheter och rättigheter som respektive part har regleras i hög utsträckning av kollektivavtal.

Kanaler för att uppmärksamma problem
Anställda kan anmäla klagomål och synpunkter till närmsta chef, via avvikelsehanteringssystem eller lämna frisvar i medarbetarundersökningen. Många frisvar inkommer i medarbetarundersökningen vilket SJ tolkar som att det är en kanal som anställda har förtroende för. Vanligt är också att lämna klagomål och synpunkter till arbetstagarrepresentant som sedan för dessa vidare.

Anställda som inte litar på strukturen för anmälningar kan använda sig av visselblåsarfunktionen med garanterad anonymitet. Om en rapport lämnats anonymt kommer SJ inte att göra något för att försöka ta reda på personens identitet. Information om visselblåsarfunktionen finns på SJs intranät samt på sj.se. Se avsnittet ”G1-1 Policyer för ansvarsfullt företagande och företagskultur”.

Arbetstagarrepresentanter skyddas från repressalier genom Lag om facklig förtroendemans ställning på arbetsplatsen. Behov av särskild policy kring detta saknas således.

Rutiner för gottgörelse
När en utredning av ett visslingsärende har avslutats ska utredningsteamet rekommendera lämpliga åtgärder till bolagets vd eller relevant avdelningschef. Åtgärderna ska vara ändamålsenliga, proportionerliga och rättvisa. SJ ska beakta relevanta regelverk, bolagspolicyer samt SJs kultur och värderingar vid val av åtgärd.

Mindre problem löses ofta direkt i samråd med närmaste chef medan formella fel protokollförs och följs upp. I enlighet med den svenska modellen, och det fungerar på samma sätt i Norge, genomförs förhandlingar vid brott mot kollektivavtal. Fackförbundet kallar till förhandling som kan leda till gottgörelse genom ursäkt eller skadestånd. Skadestånd ges till fackförbund, och om individ lidit skada, till individen. Om inte förlikning nås går ärendet vidare till central förhandling och som sista instans till Arbetsdomstolen.

Anställda som skadas på arbetet, på väg till eller från arbetet, eller under tjänsteresa kan erhålla ersättning via den försäkring SJ har för sina arbetstagare. Försäkringen är ett krav enligt kollektivavtal. Medarbetare som fått en arbetsskada kan få ersättning från Försäkringskassan och även erbjudas stöd från SJ som har en process för arbetsanpassning och rehabilitering.

SJ skyddar personuppgifter och individers rättigheter och har processer på plats för att säkerställa att Dataskyddsförordningen (GDPR) följs.

Anställda har även möjlighet att söka gottgörelse via myndigheter, såsom Diskrimineringsombudsmannen (DO), och tilldömas kränkningsersättning.

SJ ser inte något ytterligare behov av utvärdering av dessa gottgörelsemekanismers effektivitet då de är reglerade i lagstiftning och kollektivavtal.

S1-4 Åtgärder avseende väsentliga inverkningar på den egna arbetskraften och strategier för att minska de väsentliga riskerna och utnyttja de väsentliga möjligheterna, vad gäller den egna arbetskraften, och dessa åtgärders ändamålsenlighet

Med avstamp i SJs hållbarhetspolicy och den interna uppförandekoden främjas en trygg och attraktiv arbetsmiljö hos SJ genom kontinuerlig utbildning och möjlighet till dialog. Förbättringsförslag och klagomål inkommer framför allt i dialog och diskussioner mellan chefer och anställda, som frisvar i medarbetarundersökningen och via avvikelsehanteringssystem. Förbättringsarbetet pågår ständigt och drivs lokalt, ofta med stöd från HR centralt. Utvärdering av effektiviteten hos de vidtagna åtgärderna sker löpande genom dialog med anställda. Övergripande utvärdering görs även via mätningar av Nöjd medarbetarindex (NMI) och Employee Net Promoter Score (eNPS).

Genomförda åtgärder under 2025 utifrån inkomna förbättringsförslag har bland annat varit förbättringar avseende förutsägbarhet och framförhållning i schemaläggning, ledarutvecklingsinsatser och utveckling av chefsstöd samt övergripande utveckling av processer och systematiska arbetssätt för att åstadkomma ständiga förbättringar. Även internkommunikationen kring SJs riktning och utveckling förstärktes, bland annat introducerades SJ Live, som beskrivs i avsnittet ”Kontakter med anställda”.

Framtidståget är en stor satsning för att bygga en kultur med stort kundfokus som ska stödja SJs framtidsresa och bidra till att förbättra kundupplevelsen och därmed SJs anseende. Under 2025 har ledningsgrupper och chefer mötts tvärfunktionellt för att skapa samsyn kring dessa frågor

och också betonat chefers betydelse och uppdrag som kulturbärare. Inom ramen för Framtidståget kommer alla inom den kommersiella trafiken under 2026 att engageras i framtidsdialoger som syftar till att skapa en tydlig och gemensam bild av var SJ ska befinna sig 2030 och vilken företagskultur som stödjer den förflyttningen. Ett viktigt fokus för året är att etablera tvärfunktionella forum som ska stödja hela vår resa.

Framtidståget kommer att pågå under flera år och genomförs fullt ut internt. Syftet är att övergripande förbättra nöjdhet och engagemang bland medarbetare och kunder samt att vinna allmänhetens förtroende. Detta följs noggrant genom målen för Nöjd medarbetarindex (NMI), Net Employee Promoter Score (eNPS) samt kundnöjdhetmått och anseende. Se även avsnitten ”S4- 4 Åtgärder avseende väsentliga konsekvenser för konsumenter och slutanvändare och strategier för att hantera de väsentliga riskerna och utnyttja de väsentliga möjligheterna, vad gäller konsumenter och slutanvändare, och dessa åtgärders ändamålsenlighet” samt ”S4-5 Mål för hur väsentliga negativa inverkningar ska hanteras, positiva inverkningar stärkas och väsentliga risker och möjligheter hanteras”.

Resurser finns avsatta inom ordinarie budgetprocess för att hantera samtliga väsentliga inverkningar, risker och möjligheter. Varken inom kapitalutgifter eller driftsutgifter förväntas några åtgärder av större omfattning.

Långsiktig arbetsgivare i branschen

SJ arbetar brett för att vara en långsiktig arbetsgivare. Vanligtvis erbjuds anställda att stanna inom SJ-koncernen när vi lämnar upphandlade affärer. Trots fordonsbrist och inställda avgångar det senaste året har samtliga anställda behållits.

Medarbetarnas nöjdhet (NMI) och benägenhet att rekommendera SJ som arbetsgivare (eNPS) följs noggrant fyra gånger per år i medarbetarundersökningen. Utfallen ger en uppfattning om huruvida SJ ses som en långsiktig arbetsgivare och genomgångar kring utfall och svar hålls på olika nivåer inom SJ.

Förebyggande av olyckor och arbetsskador ombord samt i depå

SJ har arbetsmiljöansvar där åtgärder vidtas kontinuerligt för att förebygga och minska ohälsa i arbetsmiljön samtidigt som koncernen stärker det som fungerar bra. Arbete inom underhållsverksamheten med högspänningsledningar och tåg som rullar kräver särskilda säkerhetsarrangemang och rutiner.

Det systematiska arbetsmiljöarbetet sker främst i samverkan med skyddsorganisationen och arbetstagarrepresentanter men även med anställda på olika sätt. Chefer och skyddsombud utbildas för att få de kunskaper som krävs för systematiskt arbetsmiljöarbete. Riskanalyser inför bland annat förändringar är ett sätt att fånga upp och förebygga negativ påverkan i arbetsmiljön, men även att ta del av inträffade händelser i form av arbetsmiljöobservationer, tillbud och olyckor.

Rapportering av arbetsmiljöobservationer, tillbud och arbetsskador är viktigt för att SJ strukturerat ska kunna arbeta med förbättringar av arbetsmiljö och säkerhet. Lämnade observationer och händelser går till ansvarig chef för åtgärd, vilket återkopplas till den som rapporterat.

I enlighet med lagstiftning genomförs riskanalyser tillsammans med skyddsombud inför ändringar i verksamheten eller vid införande av ny teknik. I genomförda riskbedömningar tas en handlingsplan fram med olika åtgärder utifrån allvarligheten i framkommen risk samt ansvarig för att hantera och åtgärda risken.

Resultat från skyddsronder och riskanalyser följs upp vid skyddskommitté. Vid skyddskommitté på olika nivåer redovisas vad som inträffat under en period liksom vidtagna åtgärder. Skyddsronder genomförs minst en gång per år eller vid behov för att säkerställa att SJ erbjuder en trygg och säker arbetsplats. Efter genomförd skyddsrond skrivs ett skyddsrondsprotokoll där observationer noteras.

Förebyggande av hot och våld i offentlig miljö

SJ vidtar tillsammans med myndigheter och branschen åtgärder för att motverka hot och våld mot våra anställda. Avvikande händelser eller beteenden ska rapporteras och alla anställda har ett ansvar att rapportera avvikelser på arbetsplatsen när de inträffar eller upptäcks. Närmaste chef ansvarar för omhändertagande av anställda som utsatts för hot eller våld samt uppföljning av händelser inom arbetsmiljö. Stödfunktion Säkerhet och Beredskap följer tillsammans med verksamheten vad som händer och samverkan sker både internt och externt i syfte att hantera och förebygga hot och våldssituationer. På årlig basis ställs frågor i medarbetarundersökningen som ramar in arbetsmiljöfrågor.

SJ har flertalet utbildningar inom området säkerhet, till exempel koncernsäkerhetsutbildning, och för kundnära personal är utbildning inom konflikthantering och kundpsykologi obligatoriskt. Förutom utbildning använder SJ personlarm, kroppsburen kamera och har även tillgång till SJ Larmcentral vid ordningsstörning.

Under 2025 genomfördes en översyn av formerna kring utbildning inom konflikthantering och kundpsykologi för att bland annat inkludera fler personalkategorier. Processen för kamratstöd utvecklades ytterligare. Det förväntade resultatet av dessa åtgärder är dels att ge ännu fler verktyg för att lugna/avvärja hotfulla situationer, dels att stärka omhändertagandet av den kollega som blivit utsatt för hot eller våld på sin arbetsplats.

S1-5 Mål för hur väsentliga negativa inverkningar ska hanteras, positiva inverkningar stärkas och väsentliga risker och möjligheter hanteras

Mål för egna arbetskraften

	Basår 2023	Utfall 2024	Utfall 2025	Mål 2030
Nöjd medarbetarindex, NMI	64	66	67	75
Employee Net Promoter Score, eNPS	1	11	8[1]	20

[1] Frågan som utgör grund för index formulerades om något 2025, se avsnittet ”Mål för Employee Net Promoter Score (eNPS)”.

Mål finns för positiv inverkan att SJ uppfattas som en långsiktig arbetsgivare i branschen. I nuläget saknas mål för övriga väsentliga inverkningar, risker och möjligheter. Internt finns mål nedbrutna per organisatorisk enhet och arbete pågår med att ta fram koncernövergripande mål.

Målen är beslutade av koncernledningen utan att inhämta synpunkter från den egna arbetskraften. Hänsyn har dock tagits till intressenter, främst anställda, och deras synpunkter vid framtagandet.

Utfall på mål och kort analys publiceras på intranätet fyra gånger årligen. Utfall för målen nedbrutet på den egna organisationsnivån diskuteras med anställda. Dessa diskussioner kan också leda till att aktiviteter beslutas för att omhänderta sådant som framkommit i undersökningen. Uppföljning av aktiviteter sker på den nivå som beslutat dessa.

Mål för Nöjd medarbetarindex (NMI)

Nöjd medarbetarindex (NMI) är ett viktigt övergripande mål för SJ utifrån att verksamheten är komplex och kompetens tar tid att bygga upp. NMI tar hänsyn till flera dimensioner där att SJ uppfattas

som en långsiktig arbetsgivare i branschen utgör grund. Nöjda medarbetare är en förutsättning för engagemang och prestation vilket i sin tur är avgörande för nöjda kunder. Med syfte att uppfattas som en långsiktig arbetsgivare och att bli branschens mest attraktiva arbetsgivare samt de stora satsningar på kultur, värderingar och ledarskap som vi bedömer kommer att skapa en högre medarbetarnöjdhet har ambitionsnivån ökat och målet för NMI höjdes i början av 2026.

Medarbetarundersökningen genomförs fyra gånger årligen för samtliga anställda inom koncernen. Undersökningen kan besvaras på svenska och norska, svaren är anonyma men går att följa på respektive enhet om minst tre personer. Svarsfrekvensen vid den fjärde och årets sista mätning var 72 procent (74). Samtliga anställda uppmanas att svara på frågor om hur de personligen upplever bland annat sin arbetsbelastning, värdeskapande, effektivitet och utveckling.

Svaren i medarbetarundersökningen utgör grund för Nöjd medarbetarindex som beräknas genom en sammanvägning av nio områden/frågor som återfinns i samtliga pulsmätningar och som tillsammans skapar förutsättningar för medarbetarengagemang. Svaret ”ingen åsikt” räknas inte med i index. Utfallet vid årets fjärde medarbetarundersökning anges som helårsutfall.

Mål för Employee Net Promoter Score (eNPS)
Svaret på medarbetarundersökningens fråga ”Hur troligt är det att du skulle rekommendera oss som arbetsgivare?” utgör grund för Employee Net Promoter Score (eNPS). Utfallet för 2024 baserades på frågan ”Hur troligt är det att du skulle rekommendera oss som arbetsgivare till en vän eller bekant?”. Viljan att rekommendera SJ som arbetsgivare är nära förknippad med huruvida SJ uppfattas som en långsiktig arbetsgivare.

Vi vill att fler ska välja tåget och SJ. I takt med förväntad ökad efterfrågan och att våra nya tåg tas i trafik behöver vi nyrekrytera för att bemanna avgångar och ta väl hand om våra resenärer. Att våra egna medarbetare känner trygghet och en stolthet över SJ och gärna rekommenderar oss som framtida arbetsgivare är även en viktig indikator på hur vi levererar mot vårt mål att bli branschens mest attraktiva arbetsgivare. Med syfte att uppfattas som en långsiktig arbetsgivare och att bli branschens mest attraktiva arbetsgivare samt de stora satsningar på kultur, värderingar och ledarskap som vi bedömer kommer att skapa en högre medarbetarnöjdhet har ambitionsnivån ökat och målet för eNPS höjdes i början av 2026.

Respondenterna svarar på en skala 0–10, där 0=”Inte alls troligt” och 10=”Väldigt troligt”. Svar inom intervallet 0–6 bedöms som kritiker, 7–8 som passivt nöjda och svaren 9–10 som ambassadörer. Beräkning sker genom att subtrahera andelen kritiker från andelen ambassadörer. eNPS ger ett resultat på mellan -100 och 100. Positivt eNPS (0–100) innebär fler ambassadörer än kritiker, negativt eNPS (-100 – 0) innebär fler kritiker än ambassadörer. Utfallet vid årets fjärde medarbetarundersökning anges som helårsutfall.

S1-6 Uppgifter om företagets anställda

All information om företagets anställda hämtas från det koncernövergripande HR-systemet. Med anställd avses fysisk person som har ett anställningsavtal med SJ, oavsett anställningsgrad. Tillsvidareanställda, visstidsanställda och timanställda inkluderas.

Rapporteringen här avser genomsnittligt antal anställda under kalenderåret, vilket avser genomsnittligt antal fysiska personer som varit anställda, oavsett tjänstgöringsgrad, under året. Det ger en rättvisande bild då antalet medarbetare varierar beroende på vilka trafikavtal som SJ ansvarar för och de flesta förändringar gällande trafikavtal äger rum i samband med byte av tågtidtabell i mitten av december. I not 4 i den finansiella rapporteringen anges medelantal anställda (FTE) i enlighet med lagkrav. Medelantal anställda tar hänsyn till tjänstgöringsgrad där en heltidstjänst = 1.

Anställda fördelat på kön

Genomsnittligt antal anställda fördelat på kön	2025	2024
Män	4 502	4 097
Kvinnor	2 585	2 388
Annat	–	–
Ej angivet	–	–
Totalt	**7 087**	**6 485**

Anställda fördelat på land

Genomsnittligt antal anställda fördelat på land	2025	2024
Sverige	6 677	6 063
Norge	410	422
Totalt	**7 087**	**6 485**

Ökningen av antalet genomsnittligt anställda 2025 jämfört med året innan är främst hänförlig till nytillkomna avtal inom upphandlad trafik. Den 3 mars 2024 tog SJ över ansvaret för pendeltågstrafiken i Stockholms län vilket medförde att koncernen ökade med cirka 1 500 medarbetare. Den 15 december 2024 tog SJ även över ansvaret för nattågstrafiken Stockholm—Umeå—Luleå/Narvik.

Anställda fördelat på anställningsform

Genomsnittligt antal anställda	2025 Män	Kvinnor	Annat	Ej angivet	Totalt	2024 Män	Kvinnor	Annat	Ej angivet	Totalt
Anställda	4 502	2 585	–	–	7 087	4 097	2 388	–	–	6 485
Tillsvidareanställda	4 210	2 432	–	–	6 642	3 782	2 228	–	–	6 010
Tillfälligt anställda	66	40	–	–	106	96	49	–	–	145
Behovsanställda	226	113	–	–	339	219	111	–	–	330

Andelen tillfälligt anställda eller behovsanställda är låg inom SJ-koncernen där de allra flesta har en tillsvidareanställning.

Tillfälligt anställda avser personer med månadslön som är anställda på vikariat eller en tidsbegränsad särskild visstidsanställning. Tillfälligt anställda förekommer inom olika roller, bland annat som komfortoperatör, tågvärd, lokalvårdare, stationsvärd eller trafiksamordnare.

Behovsanställda avser personer som är timanställda med timlön och som täcker upp vid behov, såsom ledighet, sjukfrånvaro eller vård av barn. Behovsanställda förekommer inom olika roller, främst som tågvärd, lokförare, komfortoperatör, stationsvärd eller lokalvårdare.

Personalomsättning

Anställda	2025	2024
Totalt antal tillsvidareanställda som lämnat koncernen under perioden	393	386
Personalomsättning, %	5,9	6,4

Rapporteringen avseende antal tillsvidareanställda som lämnat koncernen exkluderar personer som återanställts inom 90 dagar, personer som gått till ny tjänst inom koncernen samt personer som lämnat till följd av verksamhetsövergång (upphandlad trafik). Personalomsättning beräknas som andelen personer som avslutat sin anställning under perioden i förhållande till genomsnittligt antal tillsvidareanställda personer under perioden.

S1-14 Mått för arbetsmiljö

Uppgifterna om arbetsmiljö hämtas från de system som används inom koncernen för rapportering av arbetsmiljöhändelser. Uttag görs vid brytdatum så att händelser som rapporteras in efter detta datum rapporteras för nästkommande år. Om SJ bedömer att antalet händelser som rapporteras in efter brytdatum är av väsentlig betydelse justeras tidigare värden för det verksamhetsår som händelsen inträffade.

Uppgifter om antal arbetade timmar i Sverige hämtas från lönesystemet. För anställda i Norge hämtas uppgifter om antalet arbetade dagar från lönesystemet. Dagarna räknas om till antal arbetade timmar utifrån veckoarbetstid enligt kollektivavtal. I beräkningen av frekvens av arbetsrelaterade olyckor sätt antalets registreringsbara olyckor i relation till antalet totalt arbetade timmar inom koncernen multiplicerat med 1 000 000.

Mått för arbetsmiljö

	2025	2024
Andelen personer i den egna arbetskraften som omfattas av företagets arbetsmiljösystem på grund av lagkrav och/eller erkända normer eller riktlinjer, %	100	100
Antalet dödsfall som har orsakats av arbetsrelaterade skador och arbetsrelaterad ohälsa	–	2[1]
Antalet registreringsbara arbetsrelaterade olyckor	583	595
Frekvens av registreringsbara arbetsrelaterade olyckor	59,9	68,0
När det gäller företagets anställda, antalet fall av registreringsbar arbetsrelaterad ohälsa, i enlighet med rättsliga restriktioner för insamling av uppgifter	n.a.[2]	n.a.[2]
När det gäller företagets anställda, antalet förlorade dagar på grund av arbetsrelaterade skador och dödsfall till följd av arbetsrelaterade olyckor, arbetsrelaterad ohälsa och dödsfall till följd av ohälsa	n.a.[2]	n.a.[2]

[1] Under 2024 har två lokförare omkommit till följd av olyckor; en plankorsningsolycka där en långtradare lastad med betongelement fastnat på spåret på grund av halka och en tågurspårning på grund av stenras. Det är mycket ovanligt att medarbetare inom SJ omkommer till följd av sitt arbete, senaste dödsolyckan dessförinnan skedde 2004.
[2] SJ använder infasningsregler och rapporterar inte för 2024 eller 2025.

Företagsspecifika måttet ”Frekvens av våld riktad mot egna arbetskraften från kunder”utgör en delmängd av mätetalet Frekvens av registreringsbara arbetsrelaterade olyckor. Måttet är beräknat som antalet händelser där medarbetare utsatts fysiskt av kund (exempelvis slag, spark, spott, kastat föremål, sexuellt ofredande) i relation till antalet totalt arbetade timmar inom koncernen multiplicerat med 1 000 000.

Uppgifter om händelser där medarbetare utsatts fysiskt av kund hämtas från de system som används inom koncernen för rapportering av arbetsmiljöhändelser. Uttag görs vid brytdatum så att händelser som rapporteras in efter detta datum rapporteras för nästkommande år. Om SJ bedömer att antalet händelser som rapporteras in efter brytdatum är av väsentlig betydelse justeras tidigare värden för det verksamhetsår som händelsen inträffade.

Uppgifter om antal arbetade timmar i Sverige hämtas från lönesystemet. För anställda i Norge hämtas uppgifter om antalet arbetade dagar från lönesystemet. Dagarna räknas om till antal arbetade timmar utifrån veckoarbetstid enligt kollektivavtal.

Frekvens av våld mot egna arbetskraften från kunder[1]

Anställda	2025	2024
Frekvens av våld riktad mot egna arbetskraften från kunder	8,1	12,7

[1] Företagsspecifikt mått.



S2 – Arbetstagare i värdekedjan

Vår verksamhet bygger på samarbete med ett stort antal leverantörer som bidrar till en framgångsrik leverans, från underhåll och service till digitala lösningar och kundmöten. De människor som arbetar i vår värdekedja är en förlängning av SJs eget ansvar för en hållbar och rättvis arbetsmiljö. Vi ställer tydliga krav på våra leverantörer om goda arbetsvillkor, säkerhet och respekt för mänskliga rättigheter. Genom uppföljning, transparens och samverkan vill vi bidra till att stärka socialt ansvarstagande i värdekedjan.

SJ respekterar FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna samt ILO:s deklaration och kärnkonventioner om grundläggande principer och rättigheter i arbetslivet.

SJ använder de tillfälliga undantagen i ESRS 1, Tillägg C för ESRS S2 Arbetstagare i värdekedjan. I enlighet med ESRS 2, BP-2 §17 redovisar vi nedan sammanfattade väsentliga upplysningar för S2 Arbetstagare i värdekedjan.

SBM-3 Väsentliga inverkningar, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell

SJ köper in ett brett spektrum av produkter och tjänster från ett stort antal såväl nationella som internationella leverantörer och underleverantörer, från komponenter till tåg till underhåll, städning, tvätt, fastighetsunderhåll samt hotell- och taxitjänster. En del av dessa produkter och tjänster kommer från branscher med kända arbetsmiljöutmaningar och vissa produkter tillverkas i länder med förhöjd risk för kränkningar av mänskliga rättigheter och bristande arbetsvillkor.

För SJ innebär detta att den potentiella inverkan i leverantörskedjan sträcker sig från globala produktionsled till lokala tjänsteleverantörer. Inom våra nordiska verksamheter förekommer potentiell negativ inverkan, exempelvis inom tjänster som städning, tvätt, underhåll, ombyggnation, hotell och taxi. I dessa branscher förekommer otrygga anställningar, osäkra arbetsförhållanden och låg facklig anslutningsgrad vilket kan påverka arbetsvillkoren och utgör därmed en väsentlig hållbarhetsfråga för SJ.

Inköp av komponenter för pågående tågtillverkning kan medföra potentiell negativ inverkan kopplad till mänskliga rättigheter förbi leveranskedjans första led, det vill säga hos underleverantörer i andra led och bakåt i värdekedjan. Tillverkning i högrisländer som Kina medför potentiell negativ inverkan kopplad till bland annat tvångsarbete, långa arbetstider och bristande hälsa och säkerhet. De globala och komplexa leverantörsleden inom transportsektorn försvårar möjligheten att säkerställa full transparens och efterlevnad av SJs uppförandekod för leverantörer genom hela värdekedjan.

SJ respekterar FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna samt ILO:s deklaration och kärnkonventioner om grundläggande principer och rättigheter i arbetslivet. Statens ägarpolicy anger tydligt att verksamheten ska bedrivas i enlighet med internationella principer för mänskliga rättigheter, arbetsvillkor, miljöhänsyn, anti-korruption och affärsetik, som ligger till grund för vår hållbarhetsstyrning och ansvarstagande i värdekedjan. Detta åtagande förankras och konkretiseras i SJs hållbarhetspolicy, uppfö-



– – Påverkan på arbetstagare i värdekedjan förekommer uppströms och nedströms.

SJ påverkar väsentligt negativt genom:

- Potentiellt bristande arbetsvillkor för arbetstagare i riskbranscher och -länder
- Potentiellt bristande andra arbetsrelaterade rättigheter vid inköp av komponenter från högrisländer

randekod för leverantörer och direktiv för tillbörlig aktsamhet.

Hållbarhet är integrerat i SJs övergripande strategi och affärsmodell. Det innebär att arbetet med sociala frågor, inklusive arbetsvillkor i värdekedjan, beaktas i vår riskhantering och uppföljning. Utifrån kravställning på leverantörer genom uppförandekod, uppföljning och hållbarhetsrevisioner skapas information som används för att identifiera och hantera negativ inverkan för kränkningar av arbetstagares rättigheter. Denna information bidrar till att stärka affärsbeslut och säkerställa att verksamheten bedrivs i linje med ägarens krav på ett föredömligt och ansvarsfullt företagande.

Goda arbetsvillkor och respekt för mänskliga rättigheter i värdekedjan är centralt för att långsiktigt upprätthålla kvalitet, tillit och konkurrenskraft. Genom dialog, transparens och uppföljning i leverantörsledet stärker SJ kopplingen mellan hållbarhetsstyrningen och de strategiska målen.

S2-1 Policyer för arbetstagare i värdekedjan

SJs arbete med arbetstagare i värdekedjan utgår från ett etablerat policyramverk som tillsammans sätter riktningen för hur vi ska agera i frågor om socialt ansvar, såsom mänskliga rättigheter och arbetsvillkor.

Hållbarhetspolicy
Med kraven i Statens ägarpolicy som utgångspunkt anger SJs hållbarhetspolicy styrande principer och inriktning för koncernens hållbarhetsarbete i hela värdekedjan, se avsnitt ”E1-2 Policyer för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna”. Policyns fokus på respekt för mänskliga rättigheter avser även arbetstagare i värdekedjan. Alla arbetstagare i värdekedjan ska ha rätt till lika lön för lika arbete, regelbunden och betald semester samt villkor i enlighet med gällande lagstiftning och kollektivavtal. Tvångsarbete, människohandel och barnarbete får inte förekomma i någon form, och alla arbetstagare ska fritt kunna ansluta sig till fackliga organisationer och förhandla kollektivt. Genom dessa principer tar vi ansvar för att bidra till rättvisa, säkra och värdiga arbetsvillkor.

Uppförandekod för leverantörer
Uppförandekoden gäller för samtliga leverantörer och underleverantörer som levererar varor och tjänster till oss och är baserad på internationellt vedertagna standarder, se avsnitt ”E1-2 Policyer för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna”.

Leverantörer ska alltid följa nationell lagstiftning och upprätthålla högt ställda affärsetiska principer. Uppförandekoden innebär också att mänskliga rättigheter och goda arbetsvillkor ska respekteras i hela värdekedjan. Leverantörer ska garantera en trygg och säker arbetsmiljö, skäliga arbetstider och löner som betalas ut korrekt och i tid samt respektera föreningsfrihet och rätten till kollektiv förhandling. Tvångsarbete, barnarbete, diskriminering och trakasserier är förbjudet och alla arbetstagare ska behandlas med värdighet och respekt.

Överträdelser av uppförandekoden kan rapporteras anonymt via SJs visselblåsarfunktion på hemsidan och rapportörer omfattas av repressalieskydd, se avsnitt ”S1-1 Styrning för den egna arbetskraften”. Upprepade eller allvarliga överträdelser kan leda till att affärsrelationen med SJ avslutas, och brott mot centrala områden såsom tvångsarbete, barnarbete, diskriminering, korruption och skyldigheter kopplade till sanktioner betraktas alltid som väsentligt avtalsbrott.

Direktiv för tillbörlig aktsamhet (due diligence)
Under 2025 har styrdokument avseende leverantörsuppföljning kompletterats med ett direktiv för tillbörlig aktsamhet. Syftet med direktivet är att tydliggöra och förankra vårt arbete med att identifiera, förebygga och hantera negativ påverkan på mänskliga rättigheter, arbetares rättigheter, miljö, klimat och ansvarsfullt företagande i hela värdekedjan. Arbetet utgår från statens ägarpolicy och vår hållbarhetspolicy, och baseras på internationella standarder såsom OECD:s riktlinjer för multinationella företag och FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter samt relevant lagstiftning på området.

Tillbörlig aktsamhet definieras som processen att identifiera, förhindra, begränsa och redogöra för hur vi hanterar faktisk och potentiell negativ påverkan inom dessa områden. Arbetet omfattar hela värdekedjan, men fokuserar särskilt på de delar där vår påverkansmöjlighet är störst, framför allt i den egna verksamheten och bland leverantörer i första led.

Ansvarsfördelningen för tillbörlig aktsamhet är tydligt definierad i direktivet där styrelse är ytterst ansvarig och det operativa arbetet samordnas av hållbarhets- samt inköpsenheterna. Direktivet fastställs av vd. Hänsyn har tagits till intressenter vid framtagandet av direktivet även om de inte tillfrågats om konkreta formuleringar eller ställningstaganden.

Resultaten från arbetet med tillbörlig aktsamhet dokumenteras löpande och redovisas i års- och hållbarhetsredovisningen. Uppföljningen omfattar analyser, riskbedömningar och utvärdering av vidtagna åtgärder, vilket ger en samlad bild av hur vi successivt stärker respekten för mänskliga rättigheter och goda arbetsvillkor i hela värdekedjan.

S2-4: Åtgärder avseende väsentliga inverkningar på arbetstagare i värdekedjan och strategier för att hantera de väsentliga riskerna och utnyttja de väsentliga möjligheterna, vad gäller arbetstagare i värdekedjan, och dessa åtgärders ändamålsenlighet

Som statligt ägt bolag har SJ ett särskilt ansvar att agera föredömligt i sina inköp och affärsrelationer. Under de senaste två åren har ett omfattande arbete genomförts för att stärka strukturer och uppföljning kopplade till arbetsvillkor och respekt för mänskliga rättigheter för arbetstagare i värdekedjan.

Resurser finns avsatta inom ordinarie budgetprocess för att hantera väsentliga potentiella inverkningar. Varken inom kapitalutgifter eller driftsutgifter förväntas några åtgärder av större omfattning.

Genomförda insatser
Under 2025 har vi fortsatt att utveckla arbetet med att identifiera, förebygga och hantera potentiell negativ påverkan på arbetstagare i värdekedjan. Fokus har legat på att stärka processerna för tillbörlig aktsamhet och skapa bättre förutsättningar för systematiskt riskarbete.

Parallellt infördes ett nytt systemstöd för tillbörlig aktsamhet, som möjliggör en mer strukturerad och effektiv kartläggning, analys och uppföljning av hållbarhetsrisker kopplade till mänskliga rättigheter och arbetsvillkor. Arbetet har i första hand omfattat leverantörer med avtal om 500 000 SEK eller mer i det första ledet vilket täcker cirka 85 procent av SJs betalningar till leverantörer 2025 (exklusive institutionell spend och pension). Arbetet inkluderar även insamling av relevant information om underleverantörer i andra led.

Genom systemstödet har vi på ett mer effektiviserat och fördjupat vis än tidigare kunnat bedöma leverantörer utifrån risk baserat på faktorer som bransch, geografi och typ av leverans. Samtliga leverantörer med identifierad hög risk har fått besvara fördjupade självskattningsenkäter som legat till grund för bedömningar av potentiell och faktisk påverkan på mänskliga rättigheter, arbetsvillkor, miljö och affärsetik.

För att möjliggöra antagande och implementering av direktivet för tillbörlig aktsamhet har vi bland annat genomfört riktade utbildningar för nyckelfunktioner.

Struktur och arbetssätt för åtgärder

Leverantörer med avtal om 500 000 SEK eller mer ska systematiskt följas upp genom en riskbaserad modell som kombinerar löpande dialoger och frågeunderlag, dokumentuppföljning och hållbarhetsrevisioner. Uppföljningen är central för att verifiera efterlevnaden av uppförandekoden och genomförs när risknivå, bransch, geografisk lokalisering eller tidigare avvikelser motiverar en mer omfattande granskning. Beroende på situation genomförs uppföljningen med olika grad av fördjupning, från dokumentgranskning till revision på plats eller via extern part. Dessa ger ett robust beslutsunderlag för att identifiera och åtgärda faktiska och potentiella negativa inverkningar i leverantörskedjan och ligger till grund för eventuella korrigerande åtgärder samt återrevision vid behov.

Vid identifierade avvikelser tas åtgärdsplaner (Corrective/Preventive Action Plans, CAR/CAP) fram med aktiviteter, ansvar och tidsramar. Allvarliga fall eskaleras till SJs leverantörsråd för beslut om fortsatt hantering. I leverantörsrådet ingår bland annat chefer för hållbarhet, inköp och juridik. Om brister kvarstår efter upprepade dialoger kan samarbetet med leverantören omprövas, förändras eller avslutas.

Genom denna process har vi säkerställt att frågor kopplade till leverantörsansvar och tillbörlig aktsamhet hanterats konsekvent, transparent och med hög grad av spårbarhet. Ingen faktisk väsentlig negativ inverkan har identifierats, men vissa riskområden har uppmärksammats för vidare utredning och kommer att fortsätta utredas under 2026.

För att stärka transparensen och det förebyggande arbetet finns etablerade klagomålsmekanismer och en visselblåsarfunktion som möjliggör trygg och anonym rapportering av misstänkta överträdelser eller negativ inverkan. Systemet hanteras av en extern och oberoende aktör, vilket säkerställer en objektiv och rättssäker process.

S2-5: Mål för hur väsentliga negativa inverkningar ska hanteras, positiva inverkningar stärkas och väsentliga risker och möjligheter hanteras

I nuläget saknas mål för väsentliga inverkningar, risker och möjligheter. Ett arbete har inletts under 2025 för att fastställa sådana mål för framtida rapportering. När vi har formulerat och satt målen, kommer vi att beskriva vår process för att formulera målen.

Mått för arbetstagare i värdekedjan

I samband med utvecklingen av arbetet med tillbörlig aktsamhet har vi tagit fram företagsspecifika mått för att mäta progress för hela processen, från initial riskscreening till fördjupad bedömning avseende tillbörlig aktsamhet. Validering har inte skett av annat externt organ än SJs revisorer.

Genom vårt hållbarhetssystem kan vi följa hur leverantörer fördelas mellan olika risknivåer baserat på bransch och verksamhetsland, hur stor andel som genomgått verifiering av företagsuppgifter samt screening mot sanktionslistor. Dessa tre steg utgör så kallad initial riskscreening och ska göras för samtliga nya leverantörer med avtal om 500 000 SEK eller mer.

Fördjupad bedömning avseende tillbörlig aktsamhet syftar till att identifiera faktisk negativ inverkan. Under 2025 har fördjupad bedömning genomförts för de leverantörer som flaggats med hög risk i syfte att bedöma deras efterlevnad av krav kopplade till mänskliga rättigheter, arbetsvillkor, miljö och affärsetik. Det kan inkludera både självskattningsenkäter, hållbarhetsrevisioner, leverantörsdialog och avvikelsehantering. Ingen faktiskt negativ inverkan identifierades under 2025 på arbetsvillkor eller andra arbetsrelaterade rättigheter.

Betalningar till leverantörer till SJ är exklusive så kallad institutionell spend, bland annat banavgifter, samt pensionsavgifter.

Initial riskscreening[1]

	2025
Antal leverantörer, st	406
Andel i förhållande till betalningar till leverantörer, %	85
Andel högriskleverantörer, %	19

Fördjupad bedömning avseende tillbörlig aktsamhet[1]

	2025
Antal leverantörer, st	60
Andel i förhållande till betalningar till leverantörer, %	22
Antal som kvarstår som högriskleverantörer efter slutbedömning, st	4
Kvarstående högriskleverantörers andel av betalningar till leverantörer 2025, %	10

[1] Företagsspecifika mått. Riskscreening före 2025 genomfördes med annan metod och avgränsning.

Bland högriskleverantörer återfinns en leverantör av komponenter för pågående tågtillverkning, varför kvarstående högriskleverantörers andel av SJs betalningar uppgår till 10 procent av totala betalningar.



S4 – Konsumenter och slutanvändare

Vår trafik gör skillnad i människors vardag genom att vi knyter samman människor och platser och tåget är ett effektivt sätt att resa. Varje dag reser många från någon av de fler än 400 stationer vi trafikerar i stora delar av Sverige och Norge för att ta sig till arbete, studier, familj eller nöjen. Som marknadsledande tågoperatör i Sverige och med hela svenska folket som ägare tar vi ett brett ansvar för att fortsätta utveckla framtidens resande med bästa möjliga kundbemötande.

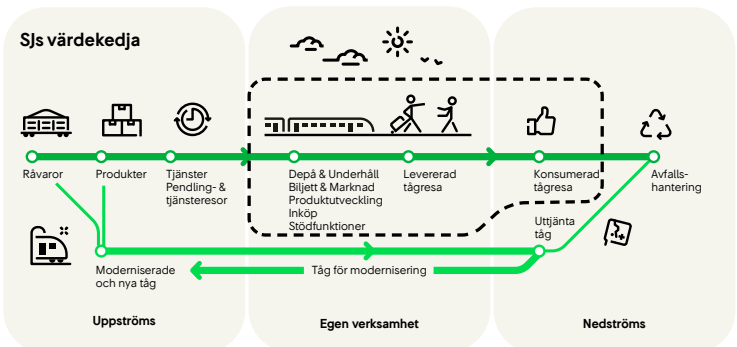
SJ finns till för våra resenärer. Alla intäkter kommer antingen från resenärer eller från beställare. SJ erhåller inga statliga anslag, och vårt erbjudande behöver därför ständigt utvecklas och förbättras för att fler ska välja att resa med oss.

SBM-3 Påverkan, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell

Vår trafik är betydelsefull för att människor ska kunna resa och för att näringsliv och samhälle ska fungera. Många reser med SJs egna tåg eller med de tåg som vi kör under annat varumärke, exempelvis SL:s pendeltåg i Stockholms län, Västtågen i Västra Götaland eller SJ Nord i Norge. Bedömning av väsentliga inverkningar, risker och möjligheter har baserats på dialogen med kunder samt de kundundersökningar som SJ och våra beställare inom upphandlad trafik utför.

Tre kategorier av resenärer finns på våra tåg; fritids-, pendlings- och affärsresenärer. Samma person kan vid olika tillfällen utgöra del av samtliga dessa kategorier. SJ har även regionala och nationella myndigheter som kunder när dessa upphandlat tågtrafik och SJ lämnat det vinnande anbudet, dessa kunder benämns beställare. I väsentlighetsbedömningen har samtliga kundgrupper och även potentiella resenärer inkluderats. Samtliga resenärskategorier reser med samma tåg men i olika reseklasser. Identifierade väsentliga inverkningar, risker och möjligheter kan därför potentiellt påverka alla SJs resenärer och indirekt även beställare, vars kunder i sin tur är resenärer på SJs tåg.

Strategin att tillhandahålla Skandinaviens bästa kundupplevelse av resor inverkar positivt på samtliga kunder genom att vi tillhandahåller attraktiv trafik för att möjliggöra tågresande mellan fler destinationer än endast de största städerna. Vår trafik gör skillnad i människors vardag när det går att bo på en plats och arbeta eller studera på en annan. Vi säljer också biljetter till andra tåg- och bussoperatörer vars utbud kompletterar vårt för att på så sätt kunna sälja resor från start till mål. Det är en viktig konkurrensfördel gentemot operatörer som antingen erbjuder



– – Påverkan, risker och möjligheter på och från konsumenter och slutanvändare förekommer främst i värdekedjan inom SJs egna verksamhet samt nedströms.

SJ påverkar väsentligt positivt genom:

- Attraktiv trafik som gör skillnad i människors vardag
- Effektivt färdsätt och användbar restid
- Högt trafiksäkerhetsindex och god medvetenhet i organisationen

SJ påverkar väsentligt negativt genom:

- Otillräcklig information till resenärer när tågresan inte går som planerat
- Bristande punktlighet och regularitet
- Potentiellt terror- och våldsdåd ombord

SJ har en väsentlig finansiell risk:

- Inställda och försenade tåg medför lägre intäkter och kvalitetsbristskostnader eller att tåget väljs bort som färdmedel

omfattande tågtrafik inom ett geografiskt avgränsat område eller uteslutande trafikerar en eller ett fåtal tåglinjer.

Tåg är även ett effektivt sätt att färdas. Restiden kan användas till arbete, vila eller till att umgås.

Kundernas upplevelse präglas i hög utsträckning av om de kommer fram enligt plan och punktligheten är därför central. SJ fokuserar fullt ut på att tillhandahålla persontågstrafik och kvaliteten på vår leverans – och därmed vår kundnöjdhet – är i hög utsträckning beroende av järnvägsinfrastruktur som vi inte själva råder över.

Återkommande trafikstörningar inverkar negativt på punktligheten och kan medföra sent inställda tåg (låg regularitet). Opålitlig tågtrafik påverkar framför allt pendel- och affärsresenärer negativt genom att de kommer för sent till arbete, möten, barnhämtningar eller fritidsaktiviteter. I viss utsträckning kan kundnöjdheten återställas genom god trafik- och störningsinformation.

Bristande punktlighet och regularitet riskerar att leda till lägre resultat för SJ på grund av högre kostnader för ersättningstrafik och annat kundomhändertagande liksom lägre biljettintäkter om färre väljer SJ för att de inte litar på tåget som färdmedel. Rätten till Ersättning vid försening (EVF) beror på vilken sträcka som tåget färdas samt störningens omfattning, se avsnitt ”S4-3 Rutiner för att gottgöra för negativa konsekvenser och kanaler genom vilka konsumenter och slutanvändare kan uppmärksamma problem”. Rätten påverkas inte av vilken biljettyp eller reseklass som valts. I flertalet avtal med beställare avseende upphandlad trafik finns olika typer av vitesklausuler som träder i kraft vid låg punktlighet eller inställda tåg som SJ orsakat.

SJ påverkar också negativt genom otillräcklig information när tågresan inte går som planerat och störningsinformation lyfts återkommande som förbättringsområde av kunder. Bland kunderna kan vissa grupper komma att påverkas i högre utsträckning av otillräcklig information, exempelvis pendel- och affärsresenärer med strikta tider att passa.

Våra kunder påverkas positivt av att våra tågresor har ett högre trafiksäkerhetsindex än andra transportslag. Transportstyrelsen konstaterar i ”Säkerhetsrapport järnväg 2024” (TSG 2025-4351) att ingen passagerare på svensk järnväg har omkommit på mer än tio år.

Trafiksäkerhet och säkerhet är det allra viktigaste för oss och vi är ständigt på tårna och arbetar systematiskt med att förebygga potentiellt farliga situationer. Det tuffare samhällsklimatet påverkar vår verksamhet och vi har ytterligare förstärkt säkerhetsarbetet för att trygga våra resenärers säkerhet. Vi arbetar nära myndigheter och branschkollegor med frågor kring trafiksäkerhet och säkerhet, där sannolikheten för ett terrordåd eller våldsdåd ombord tyvärr ökat. Även ökat våld i samhället medför att säkerhet ombord och i anslutning till tågen blivit en allt viktigare fråga.

Extra sårbara kundgrupper är främst resenärer med olika funktionsnedsättningar, bland annat resenärer i rullstol eller med syn- eller hörselnedsättning, barn samt äldre. Ingen specifik analys har gjorts för att identifiera extra sårbara kundgrupper. Vid grundutbildningen av tågvärdar finns ett speciellt pass kring hur man hanterar och assisterar kunder med olika typer av funktionsnedsättning. För gott omhändertagande av kunder i rullstol har analyser gjorts och speciella instruktioner tagits fram för hur tågvärdar ska agera vid exempelvis evakueringar eller beställning av ersättningstrafik.

Barn är som grupp också mer sårbara. Enligt SJs regelverk får barn yngre än 7 år inte resa själva. Förälder/vårdnadshavare ansvarar för att äldre barn som reser utan vuxen kan ansvara för sig själv under hela resan, även vid en trafikstörning eller evakuering.

S4-1 Policyer för konsumenter och slutanvändare

Med kraven i Statens ägarpolicy som utgångspunkt anger SJs hållbarhetspolicy styrande principer och inriktning för koncernens hållbarhetsarbete i hela värdekedjan, se avsnitt ”E1-2 Policyer för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna”. Hållbarhetspolicyn omfattar styrande principer kring trafikprogram, kvalitet (inklusive punktlighet och regularitet) samt säkerhet och beredskap. Trafiksäkerhets- och underhållspolicyn anger styrande principer avseende trafiksäkerhet. Styrning kring trafiksäkerhet beskrivs längre fram i avsnittet. SJs interna uppförandekod tydliggör koncernens värdegrund, se avsnitt ”S1-1 Styrning för den egna arbetskraften”.

Hållbarhetspolicyn finns att läsa på sj.se medan övriga styrande dokument finns tillgängliga för koncernens medarbetare på intranätet. Inga större förändringar har gjorts i relevanta styrande dokument under det senaste året.

De styrande principerna konkretiseras i ett stort antal styrdokument som avser hantera de väsentliga inverkningar, risker och möjligheter som SJs tjänst kan ha på konsumenter och slutanvändare. Bland styrande dokument som påverkar punktlighet och inställda tåg finns instruktion avseende komfortkrav som ska vara uppfyllda för att låta tåg gå i trafik samt instruktion kring inväntan av försenade tåg. Styrande dokument som direkt påverkar kostnader för trafikstörningar är bland annat instruktion för ombokning och återköp vid trafikstörning samt för ersättning för mat, logi och annan transport. För störningsinformation finns bland annat så kallade utropsstöd. Styrning avseende förebyggande åtgärder för att avvärja terrorhot och våldsdåd ombord inkluderar bland annat en instruktion för hantering av misstänkta föremål ombord.

Trafikprogrammet för SJs kommersiella trafik styrs övergripande av de femåriga affärsplanerna där det anges vilka linjer som ska trafikeras med ungefärlig frekvens. På årlig basis ansöker sedan SJ, i likhet med övriga tågoperatörer, om tåglägen (rätt att färdas viss sträcka av järnvägsnätet under viss tid). Ansökan om tåglägen baseras dels på Balanseringsrådets bedömning av vår egen förmåga utifrån främst fordons- och personaltillgänglighet, dels på infrastrukturförvaltarens järnvägsnätsbeskrivning som anger tillgänglig infrastruktur inklusive planerade banarbeten. Balanseringsrådet gör löpande under året bedömningar av vilken trafik som kan erbjudas resenärerna och därmed läggas ut till försäljning.

Inom upphandlad trafik anger beställarna i upphandlingsunderlagen vilken trafik som ska utföras. Exakt vilka avgångar som ska erbjudas resenärerna fastställs sedan av beställaren i samråd med SJ utifrån främst planerade banarbeten, eventuella evenemang samt tillgång till fordon och personal.

Flertalet styrande dokument gäller samtliga resenärer. Vissa avser särskilda grupper, såsom resenär med barn, barnvagn, funktionsnedsättning eller husdjur. SJ har även att förhålla sig till lagstiftning gällande ersättning till resenärer vid försening. Eftersom SJ kör över hela Sverige, både korta och långa sträckor, omfattas våra resor av antingen Lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter eller EU:s tågpassagerarförordning.

Vår tågtrafik är viktig i mångas liv och vår kunddialog är därför omfattande. Affärsområde Kommersiell trafik ansvarar för kundkontakter (företag och resenärer) före och efter resan, däribland SJs sociala medier, kundundersökning med förutbestämda frågor samt SJ Kundservice. Division Trafik & Service ansvarar för att leverera på SJs kundlöfte ombord på tågen och får i den dagliga dialogen många inspel kring vad som fungerar bra och vad som kan förbättras i vårt erbjudande och leverans. Ansvaret för dialog med beställare, våra kunder inom upphandlad trafik, finns hos respektive affärschef eller vd.

Säkerställande av kunders mänskliga rättigheter
En av SJs grundläggande värderingar är tron på alla människors lika värde. I Hållbarhetspolicyn slås fast att grundläggande mänskliga rättigheter ska vara kända, respekteras och tillämpas lika. SJ respekterar FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna samt ILO:s deklaration och kärnkonventioner om grundläggande principer och rättigheter i arbetslivet. Arbetet med att respektera mänskliga rättigheter utgår från de tio principerna i FN:s Global Compact, FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter och OECD:s riktlinjer för multinationella företag. I praktiken innebär det att SJ kontinuerligt ska

- Identifiera och bedöma potentiell eller faktisk negativ påverkan på mänskliga rättigheter
- Genomföra åtgärder för att förebygga och upphöra med identifierad potentiell eller faktisk negativ påverkan på mänskliga rättigheter.
- Tillhandahålla klagomålsmekanismer för att upptäcka eventuella kränkningar av mänskliga rättigheter och tillhandahålla, eller samverka för, gottgörelse för den eller de som drabbats.
- Kontinuerligt beskriva framsteg och utmaningar i arbetet.

Arbetet fokuserar på att vidta försiktighetsåtgärder och förebygga negativa inverkningar samt förebygga kränkningar av mänskliga rättigheter och aktivt hantera sådana om de uppstår, även om koncernen själv inte bidragit direkt till dessa inverkningar. En del av detta är SJ Tillgänglighetsråd som hålls två gånger per år med representanter för större intresseorganisationer. Tillgänglighetsrådet syftar till att fånga upp behov som vi behöver agera på för att fler ska kunna resa med våra tåg.

Resenärer som anser ha fått sina mänskliga rättigheter kränkta, har möjlighet att söka gottgörelse via myndigheter, såsom Diskrimineringsombudsmannen (DO), och tilldömas kränkningsersättning. SJ har strikt ansvar för sina resenärers säkerhet och gottgörelse för eventuella personskador beskrivs i avsnitt ”S4-3 Rutiner för att gottgöra för negativa konsekvenser och kanaler genom vilka konsumenter och slutanvändare kan uppmärksamma problem”.

Under 2025 har Diskrimineringsombudsmannen bedömt att SJ AB har överträtt diskrimineringslagstiftningen i samband med ledsagning av en rullstolsburen resenär. Diskrimineringsombudsmannen har mot denna bakgrund framställt ett krav mot SJ AB att betala diskrimineringsersättning om 20 000 kronor till resenären. Diskrimineringen har skett i strid med SJs styrande dokument och åtgärder har vidtagits för att ytterligare förtydliga och informera medarbetare om de skyldigheter som föreligger

Inga fall av bristande efterlevnad av FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter, ILO:s förklaring om grundläggande principer och rättigheter i arbetet eller OECD:s riktlinjer för multinationella företag har rapporterats avseende kunder och resenärer.

Personuppgiftsrättigheter ingår som en del av åtagandet att respektera mänskliga rättigheter. SJ ska följa EU-riktlinjer i anslutning till GDPR där överträdelser ska anmälas till Intergritetsskyddsmyndigheten (IMY) i Sverige och Datatilsynet i Norge. Dessa myndigheter kan även utdöma skadestånd om personuppgifter inte har hanterats på ett korrekt sätt.

Styrning kring trafiksäkerhet
SJs trafiksäkerhetspolicy och underhållspolicy utgör grund för trafiksäkerhetsarbetet. Trafiksäkerhetspolicyn sammanfattar hur det strukturerade trafiksäkerhetsarbetet, baserat på gällande lagar och riktlinjer samt kundernas krav och förväntningar, ska bedrivas. Underhållspolicyn anger att fordonsunderhållet ska säkerställa fordonens säkerhet, funktion, prestanda och attraktivitet så att trafikuppdragen kan genomföras med säkra, hela och rena tåg.

Policyerna fastställs av styrelsen medan SJs koncernchef och vd ansvarar för att policyerna efterlevs. Policyerna ses årligen över vid ledningens utvärdering av trafiksäkerheten, där det bedöms om det finns behov av förändringar eller om aktuell lydelse är ändamålsenlig utifrån verksamhet, risker och måluppfyllnad. Inga ändringar gjordes under 2025. Policyerna finns på intranätet och förmedlas till alla medarbetare, leverantörer, partners och entreprenörer som har uppgifter av betydelse för trafiksäkerheten.

SJs säkerhetsstyrningssystem baseras på svensk järnvägslagstiftning med tillhörande myndighetsföreskrifter och de EU-förordningar med gemensamma säkerhetsmetoder som påverkar säkerhetsstyrningssystemet. Säkerhetsstyrningssystemet anpassas kontinuerligt efter nya eller ändrade krav. Nationella krav hanteras genom kompletterande säkerhetsstyrningsrutiner för respektive land i instruktioner hos SJ samt genom anpassade interna säkerhetsmetoder och bestämmelser.

Trafiksäkerhetsarbetet, det vill säga tillämpningen av säkerhetsstyrningssystemet, inom SJ utgår från den högsta ledningens engagemang med de aktiviteter och åligganden som styrelsen, vd och koncernledningen tillsammans med stödfunktion Trafiksäkerhet leder. Det ingår i chefsansvaret att se till att trafiksäkerhetspolicyn är känd och efterlevs, att främja avvikelserapportering och lärande samt att ta tillvara medarbetarnas engagemang, synpunkter och förslag. Inför en förändring i verksamheten (teknik, drift eller organisation) ska den chef som ansvarar för riskhanteringen även tillse att den avsedda förändringen planeras och utförs utan påverkan på trafiksäkerheten.

S4-2 Rutiner för kontakter med konsumenter och slutanvändare angående konsekvenser

SJs slutanvändare är de som reser på tågen, våra resenärer. Affärsområde Kommersiell trafik ansvarar för kundkontakt före och efter resan medan division Trafik & Service möter våra resenärer ombord på tågen och ansvarar för att leverera på vårt kundlöfte: ”SJ gör det enkelt för dig att resa. Du kan lita på att vi alltid gör vårt yttersta för att du ska känna dig sedd och väl omhändertagen.” Ansvaret för dialog med beställare, våra kunder inom upphandlad trafik, finns hos respektive affärschef eller vd.

Kontinuerlig dialog med resenärer sker genom vår försäljningsorganisation, SJ Kundservice, medarbetare ombord och på stationerna, i sociala medier samt genom kundundersökningar till de som reser på tågen. Många kanaler skapar förutsättningar för en effektiv dialog och inkomna svar och synpunkter analyseras noggrant för att anpassa och utveckla vårt erbjudande och service både övergripande och per linje. SJ AB genomför även en trygghetsmätning bland resenärer för att fördjupa insikterna kring upplevd trygghet ombord och i anslutning till tågen.

SJs kundprogram SJ Prio med cirka 1,8 miljoner medlemmar förser oss bland annat med djupare insikter om vad de som reser prioriterar så att vi kan utveckla vårt produkt- och tjänsteutbud. Inom konceptet SJ Biz återfinns SJs företagskunder och även därifrån erhåller vi både data och synpunkter som ligger till grund för utveckling av SJs erbjudande.

I SJ Tillgänglighetsråd diskuterar vi regelbundet med representanter för utvalda tillgänglighetsorganisationer hur våra tåg, tjänster och erbjudanden fungerar och kan bli ännu mer tillgängliga.

Inom SJs upphandlade affärer genomför beställarna olika typer av kundundersökningar

för att få veta vad som fungerar bra och vad som kan förbättras. Även dessa undersökningar genomförs löpande och innehåller olika frågor beroende på beställare. Utvärdering sker i några affärer regelbundet mellan SJ och respektive beställare för att säkerställa att de frågor som ställs dels täcker in de områden som anses viktiga, dels att frågorna utformas för att ge den kunskap som behövs för att kunna agera. I de fall kundnöjdhet utgör grund för incitament justeras inte frågorna under avtalsperioden då det skulle kunna påverka utfallet.

Kanaler för trafik- och störningsinformation
Genom att kommunicera förändringar och avvikelser från normalt läge tar vi ansvar för våra kunder och för produkten vi sålt till dem. Trafikinformationen ska ge resenären handlingsalternativ, vara vägledande och anpassad till den enskilda kundens situation. Resenären ska få tillräckligt med information för att kunna göra val för att förbättra sin egen störningssituation.

För resor med vår kommersiella trafik går det att skapa bevakningar i SJs app på bokade resor eller sträckor och där finns aktuell trafikinformation för en resa. Trafikinformation finns även på sj.se. Resenärer som redan bokat informeras om ändringar via e-post och sms samt utrop ombord.

Inom upphandlad trafik är ansvaret för trafik- och störningsinformation vanligen delat mellan SJ och beställaren/trafikhuvudmannen. I de flesta fall är det beställaren som ansvarar för digitala kanaler för trafik- och störningsinformation även om det kan vara SJ som i operativt läge hanterar informationen som delas där.

SJ Kundservice finns för alla kunder med mer generösa öppettider för resenärer med funktionsnedsättning. Chatbotten Sonja finns tillgänglig dygnet runt. SJs kundombudsman har som uppgift att föra kundens talan in i SJs organisation, och borgar för att kunden får den återkoppling som efterfrågas.

S4-3 Rutiner för att gottgöra för negativa konsekvenser och kanaler genom vilka konsumenter och slutanvändare kan uppmärksamma problem

På sj.se går det att köpa resor med andra tåg- och bussoperatörer än SJ. Det trafikföretag som har haft kunden ombord på sträckan där trafikstörning inträffat ansvarar för att informera och hjälpa resenären fram till sin slutdestination vid en trafikstörning. Utöver vår så kallade Service Recovery är den gottgörelse som finns styrd av lagstiftning och ingen utvärdering görs av SJ avseende dess ändamålsenlighet.

Resenären kan uppmärksamma SJ på kvalitetsbrister utöver opunktlighet genom att kontakta tågvärd ombord eller lämna synpunkter och klagomål till SJ Kundservice. Den som chattar eller ringer till SJ Kundservice kan vara anonym och vi kopplar inte ihop enskilda klagomål med en sammanhållande kundbild. Personuppgifter krävs för någon form av kompensation eller utbetalning.

SJs kundombudsman hanterar såväl överklagan av hantering av kundklagomål, som önskemål om förbättringar. Allvarliga missförhållanden kan också anmälas till SJs visselblåsarfunktion som tillhandahålls av en extern aktör, se avsnitt ”S1-1 Styrning för den egna arbetskraften”.

Vi genomför löpande kundundersökningar för alla kontakter inom SJ Kundservice där vi följer både övergripande nöjdhet, kötid, upplevd lösningsgrad och bemötande. Resultat följs upp veckovis och vi undersöker och agerar på avvikelser utifrån detta.

SJ Kundservice har också ett nära samarbete med SJs företagsjurister för att hantera ärenden som kommer från Allmänna reklamationsnämnden (ARN) och Konsumentverket. Även dessa ärenden är goda källor till granskning och belyser ofta situationer som upplevs som otydliga eller där vi kan utveckla både vår kommunikation och vårt kundomhändertagande.

Gottgörelse vid trafikstörning
Vid trafikstörningar kan resenärer enligt lag få Ersättning vid försening (EVF). Information om vilka regler som gäller för resor med vår kommersiella trafik och ansökan för ersättning finns på sj.se. Den som rest med ett försenat tåg med SJ Nord i Norge ansöker om ersättning på sj.no. Inom övriga upphandlade affärer är det beställaren som hanterar ersättningar.

Processer och rutiner för gottgörelse vid trafikstörning innefattar att planera nya möjliga resealternativ, till exempel boka om biljett till annat tåg eller ersättningstrafik med buss eller taxi. Resenärer kan även erbjudas att avbryta resa och erhålla pengarna tillbaka, förtäring och logi (vid behov) eller ersättning mot kvitto för nödvändiga och rimliga kostnader för ersättningsresa som kund ordnat själv.

Vi följer löpande och per månad upp hur många ärenden avseende EVF respektive ersättning för utlägg som har inkommit, hur mycket ersättning som betalats ut samt hur länge resenären fått vänta på ersättning.

Gottgörelse vid kvalitetsbrist utöver opunktlighet
Service Recovery innebär att SJ väljer att kompensera resenärer automatiskt vid kvalitetsbrist eller en extraordinär händelse under resan med den kommersiella trafiken. Denna process skiljer sig från reklamationshanteringen genom att kunden inte behöver ansöka om ersättning. Istället informerar och kompenserar vi alla resenärer på ett tåg eller i en vagn samtidigt och i anslutning till att händelsen inträffat med värdebevis.

Vi följer löpande hur mycket vi proaktivt har kompenserat våra kunder med genom värdebevis. Utställda värdebevis vid årets utgång framgår av not 3.

Gottgörelse vid sak- och personskada
För SJs resenärer råder så kallat strikt ansvar. Person- eller sakskada för resenär på SJ-tåg eller vid på- eller avstigning ska anmälas till SJ Kundservice för handläggning av SJ Personskadereglerare. Vid personskada som uppkommer exempelvis på station eller perrong ska kunden hänvisas till den part som är ansvarig för området där skadan inträffat.

Personskada bedöms för rätt till ersättning i enlighet med befintlig process där bedömning av personskada görs av en extern tjänst med läkare. Ersättning för sakskada sker utifrån Järnvägstrafiklagen.

S4-4 Åtgärder avseende väsentliga konsekvenser för konsumenter och slutanvändare och strategier för att hantera de väsentliga riskerna och utnyttja de väsentliga möjligheterna, vad gäller konsumenter och slutanvändare, och dessa åtgärders ändamålsenlighet

SJ finns till för våra resenärer och alla intäkter kommer antingen från resenärer eller från beställare. SJ erhåller inga statliga anslag, och vårt erbjudande behöver ständigt utvecklas och förbättras för att fler ska välja att resa med oss.

Framtidståget är en stor satsning för att bygga en kultur med stort kundfokus som ska stödja SJs framtidsresa och bidra till att förbättra kundupplevelsen och därmed SJs anseende. Framtidståget kommer att pågå under flera år och genomförs fullt ut internt. Syftet är att övergripande förbättra nöjdhet och engagemang bland kunder och medarbetare samt att vinna allmänhetens förtroende. Detta följs noggrant genom målen för Net Promoter Score Resenär (NPS

Resenär), Anseendeindex samt mål kring medarbetarnöjdhet. Se även avsnitten ”S1-4 Åtgärder avseende väsentliga inverkningar på den egna arbetskraften och strategier för att minska de väsentliga riskerna och utnyttja de väsentliga möjligheterna, vad gäller den egna arbetskraften, och dessa åtgärders ändamålsenlighet” samt ”S1-5 Mål för hur väsentliga negativa inverkningar ska hanteras, positiva inverkningar stärkas och väsentliga risker och möjligheter hanteras”.

Samtliga åtgärder som genomförs för att hantera våra inverkningar, risker och möjligheter följs noggrant upp genom de återkommande undersökningar som beställare genomför liksom genom SJ AB:s NKI-undersökning och Trygghetsmätning.

Resurser finns avsatta inom ordinarie budgetprocess för att hantera väsentliga inverkningar och väsentlig risk. Varken inom kapitalutgifter eller driftsutgifter förväntas några åtgärder av större omfattning.

Attraktiv trafik som gör skillnad i människors vardag

För att kunna utöka trafiken ytterligare och förbättra kundupplevelsen ombord investerar vi 2022–2030 upp till 19 miljarder kronor i nya och moderniserade tåg. Vid utgången av 2025 var åtta moderniserade dubbeldäckare och elva helt ombyggda X 2000 i trafik. Inför tågplan 2025 och tågplan 2026 har vi, som varje år, sett över vårt utbud och justerat utifrån efterfrågan och vad som är möjligt att köra.

Effektivt färdsätt och användbar restid

För att vara konkurrenskraftiga behöver vi ständigt stärka tågets fördelar gentemot andra transportslag. I NKI-undersökningen ställs en fråga om varför tåget valts för resan, vilket ger oss användbar kunskap om vad som uppskattas.

Både för att kunna använda restiden till arbete och vila är stabil och snabb uppkoppling centralt. I de pågående fordonsinvesteringarna lägger vi stor vikt vid att tågen ska vara väl förberedda för snabbt wifi. Under 2026 inleds installation av satellituppkoppling på SJ 3000 för att resenärerna ska få tillgång till stabil och snabb uppkoppling ombord även där mobiltäckning är dålig eller obefintlig. Målet är att samtliga SJ 3000 ska vara utrustade med satellitteknik under 2027.

Förbättrad punktlighet och tillförlitlighet

Vi arbetar målmedvetet med att minska förseningarna, både sådant vi själva ansvarar för och tillsammans med beställare och övriga branschen. För att minska risken för sent inställda tåg gör Balanseringsrådet löpande bedömningar av vilken trafik som kan erbjudas resenärerna och därmed läggas ut till försäljning. Se avsnitt ”S4-1 Policyer för konsumenter och slutanvändare”.

Under 2025 har vi initierat ett gediget arbete för att få bättre data om bakomliggande orsaker till de störningar vi själva orsakar. Det interna arbetet har även fokuserat på att förebygga fordonsfel såsom problem med korglutningen på X 2000 och dörrfel. Investeringarna i en modernare fordonsflotta innebär att förutsättningarna förbättras för punktlighet genom en mer robust fordonsflotta. Åtgärderna syftar till att på både kortare och längre sikt förbättra kundnöjdheten genom högre punktlighet och regularitet. Egenorsakade störningsminuter är ett viktigt mått eftersom det isolerar orsaker som SJ råder över.

Tydligare trafik- och störningsinformation

Våra resenärer ska få snabbare, tydligare och personligare trafikinformation. Inom ramen för ett särskilt initiativ genomfördes under 2025 ett flertal förbättringar av trafik- och störningsinformationen inom den kommersiella trafiken. Funktionaliteten på sj.se och i SJs app förbättrades och störningsinformationen harmoniserades i våra olika kanaler. Internt genomfördes en omfattande utveckling av trafikledningens verktyg samtidigt som äldre lösningar avvecklades.

Inför 2026 planeras fortsatta förbättringar för snabbare, konsekvent och agerbar information till resenärer. Syftet är att öka kundnöjdheten både övergripande och nöjdheten med störningsinformationen.

Inom den upphandlade trafiken pågår en rad aktiviteter för att tillsammans med beställaren förbättra trafik- och störningsinformationen.

Trygghet och säkerhet ombord

I den Nationella strategin mot våldsbejakande extremism och terrorism från 2024 beskrivs hur det svenska samhället ska möta hotet från terrorism och våldsbejakande extremism. Under 2025 har SJ fortsatt att stärka tryggheten och säkerheten för både medarbetare och resenärer genom ett brett spektrum av åtgärder. Arbetet har präglats av en kombination av förebyggande insatser, tekniska lösningar och kompetenshöjande utbildningar. Stödfunktion Säkerhet och Beredskap publicerade en utbildning om terrorberedskap inom SJ. Syftet med utbildningen är att höja medvetenheten och kunskapen hos vår personal som arbetar eller verkar inom kollektivtrafiken.

Säkerhetsarbetet är ett gemensamt ansvar och kräver samverkan för att bli effektivt. Därför arbetar Säkerhet och Beredskap nära den operativa verksamheten inom SJ, liksom med skyddsorganisationen och arbetstagarorganisationerna, för att skapa samsyn och säkerställa att vi fokuserar på rätt frågor och arbetar mot samma mål. Utöver interna samverkansgrupper deltar SJ i externa forum, exempelvis Tågföretagens fokusgrupp för Trygghet respektive Beredskap. Genom dessa samarbeten stärker vi vår kompetens och bidrar till gemensam utveckling inom branschen.

Sammantaget visar 2025 på en positiv utveckling för SJs säkerhetsarbete. Genom kombinationen av utbildning, tekniska hjälpmedel och förbättrade rutiner har vi stärkt både den förebyggande och den reaktiva förmågan. Arbetet under året har lagt en stabil grund för fortsatt utveckling av säkerhetsarbetet.

Inga terrordåd har ägt rum på SJs tåg.

God trafiksäkerhet

Inom koncernen bedrivs ett omfattande förebyggande arbete för att våra resenärer och medarbetare ska färdas med god trafiksäkerhet. Arbetet leds och samordnas av stödfunktion Trafiksäkerhet. Under 2025 har förhindrande av elolycksfall varit ett fokusområde. SJ bidrog även i branschgemensamt arbete för att minska plankorsningsolyckor.

En obehörig stoppsignalpassage kategori A (OSPA-A) innebär att en signal passeras i ”stopp” utan att rörelseväg är låst eller utan tillstånd av tågklareraren att passera signalen. En sådan händelse kan leda till en allvarlig olycka, även om många händelser är av mer obetydlig art. Under 2026 kommer en ny generation simulatorer att implementeras. I simulatorerna upplever och tränar lokförarna på olika scenarier under realistiska förhållanden. En av flera syften med de nya simulatorerna är att minska antalet obehöriga stoppsignalpassager.

S4-5 Mål för hur väsentliga negativa inverkningar ska hanteras, positiva inverkningar stärkas och väsentliga risker och möjligheter hanteras

Mål för kunder och resenärer

	Basår 2023	2024	2025	Mål 2030
Anseendeindex, SJ AB	3	-5	2	30
Punktlighet[1], Sverige, %	87	87	88	95[2]
Egenorsakade störningsminuter per tusen tågkm av SJ AB:s långdistanståg	6,0	5,6	5,1	2,6
NPS Resenär, SJ AB	13	5	13	40
Trafiksäkerhetsindex, Sverige	95,8	96,4	96,5	96,6[3]
Antal allvarliga olyckor orsakade av SJ, Sverige	1	1	1	0[3]
Inga allvarliga olyckor orsakade av SJ (Ingen alvorlige skader med årsak i SJ Norge), Norge	0	0	0	0[3]
Antal förolyckade eller allvarligt skadade av SJ, Sverige	0	0	0	0[3]
Inga allvarligt skadade resenärer (Ingen alvorlige skader på reisende (kunder)), Norge	1	0	0	0[3]
Antal allvarliga tillbud orsakade av SJ, Sverige	22	26	14	≤ 15

[1] Ankomstpunktlighet, RT+5, inkl. lång-, medel- och kortdistanståg.
[2] SJ ansluter sig till branschmålet att 95 procent av alla tåg ska ankomma sin slutstation senast fem minuter efter ordinarie tidtabell. Detta mål är långsiktigt visionärt och således inte tidssatt till 2030.
[3] Dessa mål är långsiktiga och gäller även efter 2030.

SJ har företagsspecifika mål som är målsatta till 2030. Mål finns för positiv inverkan att SJ erbjuder attraktiv trafik, att tåget är ett effektivt färdsätt med användbar restid samt att SJ har högt trafiksäkerhetsindex med god medvetenhet i organisationen. Mål finns även för negativ inverkan att tåget inte går som planerat. I nuläget saknas mål för övriga väsentliga inverkningar.

Målen är beslutade av styrelsen utan att inhämta synpunkter från kunder och resenärer. Hänsyn har dock tagits till intressenter, främst kunder och resenärer, och deras synpunkter vid framtagandet. Resenärer och kunder kan ta del av utfall på målen i den årliga hållbarhetsrapporten, vissa av målen rapporteras även fyra gånger årligen i koncernens kvartalsrapport.

Basåret 2023 är valt för samtliga mål då tågtrafik och resande normaliserats till den nya nivån efter coronapandemin. Utfallet för samtliga mål påverkas i någon utsträckning av mängden trafik på spåren och/eller beläggningen ombord på våra tåg.

Mål för resandeutveckling

SJs främsta bidrag till att begränsa klimatförändringarna är att få fler att välja tåget istället för andra transportmedel. Det gör vi genom att erbjuda attraktiv trafik med moderna tåg så att restiden kan användas för arbete, vila eller socialt umgänge – en effektiv resa. Målet avseende en resandeökning om 50 procent till 2030 jämfört med basåret 2023 visar hur väl vi lyckats, se avsnittet ”E1-4 Mål för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna”.

Mål för anseende

Synen på SJ som leverantör av attraktiv trafik med användbar restid och god punktlighet mäts bland annat genom Anseendeindex. Till skillnad från våra övriga mått och mål tillfrågas även de som inte reser med SJ vid mätningen av Anseendeindex.

Vårt anseende mäts inte enbart som den svenska allmänhetens tilltro till eller intryck av SJ utan beskriver också vilken kvalitet och framgång som åtsätts oss. Ett gott anseende ger större frihet och förutsättningar för oss att över tid vara framgångsrika i affären. Anseendeindex är ett viktigt mål som även indirekt stöttar andra väsentliga hållbarhetsfrågor som tillväxt genom resandeökning och möjligheten till strategisk kompetensförsörjning.

Anseendeindex baseras på svar från ett slumpmässigt urval personer, 18–79 år, i Sifos riksrepresentativa onlinepanel. Index byggs upp av svaren på fem frågor. Ju högre värde, desto starkare är anseendet. Svaren för 2025 samlades in mellan den 12 mars och 10 april 2025 och 12 321 personer intervjuades. Endast personer som angett kännedomsnivå 3–5 (på skala 1–5) för SJ har kunnat besvara övriga frågor.

Mål för punktlighet

God punktlighet är en viktig del av vår leverans till kund och att tåget kommer fram i tid har stor påverkan på hur nöjd resenären är med sin resa. Punktliga resor bidrar till ökat förtroende för SJ som bolag vilket i sin tur bidrar till ökat resande. SJ ansvarar endast för en mindre andel av de trafikstörningar som uppstår och som kan påverka punktligheten, målet för övergripande punktlighet kompletteras därför med målet Egenorsakade störningsminuter per tusen tågkm av SJ AB:s långdistanståg. För resenären och dennes tilltro till järnvägen som transportmedel är det oväsentligt vem som orsakat opunktligheten, därför är även punktlighet ett viktigt mål.

Punktlighet redovisas enligt branschdefinitionen ankomstpunktlighet RT+5. Det innebär att tåg som ankommer senast 5 min 59 s till sin slutstation räknas som punktliga. Samtliga avgångar som påbörjas eller avslutas i Sverige (lång-, medel- och kortdistanståg) inkluderas. Eftersom SJ kör avsevärt fler avgångar på kort- och meldistans får punktligheten här större effekt på den övergripande punktlighet än avgångarna på långdistans. Därför rapporterar SJ även punktlighet uppdelat på dessa distanser.

För tåg som påbörjar sin resa i Sverige och passerar Sveriges gräns räknas slutstation som sista stationen på den svenska sidan om gränsen. Avgångar som helt ställs in rapporteras i måtten för regularitet.

Mål för egenorsakade störningsminuter per tusen tågkm av SJ AB:s långdistanståg

SJ ansvarar endast för en del av de förseningar som uppstår. Därför finns behov av ett mätetal som uteslutande mäter den störningstid som SJ direkt orsakat genom exempelvis fordonsfel, sen avgång från station eller personalbrist.

Förseningar som SJ orsakat redovisas i form av störningsminuter, vilket är förseningar jämfört med tidtabell där Trafikverket dels rapporterar förseningsorsaker med SJ som orsakande operatör, dels kodad med orsak som SJ direkt påverkar.

Störningsminuterna är satta i relation till SJs utförda tågkilometer under samma period för att normera utfallet och göra utfallet jämförbart

över tid. Utfallet omfattar endast långdistanståg, exklusive nattåg, då de tåg som färdas lång sträcka har störst utmaningar med punktligheten.

Mål för NPS Resenär
NPS Resenär (Net Promoter Score) är ett övergripande nöjdhetsmått som baseras på kundens rekommendationsvilja utifrån helhetsupplevelsen. NPS Resenär speglar därmed hur attraktiv vår trafik är, om resan var effektiv genom att restiden var användbar, om resan kändes trygg och gick som planerat och – om inte – ifall störningsinformationen höll tillräckligt hög nivå.

Resenärens uppfattning av olika aspekter av vår leverans följs noga med syfte att erbjuda Skandinaviens bästa kundupplevelse av resor. Resenärer är generellt mer nöjda med den faktiska reseupplevelsen än den sammanfattande bilden av att vara kund till SJ. Nöjda kunder som dessutom rekommenderar SJ är viktiga drivkrafter för fortsatt tillväxt och lönsamhet.

Utfallet utgår från frågan ”Hur sannolikt är det att du skulle rekommendera en vän eller kollega att resa med SJ?” som ställs till resenären efter avslutad resa i NKI-undersökningen. Undersökningen vänder sig till resenärer på alla SJ AB:s linjer och varje kvartal samlas minst 4 000 svar, fördelat på alla årets månader, in digitalt. Respondenterna svarar på en skala 0–10, där 0=”Inte alls sannolikt” och 10=”Mycket sannolikt”. Svar inom intervallet 0–6 bedöms som kritiker, 7–8 som passivt nöjda och svaren 9–10 som ambassadörer. Beräkning sker genom att subtrahera andelen kritiker från andelen ambassadörer. Positivt NPS (0–100) innebär fler ambassadörer än kritiker, negativt NPS (-100 – 0) innebär fler kritiker än ambassadörer.

I nuläget saknas mål för övriga väsentliga inverkningar, risker och möjligheter. Internt finns mål nedbrutna per organisatorisk enhet och arbete pågår med att ta fram koncernövergripande mål.

Mål för trafiksäkerhet
Trafiksäkerhetsindex är en indikator på SJs överordnade trafiksäkerhetsmål att det ska vara tryggt och säkert att åka tåg med SJ. En pålitlig och säker tågresa är en grundpelare i vår leverans till kund och fortsatt tillväxt genom resandeökning.

Trafiksäkerhetsindex mäter utfallet av vårt trafiksäkerhetsarbete, utöver sedvanlig statistik, och bygger på en värdering av alla trafiksäkerhetsrelaterade olyckor (riskvärde och faktisk konsekvens) satt i relation till SJs produktionsvolym (mätt i tågkilometer).

Trafiksäkerhetsindex baseras på att varje skadehändelse (oavsett vållande) får ett riskvärde, vilka summerat jämförs med trafikproduktionen. Vid index = 100 har inga skadehändelser alls inträffat och för varje händelse sjunker utfallet. I trafiksäkerhetsindex räknas olyckor, sabotage och djurpåkörningar in och riskvärderas till grund för beräkningen (baseras på faktisk skada med en tillagd bedömning av katastrofpotential).

Utfallet räknas fram och rapporteras månadsvis (preliminära siffror för rullande 12 månader) och sammanställs slutligt för varje helår på kalibrerad nivå. Målnivån är framräknad att utgöra ett normalvärde över tid då utfallet ofta fluktuerar månad för månad utifrån årstidsvariationer i verksamheten.

Övriga trafiksäkerhetsmål
Ingen resande och personal ska förolyckas eller skadas allvarligt till följd av SJs agerande. Antalet omkomna eller allvarligt skadade personer som är resande på tåg eller personal anlitad av SJ följs därför noga och är målsatta utifrån nollvisionen för allvarliga olyckor orsakade av SJ. Utfallet räknas fram och rapporteras månadsvis (preliminära siffror för rullande 12 månader) och sammanställs slutligt för varje helår på kalibrerad nivå.

Allvarlig olycka definieras som olycka som har medfört en skada på mer än EURO 150 000, eller minst en allvarlig personskada eller omkommen person, eller ett trafikavbrott på mer än 6 timmar. Allvarlig personskada innebär att en person har behövt sjukhusvård i mer än 24 timmar. Allvarligt tillbud är en händelse som under något andra betingelser kunde ha lett till en allvarlig olycka.

Den allvarliga olycka som inträffade i Sverige under 2025 avsåg en växlingsolycka med urspårning där kostnaden översteg EURO 150 000. Ingen har skadats allvarligt eller förolyckats till följd av SJ i Sverige eller Norge under de senaste två åren.

Minskningen av antalet allvarliga tillbud förklaras i viss utsträckning av ny klassificering av obehörig stoppsignalpassage kategori A (OSPA-A) efter nationella OSPA-gruppens arbete. Den nya tolkningen innebär minskad grad av subjektivitet i bedömning av allvarligheten samt att tidigare års uppgifter sannolikt är något för höga utifrån nuvarande synsätt.

Mått för konsumenter och slutanvändare

SJ har företagsspecifika mått som följs noggrant utan att vara målsatta.

Mått för punktlighet och regularitet
Punktlighet
Ankomstpunktlighet[1]

%	2025	2024
Långdistanståg, Sverige, RT+5min	63	59
Medeldistanståg, Sverige, RT+5min	90	87
Kortdistanståg, Sverige, RT+3min	87	92
Långdistanståg (langdistansetog), Norge, RT+5min	77	80
Medeldistanståg (lokaltog), Norge, RT+3min och RT+5min	86	82

[1] Företagsspecifikt mått.

När vi inte levererar på vårt kundlöfte och resenären anländer sent påverkas både denne negativt och samhällskostnaderna ökar. Förutsättningarna och förväntningarna på punktlig ankomst varierar i viss mån beroende på hur långt tågen färdas. Det finns därför ett behov av att dela upp den övergripande punktligheten som är målsatt på de ingående delar lång-, medel- och kortdistanståg.

Punktlighet redovisas enligt branschdefinitionen ankomstpunktlighet, se målet ”Punktlighet” för metodbeskrivning.

Förbättrad punktlighet för SJs tåg i Sverige förklaras i hög utsträckning av milt väder. Punktligheten för SJs medeldistanståg i Norge förbättrades jämfört med året innan. Det beror dels på färre SJ-orsakade störningar, dels på mer stabila yttre förutsättningar.

Regularitet – sent inställda avgångar
Regularitet[1,2]

%	2025	2024
Andel utförda avgångar med bokade kunder, SJ AB	98	93
Andel helt utförda avgångar i förhållande till planerade avgångar, SJ Götalandståg	97	97
Andel helt utförda avgångar i förhållande till planerade avgångar, SJ Krösa	97	93
Operatörsavhängig regularitet, SJ Norge	99	98
Andel utförda tågkm i förhållande till vad som är beställt, SJ Stockholmståg	99	99

[1] Företagsspecifikt mått.
[2] Definitionerna varierar och utfallen är därför inte jämförbara.

Regularitet är andra sidan av punktlighetsmyntet, regulariteten anger andelen av tåg som avgår från utgångsstation och kommer fram till slutstation enligt plan. Helinställda avgångar påverkar alltså inte punktligheten negativt utan återspeglas istället i regulariteten. Att ett tåg ställs in helt kan få stor kundpåverkan, särskilt om inställelsen sker nära avgång. Därför är regulariteten ett viktigt mått att följa. Definitionen av regularitet varierar inom koncernen och utfallen är därför inte jämförbara. Inom upphandlad trafik styr beställaren vilka regularitetsmått som följs.

För SJ AB mäts regularitet som andel utförda avgångar med bokade kunder, således inkluderas endast tåg med avgångsspecifik försäljning (biljetten gäller på en viss avgång). Avgångar som är inställda en delsträcka inkluderas inte i måttet, dessa avgångar inkluderas istället i punktlighetsutfallet.

För SJ Götalandståg och inom Krösatågen mäts andel helt utförda avgångar i förhållande till planerade avgångar. Avgång som är delvis inställd räknas som helt inställd i måttet. Dessutom mäts så kallad operativ regularitet vilket innebär att planerat inställda tåg vid exempelvis banarbeten exkluderas. Planerade avgångar avser det som lämnats över till trafikledning för operativ hantering.

På samma sätt mäter SJ Norge operatörsavhängig regularitet: Andel helt utförda avgångar i förhållande till planerade avgångar. Avgång som är delvis inställd räknas som helt inställd. Endast inställelser som tågoperatören råder över ingår, vilket innebär att bland annat banarbeten exkluderas.

För SJ Stockholmståg mäts andel utförda tågkm i förhållande till vad som är beställt. Justering till följd av exempelvis banarbete eller förstärkningstrafik vid evenemang inkluderas som beställd trafik om beställning sker minst 24 timmar före avgång. I ej utförda tågkm ingår avvikelser såsom inställda hel- eller delsträckor, slopade uppehåll eller omledningar samt för tidiga avgångar.

Information vid försening
Information vid försening1

	2025	2024
Information vid försening, SJ AB	66	65

[1] Företagsspecifikt mått.

De resenärer som rest med ett försenat tåg får frågor i NKI-undersökningen kring hur de upplevt informationen om förseningen. I viss utsträckning kan den negativa påverkan av en trafikstörning motverkas genom tydlig och agerbar information, därför är det viktigt för oss att veta hur resenärerna uppfattar den information som ges.

Måttet Information vid försening anger hur nöjd en resenär var med informationen under sin senaste resa med SJ AB. Endast svaren från de resenärer som angett att deras tåg var mer än 5 minuter försenat vid ankomst inkluderas.

Mått för kundnöjdhet
Kundnöjdhet[1,2]

Index	2025	2024
Nöjd kundindex, NKI, SJ AB	71	67
Kundnöjdhet ombord, SJ Götalandståg	81	81
Totalbetyg ombordundersökningen, SJ Krösa	8,3	8,2
Upplevd kvalitet pendeltåg, SJ Stockholmståg	61	59
Kundetilfredshetsindeks, KTI, SJ Norge	85	86

[1] Företagsspecifikt mått.
[2] Definitionerna varierar och utfallen är därför inte jämförbara.

För att mer strukturerat få veta vad våra kunder tycker om oss och sin resa genomför både SJ och våra beställare kundundersökningar. Undersökningarna ger värdefulla insikter som används för att utveckla och förnya våra erbjudanden, både övergripande och per linje eller affär, för att öka resandet och resenärsnöjdheten. Inom upphandlad trafik utgör resultaten ett viktigt underlag för att planera åtgärder för att utveckla kollektivtrafiken och används för måluppföljning och avtalsreglering.

Vilka frågor som ställs i undersökningarna och hur indexen beräknas varierar inom koncernen och utfallen är därför inte jämförbara. Inom upphandlad trafik beslutar beställaren vilka frågor som ställs, i samråd med SJ.

Nöjd kundindex, SJ AB
För SJ AB mäts Nöjd kundindex (NKI). Måttet utgår från frågan ”Hur nöjd är du som kund hos SJ, om du tänker på dina samlade intryck av resor med SJ under de senaste 12 månaderna? i NKI-undersökningen som beskrivs under målet NPS Resenär. Respondenterna svarar på en skala 1–7, där 1=”Stämmer inte alls” och 7=”Stämmer helt och hållet”. NKI beräknas sedan som (medelvärde-1)*16,667. Nöjdheten beror i hög utsträckning på om kunden upplevde att det tåg hen reste med kom fram i tid. Om tåget är sent kan kundupplevelsen förbättras av snabb störningsinformation, varför det mäts separat i måttet Information vid försening.

Kundnöjdhet ombord, SJ Götalandståg
För SJ Götalandståg sammanställs kundnöjdheten kvartalsvis. Utfallet på alla frågor följs noggrant. Tillsammans med beställaren är det överenskommet att det enskilda mått som vi fäster störst vikt vid är andelen som är nöjd med sin senaste resa. Resultatet baseras på en kundnöjdhetsmätning ombord (KNO) som utförs av extern aktör på uppdrag av beställaren Västtrafik. Mätningarna utförs löpande under året på samtliga sträckor, dagar, tåg och tider. Kunder förses med läsplatta och får en rad påståenden att ta ställning till. Frågan ”Hur nöjd är du totalt sett med den här resan?” besvaras på en skala 1–5 där ”1= Mycket missnöjd” och ”5 = Mycket nöjd”. Andelen nöjda avser andelen tillfrågade som gett betyg 4 eller 5 på den femgradiga skalan.

Totalbetyg ombordundersökningen, SJ Krösa
För Krösatågen genomförs Ombordundersökningen Krösatågen. Enkäter delas ut och samlas in ombord på tågen två gånger årligen utifrån ett schema baserat på resandestatistik för att få en bra fördelning mellan linjerna. Undersökningen inkluderar attitydfrågor gällande tågresan och kring resvanor och besvaras på en skala 1–10. Totalbetyget baseras på samtliga attitydfrågor, bland annat kring bemötande, tågens skick, information och städning och alla frågor tilldelas lika stor vikt.

Upplevd kvalitet, SJ Stockholmståg
För SJ Stockholmståg genomförs kundundersökning Upplevd kvalitet varje månad av beställaren där fältpersonal delar ut och samlar in enkäter till resenärer ombord på pendeltåget. Frågorna

avser den linje respondenten befinner sig på och avser bland annat tidhållning, bemötande och städning samt upplevd trygghet. Svaren samlas in på en sjugradig skala och cirka 1 800 resenärer deltar varje månad.

Kundetilfredshetsindeks, SJ Norge
För SJ Norge mäts Kundetilfredshetsindeks (KTI). Undersökningen utförs av beställaren Jernbanedirektoratet fyra gånger årligen och möjliggör jämförelse mellan de tågoperatörer som utför trafik på uppdrag av dem. Kundnöjdhetsundersökningen utförs på tåget och genomförs som en fältrekryterande webbenkät. Frågorna avser den pågående resan och representativitet avseende sträckor och tidsintervall säkerställs genom stratifiering. KTI anger hur nöjda resenärerna är utifrån sex områden: Städning, information på tåget, ombordpersonal, information vid störning, upplevd punktlighet samt övergripande nöjdhet. Respondenterna svarar på en skala 1–5 där 1= helt oenig/mycket missnöjd och 5=helt enig/mycket nöjd. Genomsnittet på skalan 1–5 reduceras med 1 så att minimivärdet på skalan blir 0 och maxvärdet 4. Därefter multipliceras det nya genomsnittsvärdet med 25 för att erhålla ett utfall på KTI på skalan 0–100.

Mått för trafiksäkerhet

Mått för trafiksäkerhet[1]

Antal per miljoner tågkm, Sverige	2025	2024
Obehöriga stoppsignalpassager, tågfärd och växling, kategori A	1,10	1,33
Resandeolyckor	2,74	1,89

[1] Företagsspecifikt mått.

Utifrån det övergripande trafiksäkerhetsmålets andra del, att ingen resande och personal ska förolyckas eller skadas allvarligt till följd av SJs verksamhet, följs antalet omkomna eller allvarligt skadade personer som är resande på tåg eller personal anlitad av SJ. De övergripande målen anknyter till nollvisionen för allvarliga olyckor orsakade av SJ och mäts utifrån antal.

Ett antal gemensamma säkerhetsindikatorer samlas årligen in av de nationella tillsynsmyndigheterna som grund för en bedömning av hur nationella och gemensamma trafiksäkerhetsmål inom EU uppnås. Till de gemensamma säkerhetsindikatorer som ett järnvägsföretag ska redovisa hör antal döda och allvarligt skadade personer samt antal allvarliga olyckor.

Obehöriga stoppsignalpassager
En obehörig stoppsignalpassage kategori A (OSPA-A) innebär att en signal passeras i ”stopp” utan att rörelseväg är låst eller utan tillstånd av tågklarereraren att passera signalen. En sådan händelse kan leda till en allvarlig olycka, även om många händelser är av mer obetydlig art.

Orsakerna kan vara av många olika slag: Missförstånd mellan förare och tågklarerare, missbedömd bromsning eller oväntad spårhalka, brister i uppsikten vid växling, förväntan om att en viss situation råder, felaktigt placerade eller smutsiga signaler, lågt stående sol, brister i planering, utbildning och instruktioner med mera. Erfarenheter från branschsamarbetet indikerar att stress och oro bland operativ personal medför en ökad risk för OSPA-A.

Vi följer trenden i dels antal händelser inom det svenska järnvägsnätet, dels antal i relation till produktionsmåttet utförda tågkilometer i Sverige. SJs utfall jämförs också med totalsiffrorna för persontrafik i Sverige.

Utfallet för 2024 har justerats något efter att felaktig avgränsning upptäckts vid sammanställningen av denna rapport. Felet är inte väsentligt.

Resandeolyckor
Med resandeolyckor avses händelser där resande har skadats mer eller mindre allvarligt (från mindre klämskada eller skrubbsår till allvarlig skada eller avliden person) ombord på SJs tåg eller vid på- och avstigning. Sannolikheten för att komma till skada under en tågresa är liten och de allvarliga skadorna är mycket få. Vi arbetar dock ständigt för att minimera risken för skador av dessa slag, inte minst för att detta medför stort obehag för den drabbade och olust kopplat till tågresandet, oavsett varför händelsen har uppstått.

En mindre andel av olyckorna bedöms vara direkt vållade av SJ. Det är till exempel olyckor orsakade av lös inredning såsom toalettspeglar, skötbord, armatur eller liknande. Till händelser som förekommer lite oftare än andra och där SJ primärt inte anses vara vållande, men med ändrad konstruktion eller andra åtgärder ändå kan påverka utfallet, ingår exempelvis elektrisk chock, heta kaminer eller skador till följd av hög instegsvärme.

Vi följer trenden i dels antal händelser inom det svenska järnvägsnätet, dels antal i relation till produktionsmåttet utförda tågkilometer i Sverige. SJs utfall jämförs också med totalsiffrorna för persontrafik i Sverige.

Ökningen av antalet inrapporterade resandeolyckor/miljoner tågkm under 2025 bedöms främst bero av ökad rapporteringsvilja. Även inom upphandlad trafik har antalet anmälda fall ökat, främst händelser där resenärer försökt stoppa stängande dörrar genom att sträcka in arm, ben eller föremål för att hinna med tåget.



Bolagsstyrningsinformation

G1 – Ansvarsfullt företagande

Som statligt ägt bolag har SJ extra höga krav ställda på att agera ansvarsfullt i hela värdekedjan. Den styrning som finns tillsammans med en stark företagskultur bidrar till att vi bedriver verksamheten på ett etiskt och hållbart sätt.

SBM-3 Påverkan, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell

Ägarpolicyn föreskriver att vi ska agera föredömligt inom området hållbart företagande och i övrigt agera på ett sådant sätt att SJ åtnjuter allmänhetens förtroende, vilket inkluderar en tydlig förväntan på en etisk företagskultur.

SJ utför inom egen verksamhet aktiviteter med direkt koppling till tågdrift. Övriga varor och tjänster som behövs för en välfungerande verksamhet och ett attraktivt kunderbjudande köps in. En viktig del i vår strategi är att öka resandet genom utökat utbud och hög beläggning, vilket förutsätter goda relationer och samverkan med leverantörer så att vi kan erbjuda pålitlig trafik med moderna tåg och kringtjänster såsom mat och dryck ombord samt ersättningstrafik. SJ lägger grunden för gott samarbete genom avtal, upphandlade i konkurrens, med skäliga villkor där rimliga betaltider och välfungerande betalningsrutiner är grundläggande. SJ rapporterar utifrån lagkrav betaltider för små och medelstora bolag i enlighet med rådande lagstiftning, där SJ kommer väl ut.

Goda relationer och samverkan med leverantörer är förutsättningar för att vi ska kunna erbjuda pålitlig trafik med moderna tåg och kringtjänster. SJ lägger grunden för gott samarbete genom avtal med skäliga villkor, där rimliga betaltider och välfungerande betalningsrutiner är grundläggande.



– – Påverkan, risker och möjligheter på och från ansvarfullt företagande förekommer i hela SJs värdekedja.

SJ påverkar väsentligt positivt genom:

- Goda betalningsrutiner till leverantörer

G1-1 Policyer för ansvarsfullt företagande och företagskultur

Hållbarhetspolicy
Med kraven i Statens ägarpolicy som utgångspunkt anger SJs hållbarhetspolicy styrande principer och inriktning för koncernens hållbarhetsarbete i hela värdekedjan, se avsnitt ”E1-2 Policyer för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna”. Policyn omfattar hur SJs medarbetare ska agera gentemot leverantörer och partners. Koncernens inköpare utbildas årligen inom ansvarsfullt företagande. Ansvarsfullt företagande behandlas även i den obligatoriska utbildningen om interna uppförandekoden.

Intern uppförandekod
Den interna uppförandekoden utgår från våra värdeord och ska ge vägledning för hur alla medarbetare inom koncernen ska agera och bemöta varandra och SJs intressenter. I koden definieras de värderingar som ligger till grund för den dagliga verksamheten, se avsnitt ”S1-1 Styrning för den egna arbetskraften”. Uppförandekoden anger bland annat att medarbetare ska agera med ärlighet, rättvisa och integritet i alla affärstransaktioner och interaktioner.

G1-2 Hantering av förbindelser med leverantörer

Fler än 5 000 företag levererar varor och tjänster till SJ. För att säkerställa ett affärsetiskt uppträdande gentemot våra leverantörer och att de hanteras rättvist ingår att övervaka upphandlingsprocessen, förhandla fram avtal och därefter säkerställa att de varor och tjänster som tillhandahålls är i enlighet med vad som avtalats.

God och effektiv hantering av leverantörsförbindelser gör att verksamheten avlöper smidigt och effektivt och minskar risken för förseningar och störningar. I samverkan med våra mer strategiska leverantörer och partners utformas hållbara lösningar i syfte att nå högre resurseffektivitet, tydligt socialt ansvar och lägre klimatpåverkan.

Inköpsprocessen sätter ramarna för hur förbindelser med leverantörer ska hanteras. Beslutshandling inför avtalstecknande ska tillstyrkas av flera enheter inom koncernen för att säkerställa väl förankrade och objektiva beslut samt även minska risken för korruption. SJs kommersiella del omfattas av Lagen om offentlig upphandling inom försörjningssektorerna (LUF), vilket innebär att ett lagreglerat upphandlingsförfarande ska tillämpas.

Vid inköp eller upphandling över fastställt gränsbelopp eller när det finns geografiska eller branschspecifika skäl enligt riskklassning ska leverantören bedömas utifrån ett hållbarhetsperspektiv. Uppförandekod för leverantörer är en obligatorisk del i alla avtal och uppföljning sker genom processen för tillbörlig aktsamhet. Vid inköp eller upphandling kan specifika krav på miljö- och klimatprestanda inkluderas.

Att säkerställa att betalning för utförda tjänster och leveranser sker inom rimlig tid är ett sätt för SJ att agera föredömligt. Huvudregeln är att fakturor från små och medelstora företag ska betalas inom 30 dagar och denna princip tillämpas inom hela SJ-koncernen i enlighet med standardtext i avtal.

SJ AB och SJ Götalandståg AB tillämpar principerna i enlighet med Uppförandekod om betaltider, ett initiativ av Näringsdepartementet i dialog med näringslivet. SJ följer dessa principer sedan 2018, och principerna ger bland annat uttryck för 30 dagars betalningsvillkor.

Under 2025 har förtydligande av processerna inom organisationen genomförts för att säkra uppsatta riktlinjer avseende betaltider. Detta arbete fortsätter under 2026.

SJ har under året fullgjort rapportering i enlighet med Lag (2022:70) om rapportering av betalningstider.

G1-6 Betalningspraxis

Betalningstider till leverantörer

	2025		2024	
SJ-koncernen	Små och medelstora företag	Alla företag	Små och medelstora företag	Alla företag
Standardbetalningstid, dagar	30	30	31	31
Andel betalningar som sker inom standardtid, %	90	87	87	85
Genomsnittliga faktiska betalningsvillkor, dagar	30	30	31	30
Andel betalningar inom faktiska betalningsvillkor, %	93	90	87	84
Rättsliga förfaranden som för närvarande är utestående avseende sena betalningar, antal	0	0	0	0

Oavsett storlek på leverantör är SJs praxis 30 dagars betalningsvillkor, även om detta villkor kan vara föremål för förhandling. Standardiserade betalningsvillkor bidrar till att hinna med den interna processen innan fakturan ska betalas. Den andel betalningar som inte sker inom standardtid beror ofta på att leverantörens betalningsvillkor överstiger 30 dagar. SJ betalar således i tid men senare än vår egen standardbetalningstid på 30 dagar.

Sammanställning av betaltider sker på samma sätt som för SJs lagstadgade rapportering av detta till Bolagsverket, även om sammanställningen här avser koncernen som helhet (och inte varje koncernbolag separat).

Storlek på leverantör utgår från den lista som Bolagsverket publicerar årligen över alla svenska bolag med upp till 249 anställda, vilket är gränsen för att vara ett litet eller medelstort företag. Statistik om betalningstider mot dessa små- och medelstora bolag tas fram årligen ur koncernens fakturahanteringssystem. Samtliga fakturor som har fakturadatum den 1 januari till och med den 31 december innevarande år inkluderas, kreditfakturor exkluderas däremot.

För varje storlekskategori beräknas avtalad betalningstid som skillnaden mellan fakturadatum och avtalat förfallodatum. I härledningen av den faktiska betalningstiden jämförs betalningsdatum och fakturadatum. Betalningar inom faktiska betalningsvillkor avser fakturor där betalningsdatumet ligger före förfallodatum. Är betalningsdatum och förfallodatum identiska, anses betalningen ligga inom de avtalade betalningsvillkor.

Mål för ansvarsfullt företagande

I nuläget saknas mål för positiv inverkan.

Upplysningar enligt tidigare krav i Non- Financial Reporting Directive (NFRD) i Årsredovisningslagen (1995:1554)

Riskbeskrivning korruption
SJ genomför historiskt stora investeringar där incitament för korruption kan finnas. Korruption riskerar att leda till högre kostnader, lägre kvalitet samt att skada SJs varumärke och förtroendet för SJ som en hållbar aktör. Dessutom är det olagligt.

Styrning kring anti-korruption
SJs hållbarhetspolicy anger att verksamheten ska präglas av hög affärsmässig etik och följa Näringslivskoden som ges ut av Institutet mot mutor (IMM). Givande eller tagande av muta eller annan otillbörlig påverkan är förbjudet. I det under året antagna Direktiv mot korruption förtydligas vad som är tillåtet och vad som inte är det. Direktivet är utformat med hänsyn till den svenska mutbrottslagstiftningen samt Näringslivskoden

Förebyggande anti-korruptionsarbete
Det förebyggande arbetet mot korruption och mutor fokuserar på att skapa medvetenhet hos medarbetare inom koncernen samt på inbyggda kontroller som ska motverka otillbörligt beteende. Under 2025 har ett Direktiv mot korruption fastställts som förtydligar vad som är tillåtet och vad som inte är det.

Beslutshandling inför avtalstecknande ska tillstyrkas av flera funktioner inom koncernen vilket minskar risken för korruption. Delegationsordningen anger bland annat befogenhet och mandat för att ingå avtal och godkänna utbetalningar med ekonomiska limiter. Utbetalningar godkänns alltid av två i förening och inbyggda kontroller finns som säkerställer att delegationsordningen följs. SJs kommersiella del lyder även under Lagen om offentlig upphandling inom försörjningssektorerna (LUF), vilket innebär att ett lagstadgat upphandlingsförfarande ska tillämpas. För allvarliga oegentligheter har SJ en visselblåsningsfunktion.

Ingen specifik utbildning för att förebygga korruption eller mutor har genomförts för styrelse, koncernledning, medarbetare eller leverantörer. Särskilt riskutsatta avdelningar har inte identifierats.

Resultatindikatorer
SJ har inte dömts eller ålagts böter för överträdelser av lagar mot korruption och mutor. SJ har heller inte upptäckt några brister i de åtgärder som vidtagits för att hantera överträdelser av rutiner och standarder för bekämpning av korruption och mutor.

Uppgifter om visslingsärenden

	2025		2024	
Antal	Inkomna visslingar	Varav kvalificerade visslingar	Inkomna visslingar	Varav kvalificerade visslingar
SJ-koncern	28	0	16	7

SJ uppmanar medarbetare och andra med kännedom eller stark misstanke om allvarliga oegentligheter eller missförhållanden att anmäla dessa via SJ Visselblåsarsystem, se Hållbarhetsrapportens avsnitt ”S1-1 Styrning för den egna arbetskraften”.

Kvalificerade visslingar definieras som missförhållanden av allmänintresse och inkluderar, men är inte begränsade till, faktiska eller misstänkta överträdelser av lagar och föreskrifter, allvarliga överträdelser av SJs policys, instruktioner och riktlinjer, mutor och korruption, allvarlig risk för enskilda personers liv eller hälsa såsom miljöbrottslighet, användning av farliga produkter eller säkerhetsbrister på en arbetsplats, allvarliga arbetsmiljöbrister såsom systematisk mobbning, diskriminering eller trakasserier samt annat beteende som är oförenligt med SJs kärnvärden.

Antalet inkomna visslingsärenden rapporteras efter årets slut av SJs chefsjurist utifrån antalet ärenden som skickats till SJ från det oberoende externa företag som mottar visslingar. I analysen beskrivs hur många av dessa ärenden som bedömts vara visslingsärenden av allmänt intresse, då visselblåsarsystemet även används för andra synpunkter än avsett.

Under 2025 har totalt 28 anmälningar inkommit via koncernens visslarkanaler. Inget av dessa ärenden har emellertid bedömts kvalificera sig som visslingsärenden utan huvudsakligen rört personalärenden som istället hanterats av HR.

Finansiell information

Koncernens finansiella rapporter
Koncernens rapport över resultat och övrigt totalresultat 124
Koncernens rapport över finansiell ställning 125
Koncernens rapport över förändring i eget kapital och finansiella mål 126
Koncernens kassaflödesanalys 127

Koncernens noter
1 Redovisningsprinciper 128
2 Viktiga uppskattningar och bedömningar 128
3 Intäkter och avtalssaldon 129
4 Personalkostnader 130
5 Övriga kostnader 131
6 Ersättning till revisorer 131
7 Finansiella intäkter och kostnader 132
8 Skatt 132
9 Materiella anläggningstillgångar 133
10 Nyttjanderättstillgångar 134
11 Immateriella tillgångar 134
12 Andelar i intressebolag 135
13 Övriga fordringar 136
14 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter 136
15 Finansiella instrument och finansiell riskhantering 136
16 Leasingavtal 138
17 Eget kapital, övriga reserver 139
18 Avsättningar 139
19 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter 140
20 Ställda säkerheter 140
21 Eventualförpliktelser 140
22 Transaktioner med närstående 140
23 Förändring i finansiell skuld 141
24 Händelser efter balansdagen 141

Moderbolagets finansiella rapporter
Moderbolagets resultaträkning och rapport över totalresultat 142
Moderbolagets balansräkning 143
Moderbolagets rapport över förändring i eget kapital 144
Moderbolagets kassaflödesanalys 145

Moderbolagets noter
M1 Redovisningsprinciper 146
M2 Viktiga uppskattningar och bedömningar 146
M3 Intäkter och avtalssaldon 146
M4 Personalkostnader 147
M5 Övriga kostnader 147
M6 Ersättning till revisorer 147
M7 Finansiella intäkter och kostnader 147
M8 Skatt 147
M9 Materiella anläggningstillgångar 148
M10 Immateriella tillgångar 148
M11 Andelar i dotterbolag 148
M12 Andelar i intressebolag 149
M13 Övriga fordringar 149
M14 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter 149
M15 Finansiella instrument och finansiell riskhantering 149
M16 Leasingavtal 150
M17 Eget kapital 150
M18 Avsättningar 150
M19 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter 151
M20 Ställda säkerheter 151
M21 Eventualförpliktelser 151
M22 Transaktioner med närstående 151
M23 Förändring i finansiell skuld 151
M24 Händelser efter balansdagen 151
M25 Vinstdisposition 151

Styrelsens försäkran 152
Revisionsberättelse 153

Koncernens rapport över resultat och övrigt totalresultat

MSEK	Not	2025	2024
Nettoomsättning	3	14 517	13 141
Övriga rörelseintäkter		70	41
Summa rörelsens intäkter		**14 587**	**13 182**
Personalkostnader	4	-5 145	-4 547
Infrastruktur och el		-960	-1 007
Underhåll och depå		-2 201	-1 767
Övriga kostnader	5, 6	-4 386	-4 438
Av- och nedskrivningar	9, 10, 11	-841	-764
Summa rörelsens kostnader		**-13 532**	**-12 523**
Resultat från andelar i intressebolag	12	0	0
Rörelseresultat		**1 055**	**659**
Finansiella intäkter	7	34	54
Finansiella kostnader	7	-70	-119
Resultat före skatt		**1 019**	**594**
Skatt på årets resultat	8	-186	-126
Årets resultat		**833**	**468**
Hänförligt till moderbolagets aktieägare[1]		833	468
Resultat per aktie (före och efter utspädning), SEK		208,3	116,9
Antal aktier vid årets utgång, tusental		4 000	4 000
Genomsnittligt antal aktier, tusental		4 000	4 000
Övrigt totalresultat			
Poster som kan komma att omklassificeras till resultaträkningen			
Kassaflödessäkringar netto efter skatt	17	–	-16
Omräkningsdifferens utländska dotterbolag	17	-2	-1
Övrigt totalresultat för året		**-2**	**-17**
Årets totalresultat		**831**	**451**
Hänförligt till moderbolagets aktieägare[1]		831	451

[1] Det finns inget innehav utan bestämmande inflytande i koncernen.

Kommentarer till koncernens rapport över resultat och övrigt totalresultat

Intäkter
SJs nettoomsättning uppgick till 14 517 MSEK (13 141), en ökning med 10 procent jämfört med föregående år. Tillkomna och befintliga trafikavtal inom den upphandlade trafiken bidrog positivt och trafikavtalsintäkterna uppgick till 6 242 MSEK (5 421).

Biljettintäkterna ökade i perioden och uppgick till 7 890 MSEK (7 454). Resandet ökade med 2 procent (0) jämfört med föregående år. Även utbudet ökade totalt, men påverkades negativt av infrastrukturella störningarna till följd av extremväder främst under tredje kvartalet. Sammantaget var beläggningsgraden i nivå med föregående år. Arbete med den dynamiska prismodellen medförde större variation i prissättningen vilket resulterade i att yielden (biljettpris per personkilometer) ökade.

Kostnader
Totalt ökade koncernens kostnader med 1 009 MSEK, en ökning med 8 procent jämfört med föregående år. Det högre kostnadsutfallet är främst en följd av tillkomna trafikavtal inom upphandlad trafik.

Personalkostnaderna ökade med 598 MSEK, dels till följd av fler medelantal anställda på grund av tillkomna trafikavtal inom upphandlad trafik, dels till följd av årlig lönerevision.

Kostnaderna för infrastruktur minskade med 63 MSEK främst på grund av lägre produktion i Norge till följd av ett jordskred som påverkade SJ Norges utbud negativt. Men även till följd av förändrad infrastrukturavgift. Kostnader för el ökade med 16 MSEK främst till följd av ökat pris jämfört med föregående år.

Kostnaderna för underhåll och depå ökade med 434 MSEK, dels på grund av nytillkomna avtal inom upphandlad trafik, dels på grund av underhåll på befintlig fordonsflotta för att minska fordonsfel och därmed öka tillförlitligheten.

Övriga kostnader minskade med 52 MSEK minskningen är främst till följd av lägre IT-kostnader, då omfattningen av arbete med nytt biljettförsäljningssystem har minskat efter implementeringen, lägre kostnader för ersättningstrafik, som föregående år påverkades av inställda avgångar till följd av fordonsbrist efter den stränga vintern som då rådde. Minskningen motverkas av ökade produktionskostnader och övriga indirekta kostnader till följd av tillkomna trafikavtal inom upphandlad trafik.

Av- och nedskrivningar ökade med 77 MSEK jämfört med samma period föregående år. Dels till följd av ökade avskrivningar för SJs nyttjanderättstillgångar samt att fler upprustade tågfordon är tagna i drift, dels till följd av en nedskrivning av fordon om 19 MSEK.

Rörelseresultat
Rörelseresultatet för helår 2025 uppgick till 1 055 MSEK (659), vilket motsvarar en rörelsemarginal på 7,2 procent (5,0). Det är främst SJs kommersiella trafik, drivet av ett ökat resande, som bidragit till ett förbättrat rörelseresultat. Även befintliga och tillkomna trafikavtal inom upphandlad trafik har bidragit positivt.

Finansnetto, skatt och årets resultat
SJs finansnetto uppgick till -36 MSEK (-65).

Koncernens resultat före skatt uppgick till 1 019 MSEK (594). Skatt på periodens resultat uppgick till -186 MSEK (-126). Den effektiva skattesatsen uppgick därmed till 18,2 procent (21,2). Avvikelsen mot vägd genomsnittlig skattesats förklaras dels av ej redovisad uppskjuten skatt i verksamheten i Norge till följd av osäkerhet kring lönsamheten under avtalsperioden, dels av i koncernen aktiverade låneutgifter.

Periodens resultat uppgick till 833 MSEK (468).

Koncernens rapport över finansiell ställning

MSEK	Not	251231	241231
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggnings-tillgångar	9	7 863	7 043
Nyttjanderättstillgångar	10, 16	1 394	1 506
Immateriella tillgångar	11	132	164
Övriga långfristiga tillgångar	12, 15	129	124
Summa anläggningstillgångar		**9 518**	**8 837**
Omsättningstillgångar			
Varulager		398	340
Kundfordringar	15	368	364
Övriga fordringar	13, 15	422	358
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	14	544	506
Kortfristiga placeringar	15	949	350
Kassa och bank	15	239	172
Summa omsättningstillgångar		**2 920**	**2 090**
SUMMA TILLGÅNGAR		**12 438**	**10 927**

MSEK	Not	251231	241231
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Eget kapital hänförligt till moderbolagets aktieägare[1]	17	4 732	3 901
Summa eget kapital		**4 732**	**3 901**
Långfristiga skulder			
Leasingskulder	15, 16, 23	1 221	1 333
Övriga räntebärande skulder	15, 23	2 274	1 770
Avsättningar	18	544	527
Uppskjutna skatteskulder	8	179	142
Summa långfristiga skulder		**4 218**	**3 772**
Kortfristiga skulder			
Leasingskulder	15, 16, 23	258	242
Övriga räntebärande skulder	15, 23	146	225
Avsättningar	18	185	173
Leverantörsskulder	15	671	677
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	1 562	1 418
Skatteskulder		249	109
Övriga kortfristiga skulder	15	415	411
Summa kortfristiga skulder		**3 487**	**3 254**
Summa skulder		**7 706**	**7 026**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**12 438**	**10 927**

[1] Det finns inget innehav utan bestämmande inflytande i koncernen.

Kommentarer till koncernens rapport över finansiell ställning

Tillgångar

Materiella anläggningstillgångar

Koncernens materiella anläggningstillgångar uppgick till 7 863 MSEK (7 043) och utgörs till största delen tågfordon. Ökningen avser främst investeringar i nya snabbtåg och regionaltåg samt upprustning och modernisering av X 2000 och dubbeldäckare.

Nyttjanderättstillgångar

Koncernens nyttjanderättstillgångar består av hyresavtal för lokaler, vilka totalt uppgick till 1 394 MSEK (1 506).

Immateriella tillgångar

Koncernens immateriella tillgångar uppgick till 132 MSEK (164) och utgörs främst av balanserade utgifter för utveckling av verksamhetsnära IT-system.

Övriga långfristiga tillgångar

Övriga långfristiga tillgångar uppgick till 129 MSEK (124) och utgörs främst av finansiella placeringar. Placeringarna avser fondförvaltning av likvida medel som ska täcka framtida utbetalningar av skadelivräntor.

Omsättningstillgångar

Varulagret består främst av reservdelar för underhåll av fordon och uppgick till 398 MSEK (340).

Kortfristiga placeringar uppgick till 949 MSEK (350), och avser placeringar i räntefonder. Förvärv av räntefonder har gjorts med 900 MSEK (300) under året. Avyttring av räntefonder har skett under året om 310 MSEK (138). 40 MSEK av räntefonderna avser förvaltning av likvida medel som ska täcka koncernens avsättning avseende skadelivräntor.

Kassa och bank uppgick till 239 MSEK (172).

Skulder

Räntebärande skulder

Koncernens leasingskulder uppgick till 1 479 MSEK (1 575).

Övriga räntebärande skulder uppgick till 2 420 MSEK (1 995) och avser lån för finansiering av de nya snabbtåg SJ investerar i, SJ 3000 samt moderniseringen av X 2000. SJ AB upptog ett nytt lån om 650 MSEK med Europeiska Investeringsbanken (EIB) i juni 2025. Koncernens upplåning hade på balansdagen en genomsnittlig löptid om 5,4 år (5,1).

Avsättningar

Koncernens avsättningar uppgick till 729 MSEK (700) och består främst av avsättning för framtida osäkerhet avseende avtal inom upphandlad trafik, avsättning för kundlojalitetsprogrammet SJ Prio och avsättning för skadelivräntor.

Koncernens rapport över förändring i eget kapital

MSEK	Not 17	Aktiekapital	Övrigt tillskjutet kapital	Övriga reserver	Balanserade vinstmedel	Summa eget kapital[1]
1 januari 2024		**400**	**2 819**	**17**	**214**	**3 450**
Årets förändring						
Årets resultat		–	–	–	468	468
Övrigt totalresultat		–	–	-17		-17
Årets totalresultat		**–**	**–**	**-17**	**468**	**451**
Utdelning till aktieägare		–	–	–	–	–
31 december 2024		**400**	**2 819**	**0**	**682**	**3 901**
Årets förändring						
Årets resultat		–	–	–	833	833
Övrigt totalresultat		–	–	-2	–	-2
Årets totalresultat		**–**	**–**	**-2**	**833**	**831**
Utdelning till aktieägare		–	–	–	–	–
31 december 2025		**400**	**2 819**	**-2**	**1 515**	**4 732**

[1] Eget kapital är hänförligt till moderbolagets aktieägare. Det finns inget innehav utan bestämmande inflytande i koncernen.

Kommentarer till förändring i eget kapital

Koncernens eget kapital uppgick till 4 732 MSEK (3 901). Förändringen förklaras av årets totalresultat om 831 MSEK (451).

Finansiella mål

Ägarens finansiella mål på SJ utgörs av avkastning på operativt kapital, nettoskuldsättningsgrad och utdelning. Dessa mått definieras inte enligt IFRS. För mer information om SJs alternativa nyckeltal, se Definitioner och ordlista.

	Mål	2025	2024
Avkastning på operativt kapital[2], %	>7	14,6	10,2
Nettoskuldsättnings-grad, ggr	0,5–1,0	0,57	0,79
Av styrelsen föreslagen utdelning avseende årets resultat, %	30–50	–	–

Av styrelsen föreslagen utdelning

Styrelsen för SJ AB avser att föreslå att ingen (–) utdelning lämnas avseende räkenskapsåret 2025. Detta då SJs omfattande investeringsåtaganden behöver finansieras samt att negativa resultat under coronapandemin påverkade eget kapital kraftigt negativt. Se not M25 för vinstdisposition.

Avstämning avkastning på operativt kapital[2]

MSEK	251231	241231
Genomsnittligt eget kapital	4 230	3 623
Genomsnittliga räntebärande avsättningar	137	142
Genomsnittliga övriga räntebärande skulder	3 801	3 272
Genomsnittliga likvida medel	-416	-357
Genomsnittliga övriga räntebärande tillgångar	-525	-239
Genomsnittligt operativt kapital	**7 226**	**6 441**
Årets rörelseresultat	1 055	659
Avkastning på operativt kapital, %	**14,6**	**10,2**

Avkastning på operativt kapital per den 31 december 2025 uppgick till 14,6 procent (10,2) vilket uppfyller målet på >7 procent som ska nås i genomsnitt.

[2] Genomsnitt beräknas på rullande 13 månader sedan 1 januari 2025. Innan dess beräknades genomsnitt på rullande 12 månader

Avstämning nettoskuldsättningsgrad

MSEK	251231	241231
Räntebärande avsättningar	134	139
Övriga räntebärande skulder	3 900	3 570
Likvida medel	-239	-172
Övriga räntebärande tillgångar	-1 075	-471
Nettoskuld (+)/ nettokassa (-)	**2 720**	**3 067**
Eget kapital	4 732	3 901
Nettoskuldsättningsgrad, ggr	**0,57**	**0,79**

Koncernens nettoskuldsättningsgrad uppgick per den 31 december 2025 till 0,57 ggr (0,79). SJs kapitalstruktur ligger därmed inom ägarens långsiktiga mål på 0,5–1,0 ggr. SJ gör stora investeringar i fordon vilket successivt ökar skuldsättningen.

Koncernens kassaflödesanalys

MSEK	Not	2025	2024
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		**1 055**	**659**
Av- och nedskrivningar	9, 10, 11	841	764
Förändring avsättningar	18	35	-59
Övriga ej kassaflödespåverkande poster		-12	0
Betalda finansiella poster, netto		-36	-65
Betald skatt		-149	-86
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		**1 735**	**1 214**
Förändring av rörelsekapital			
Förändring av kundfordringar		-12	-20
Förändring av leverantörsskulder		-2	151
Förändring av övrigt rörelsekapital		128	-21
Kassaflöde från rörelsekapital		**114**	**110**
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**1 848**	**1 324**
Investeringsverksamheten			
Investeringar i materiella anläggningstillgångar	9	-1 339	-1 327
Investeringar i immateriella tillgångar	11	-19	-9
Förvärv av kortfristiga placeringar		-900	-300
Avyttring och förfall av kortfristiga placeringar		310	138
Övrig investeringsverksamhet		0	0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**-1 950**	**-1 497**
Finansieringsverksamheten			
Upptagande av lån		950	1 100
Amortering upplåning	23	-525	-754
Amortering leasingskuld	23	-256	-199
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**170**	**147**
Årets kassaflöde		**68**	**-26**
Likvida medel vid årets början		172	199
Valutakursdifferens i likvida medel		-1	0
Likvida medel vid årets slut	**15**	**239**	**172**

Kommentarer till koncernens kassaflödesanalys

Kassaflöde från den löpande verksamheten
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring i rörelsekapitalet uppgick till 1 735 MSEK (1 214), en ökning med 521 MSEK främst till följd av ett högre resultat före av- och nedskrivningar jämfört med föregående år. SJs kommersiella trafik har bidragit till förbättringen, då intäkterna ökat i högre takt än kostnaderna. Även befintliga och tillkomna trafikavtal inom upphandlad trafik har bidragit positivt.

Kassaflöde från förändring i rörelsekapitalet uppgick till 114 MSEK (110). Kassaflöde från den löpande verksamheten uppgick till 1 848 MSEK (1 324).

Kassaflöde från investeringsverksamheten
Kassaflöde från investeringsverksamheten uppgick till -1 950 MSEK (-1 497). Investeringar i materiella och immateriella anläggningstillgångar uppgick till -1 358 MSEK (-1 336), varav -1 271 MSEK (-1 311) avsåg investeringar i fordon. Investeringar i immateriella tillgångar uppgick till -19 MSEK (-9).

Förvärv av kortfristiga placeringar uppgick till -900 MSEK (-300) och avser investeringar i räntefonder. Avyttring av räntefonder har skett i period om 310 MSEK (138).

Kassaflöde från finansieringsverksamheten
Kassaflödet från finansieringsverksamheten uppgick till 170 MSEK (147). Under året upptog SJ AB lån om totalt 950 MSEK (1 100), 650 MSEK (600) från den låneram som finns med Europeiska Investeringsbanken (EIB). Lånet avser del av finansieringen av de snabbtåg som SJ sedan tidigare upphandlat. Ytterligare 300 MSEK (500) upptogs från den hållbarhetslänkade revolverande kreditfaciliteten vilken återbetalades i sin helhet under respektive år. Amortering av lån har skett med ytterligare -225 MSEK (-254). Amortering av leasingskulden uppgick till -256 MSEK (-199).

Koncernens noter

1 Redovisningsprinciper

Grund för rapporternas upprättande
Koncernredovisningen omfattar moderbolaget SJ AB och samtliga dotterbolag. Koncernredovisningen är upprättad i enlighet med IFRS Redovisningsstandarder och tolkningsuttalanden från IFRS Interpretations Committee (IFRIC) så som de antagits av EU. Koncernredovisningen är upprättad i enlighet med svensk lag genom tillämpning av RFR 1 ”Kompletterande redovisningsregler för koncerner” utgiven av Rådet för Hållbarhets- och finansiell rapportering.

Redovisningen är huvudsakligen baserad på historiska anskaffningsvärden utom för vissa finansiella instrument. Om inget annat anges har redovisningsprinciperna använts konsekvent för alla angivna år. Belopp anges i miljoner svenska kronor, MSEK, om inte annat anges. Avrundningsdifferenser kan förekomma.

Nedan samt i anslutning till berörda noter följer de redovisningsprinciper som har tillämpats vid upprättandet av årsredovisningen för koncernen.

Förändringar i redovisningsprinciper
Inga nya eller ändrade redovisningsstandarder bedöms ha någon väsentlig påverkan på koncernens finansiella rapporter.

IFRS 18 kommer att ersätta IAS 1 Utformning av finansiella rapporter och ska tillämpas för räkenskapsår som börjar den 1 januari 2027 eller senare. En analys av effekterna vid tillämpning av IFRS 18 har påbörjats.

Det finns inte några andra nya och ändrade standarder och tolkningar som ännu inte trätt i kraft som förväntas få någon väsentlig påverkan på koncernens finansiella rapporter.

Koncernredovisning
Koncernredovisningen omfattar finansiella rapporter för moderbolaget och samtliga dotterbolag där SJ AB har bestämmande inflytande. SJ AB antas ha bestämmande inflytande om SJ AB äger majoriteten av aktierna. Dotterbolagens redovisning ingår i koncernredovisningen från och med den dag då kontroll föreligger och fram till dess att denna kontroll upphör. De största verksamhetsdrivna dotterbolagen i SJ-koncernen är SJ Götalandståg AB, SJ Norge AS samt SJ Stockholmståg AB.

Bolag där SJ-koncernens ägande uppgår till minst 20 procent och högst 50 procent, eller där koncernen bedöms ha betydande inflytande på annat sätt definieras som ett intressebolag. Intressebolag redovisas enligt kapitalandelsmetoden.

Statliga bidrag
Stöd som riktats specifikt till kollektivtrafiken i Norge (Stötteordningen) redovisas som en övrig intäkt, till den del det bedöms föreligga rimlig säkerhet att villkoren uppfyllts och bidragen har erhållits eller kommer att erhållas.

Det finns inga eventualförpliktelser som är knutna till de statliga bidragen. Koncernen har inte erhållit några andra former av statliga stöd.

Varulager
SJs lager består av reservdelar till egen verksamhet, främst till underhåll av fordon. Reservdelslagret värderas till anskaffningsvärdet beräknat med tillämpning av vägt genomsnittspris. SJ tar vid värdering av lagret hänsyn till utgående artiklar och skadat gods för respektive artikel. Reserv för inkurans ingår i värdet för lagret.

Värdet av reservdelar som används till underhåll som klassas som förbättringsarbete av fordon omförs till materiella anläggningstillgångar och redovisas som kostnader under tillgångens nyttjandeperiod. För mer information se not 9. Värdet av reservdelar som används i den löpande underhållsverksamheten kostnadsförs direkt.

Valutaomräkning
SJ AB och SJ-koncernens rapporteringsvaluta är svenska kronor (SEK). Vid upprättandet av koncernens bokslut omräknas resultat- och balansräkning för dotterbolag som har en annan funktionell valuta till koncernens rapporteringsvaluta. Resultaträkningen omräknas till SEK enligt genomsnittlig valutakurs. Poster i balansräkningarna omräknas till SEK genom att använda balansdagens kurs. De valutadifferenser som uppstår redovisas som en separat komponent i övrigt totalresultat och ackumuleras i eget kapital.

Transaktioner i utländsk valuta värderas till den valutakurs som gäller på transaktionsdagen. På balansdagen omvärderas fordringar och skulder i utländsk valuta till balansdagens kurs. Valutakursdifferenser på finansiella fordringar och skulder redovisas som finansiella intäkter respektive kostnader i den period de uppkommer. Övriga valutakursdifferenser redovisas i rörelseresultatet för den period i vilken de uppkommer.

Kassaflödesanalys
Kassaflödesanalysen visar koncernens in- och utbetalningar under perioden där betalningarna hänförs till löpande verksamhet, investeringsverksamhet och finansieringsverksamhet. Kassaflödesanalysen åskådliggör således koncernens förmåga att generera likvida medel.

Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod, vilket innebär att resultatet justeras för:

- periodens förändring av kundfordringar, leverantörsskulder samt andra rörelsetillgångar och rörelseskulder
- icke-kassaflödespåverkande poster såsom avskrivningar, avsättningar och uppskjutna skatter
- alla övriga poster, vars kassaflödeseffekt hänförs till investerings- eller finansieringsverksamheten.

Segmentrapportering
Statens ägarpolicy och riktlinjer för bolag med statligt ägande 2025 anger Principer för extern rapportering i bolag med statligt ägande. I punkt 7 anges att bolag med statligt ägande ska upprätta årsredovisning och delårsrapporter baserade på tillämpliga internationella redovisningsstandarder (IFRS) på motsvarande sätt som publika aktiebolag vars aktier är upptagna till handel på en reglerad marknad i Sverige.

SJ bedömer att kraven, i enlighet med IFRS 8 Segmentsrapportering, riskerar att exponera affärskritisk och konkurrenskänslig information då portföljen av upphandlade affärer kan variera kraftigt över tid. Till följd av detta har SJ valt att göra ett avsteg från ägarpolicyns krav om segmentsrapportering. <

2 Viktiga uppskattningar och bedömningar

Redovisningsprinciper
Vid upprättandet av koncernredovisningen görs uppskattningar och bedömningar som påverkar redovisade tillgångs- och skuldposter respektive intäkts- och kostnadsposter samt annan lämnad information. Verkligt utfall kan skilja sig från de uppskattningar och bedömningar som gjorts. Uppskattningar och bedömningar bygger på erfarenhet samt på rimliga antaganden om framtida marknadsutveckling, men även på rådande omständigheter som till exempel politiska beslut.

De viktigaste bedömningarna som gjorts redogörs för i respektive not under redovisningsprinciper. Utöver bedömningar har uppskattningar gjorts med stor betydelse för redovisade belopp. Nedan listas de områden där SJ gjort viktiga uppskattningar som har påverkat SJs resultat och som innebär en betydande risk för en väsentlig justering av de redovisade värdena för tillgångar och skulder under nästkommande räkenskapsår. <

Viktiga uppskattningar	Not
Nyttjandeperioder	9, Materiella anläggningstillgångar
Förlustkontrakt	18, Avsättningar

3 Intäkter och avtalssaldon

Redovisningsprinciper

Nettoomsättningen avser intäkter från persontransport med tåg inklusive tillhörande tjänster. SJs uppdelning av intäkter utgår från SJ-koncernens olika intäktsströmmar. Koncernens huvudsakliga intäktsströmmar är biljettintäkter, trafikavtalsintäkter från upphandlad trafik, försäljning av mat och dryck ombord samt övrigt. Rabatter förekommer endast i form av kassarabatt och reducerar redovisad intäkt.

Vid försäljning av resor till kunder som är med i SJs kundlojalitetsprogram (SJ Prio) reduceras intäkten med förväntat framtida åtagande för SJ Prio vilket redovisas som en avsättning. Se not 18 ”Avsättningar” för mer information.

Avtalsskulder redovisas för förutbetalda årskort och biljetter och avser åtagande för ej utförd trafik.<

Biljettintäkter

Biljettintäkter erhålls inom kommersiell trafik och inom vissa trafikavtal inom upphandlad trafik. Bokningsavgift redovisas i samband med köp av resa och biljettintäkt redovisas i samband med att resan inträffar. För periodkort redovisas intäkten över tid och för enkelresor vid tidpunkten för resan.

Trafikavtalsintäkter från upphandlad trafik

Trafikavtalsintäkter avser intäkter som erhålls från regionala kollektivtrafikmyndigheter och nationell trafikupphandlingsmyndighet avseende trafik som har upphandlats. SJ bedriver verksamhet på uppdrag av dessa beställare. Varje avtal är unikt och prestationsåtagandet avser att leverera trafik på ett specifikt antal sträckor med specifikt antal avgångar. Nedan följer exempel på vad som kan ingå i avtalen:

- Fast ersättning från trafikupphandlingsmyndigheten. Intäkten redovisas över kontraktstiden då uppdraget uppfylls efter hand som SJ levererar specifikt antal avgångar och antal turer samt löpande underhåll på fordon i de fall som löpande underhåll ingår i avtalet. Normala kreditvillkor är 30 dagar. Kontrakten bedöms löpande, avsättning redovisas om de oundvikliga kostnaderna för att uppfylla förpliktelserna i ett avtal överstiger de förväntade ekonomiska fördelarna av det, under den återstående avtalsperioden.
- Rörlig ersättning utgår i vissa avtal i form av bonus för till exempel väl utfört arbete eller kundnöjdhet. Intäkten redovisas när villkoren uppfyllts och det är sannolikt att intäkten kommer att tillfalla SJ.

Intäkt för underhåll som avropas separat under kontraktstiden redovisas i samband med att underhållet har utförts.

Mat och dryck

Intäkter från försäljning ombord av mat och dryck i bistron redovisas i samband med att försäljningen inträffar. Intäkter från mat och dryck som beställts i förväg och serveras i 1 klass redovisas i samband med att resan inträffar. <

Kategorier av intäkter

MSEK	2025 Biljetter	Trafikavtal	Mat och dryck	Övrigt	Summa	2024 Biljetter	Trafikavtal	Mat och dryck	Övrigt	Summa
Tidpunkt för uppfyllande av prestationsåtagande										
Vid en given tidpunkt	7 668	–	211	174	**8 053**	7 196	–	177	89	**7 462**
Över tid	222	6 242	–	–	**6 464**	258	5 421	–	–	**5 679**
Summa nettoomsättning	**7 890**	**6 242**	**211**	**174**	**14 517**	**7 454**	**5 421**	**177**	**89**	**13 141**

Avtalssaldon

MSEK	251231	241231
Förutbetalda årskort och biljetter	469	453
Kundlojalitetsprogram (SJ Prio)	183	160
Utställda värdebevis	30	20
Summa avtalsskulder	**682**	**633**

Förutbetalda årskort och biljetter intäktsredovisas under nästkommande år, se not 19 ”Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter”. För förändring av avsättning för kundlojalitetsprogram (SJ Prio) och utställda värdebevis se not 18 ”Avsättningar”.

Ännu ej uppfyllda prestationsåtaganden

Nedanstående tabell visar avtal där prestationsåtagandet ännu ej är uppfyllt och där avtalstiden är längre än 12 månader. Sådana avtal inom koncernen avser avtal inom den upphandlade trafiken där SJ bedriver verksamhet på uppdrag av en regional kollektivtrafikmyndighet eller nationell trafikupphandlingsmyndighet. I nedan sammanställning redovisas det förväntade värdet av de prestationsåtaganden som återstår. I vissa avtal erhålls biljettintäkter som en del av ersättningen. Det förväntade värdet av biljettintäkterna har exkluderats i sammanställningen nedan.

Prestationsåtagande bedöms uppfyllas inom:

MSEK	2025	2024
1 år	5 520	5 298
1–5 år	6 338	5 320
5 år eller senare	1 225	1 642
Summa ej uppfyllda prestationsåtaganden trafikavtal inom upphandlad trafik	**13 083**	**12 261**

4 Personalkostnader

Redovisningsprinciper

Pensioner

För tjänstemän i Sverige tryggas ITP 2-planens förmånsbestämda pensionsåtaganden genom en försäkring i Alecta. Detta är en förmånsbestämd plan. Alecta saknar dock möjlighet att göra en exakt fördelning av tillgångar och avsättningar till respektive arbetsgivare varför förutsättningarna för att redovisa ITP 2 i Alecta som en förmånsbestämd plan inte är uppfyllda, därför redovisas den som en avgiftsbestämd plan. Premien är individuellt beräknad och är bland annat beroende av lön, tidigare intjänad pension och förväntad återstående tjänstgöringstid. Koncernens förväntade avgifter för 2026 för ITP 2-försäkringar som är tecknade i Alecta uppgår till 68 MSEK, för 2025 uppgick avgiften till 70 MSEK.

Den kollektiva konsolideringsnivån utgörs av marknadsvärdet på Alectas tillgångar i procent av försäkringsåtagandena beräknade enligt Alectas metoder och antaganden, vilka inte överensstämmer med IAS 19. Den kollektiva konsolideringsnivån ska normalt tillåtas variera mellan 125 och 175 procent. Om nivån inte uppfylls ska åtgärder vidtas i syfte att skapa förutsättningar för att konsolideringsnivån återgår till normalintervallet. Vid utgången av 2025 uppgick Alectas konsolideringsnivå preliminärt till 168 procent (167).

Merparten av de anställda i Norge omfattas av en avgiftsbestämd pensionsplan. Verksamhetsöverflyttade medarbetare födda före 1963 har förmånsbestämd pensionsplan i norska statens pensionskassa, SPK. Eftersom SJ inte står den aktuariella risken för det förmånsbestämda pensionsåtagandet redovisas den förmånsbestämda pensionsplanen som en avgiftsbestämd pensionsplan.

Koncernens pensionspremieavgifter (exklusive särskild löneskatt) för 2025 uppgick till 325 MSEK (273), varav 124 MSEK (113) är förmånsbestämda och 201 MSEK (160) är avgiftsbestämda premier.

Värdet på koncernens kapitalförsäkringar uppgick till 58 MSEK (56) per den 31 december 2025. Kapitalförsäkringarna nettoredovisas i balansräkningen. <

Personalkostnader

MSEK	2025	2024
Löner och andra ersättningar		
Styrelse	-2	-2
Vd och ledande befattningshavare	-33	-28
Övriga anställda	-3 593	-3 178
Summa löner och andra ersättningar	**-3 628**	**-3 208**
Sociala avgifter	-1 028	-901
Pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till vd och ledande befattningshavare	-12	-10
Pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till övriga anställda	-385	-323
Övriga personalrelaterade kostnader	-91	-105
Summa personalkostnader	**-5 145**	**-4 547**

Personalkostnaderna har främst ökat på grund av nytillkomna trafikavtal inom upphandlad trafik, men även till följd av årlig lönerevision.

Medelantal anställda

	2025		2024	
	Medelantal	Varav kvinnor, %	Medelantal	Varav kvinnor, %
Sverige	5 883	37	5 308	37
Norge	389	29	394	28
Summa	**6 272**	**36**	**5 702**	**37**

Medelantal anställda har ökat på grund av nytillkomna trafikavtal inom upphandlad trafik.

Styrelseledamöter, vd och ledande befattningshavare (Koncernen inklusive dotterbolag)

	2025		2024	
	Antal	Varav kvinnor, %	Antal	Varav kvinnor, %
Styrelseledamöter	9	44	8	35
Vd och ledande befattningshavare	12	66	11	60
Summa	**21**	**57**	**18**	**52**

Styrelsearvoden koncernen

		2025			2024		
TSEK		Styrelsearvode	Utskottsarvode	Summa	Styrelsearvode	Utskottsarvode	Summa
Ordförande	Kenneth Bengtsson	499	86	**585**	485	80	**566**
Ledamot	Kerstin Ahlfont[1]	151	–	**151**	–	–	**–**
Ledamot	Johan Jemdahl[1]	151	–	**151**	–	–	**–**
Ledamot	Per Matses	221	69	**291**	214	63	**278**
Ledamot	Jessica Enbacka[3]	221	–	**221**	148	–	**148**
Ledamot	Pär Ekeroth[4]	–	–	**–**	–	–	**–**
Ledamot	Klas Wåhlberg	221	22	**243**	214	21	**235**
Ledamot	Malin Frenning	221	22	**243**	214	21	**235**
Ledamot	Ulrik Svensson[2]	71	16	**87**	214	49	**264**
Ledamot	Cecilia Marlow[2]	71	–	**71**	214	–	**214**
Arbetstagarrepresentanter		–	–	**–**	–	–	**–**
Summa		**1 828**	**215**	**2 042**	**1 705**	**234**	**1 939**

[1] Tillträdde som ledamot i SJs styrelse 29 april 2025.
[2] Avgick som ledamot i SJs styrelse 29 april 2025.
[3] Tillträdde som ledamot i SJs styrelse 25 april 2024.
[4] Arvode utgår inte till Pär Ekeroth som är ledamot anställd i Regeringskansliet.

Ersättning till ledande befattningshavare 2025

TSEK		Grundlön[1]	Förmåner[1]	Pensionskostnad[1]	Summa	Uppsägningstid från arbetsgivaren + antal månaders avgångsvederlag	Avgångsvederlag och uppsägningskostnad[2]
Koncernchef/ vd SJ AB	Monica Lingegård[3]	6 864	115	2 030	**9 008**	6+12	8 653
Direktör HR	Monica Höglind	2 870	62	824	**3 756**	6+12	
Direktör Hållbarhet	Claes Lindholtz[4]	2 116	95	627	**2 838**	6+12	
Direktör Kommersiell trafik	Sofie Struwe	2 989	110	882	**3 981**	6+12	
Direktör Upphandlad Trafik	Mats Almgren[5]	3 305	86	973	**4 364**	6+12	4 283
Direktör Ekonomi	Elisabeth Hansson	4 206	101	1 236	**5 543**	6+12	
Direktör IT	Henri Caddeo	3 032	86	892	**4 009**	6+12	
Direktör Fordon	Arvid Fredman	3 155	113	924	**4 192**	6+12	
Direktör Kommunikation	Fredrik Henriksson[6]	410	–	120	**530**	6+12	
Direktör Trafik & Service	Marie Rudolfsson[7]	2 858	124	864	**3 846**	6+12	
Summa		**31 805**	**891**	**9 371**	**42 067**		**12 936**

[1] Exklusive sociala avgifter och löneskatt.
[2] Inklusive sociala avgifter.
[3] Avgick som Koncernchef och vd den 31 januari 2026.
[4] Avgick som direktör Kommunikation och Hållbarhet den 2 november 2025. Tillträdde som Direktör Hållbarhet den 3 november 2025.
[5] Avgick som direktör Upphandlad Trafik den 28 februari 2026.
[6] Tillträdde som direktör Kommunikation den 3 november 2025.
[7] Tillträdde som direktör Trafik & Service den 9 januari 2025.

Ersättning till ledande befattningshavare 2024

TSEK		Grundlön[1]	Förmåner[1]	Pensions-kostnad[1]	Summa	Uppsägningstid från arbetsgivaren + antal månaders avgångsvederlag	Avgångs-vederlag och uppsägnings-kostnad[2]
Koncernchef/ vd SJ AB	Monica Lingegård	6 607	112	1 967	**8 685**	6+12	
Direktör HR	Monica Höglind	2 745	41	792	**3 579**	6+12	
Direktör Kommunikation & Hållbarhet	Claes Lindholtz	2 028	84	597	**2 709**	6+12	
Direktör Kommersiell trafik	Sofie Struwe[3]	516	–	147	**663**	6+12	
Direktör Upphandlad Trafik	Mats Almgren[4]	3 272	82	973	**4 328**	6+12	
Direktör Ekonomi	Elisabeth Hansson	4 082	7	1189	**5 278**	6+12	
Direktör IT	Henri Caddeo[5]	756	–	216	**972**	6+12	
Direktör IT, tillförordnad	Johanna Allert[6]	1 775	–	–	**1 775**	–	
Direktör IT	Johan Näsman[7]	691	23	207	**921**	6+12	
Direktör Fordon	Arvid Fredman	3 586	93	888	**4 567**	6+12	
Direktör Trafik & Service	Lena Källström[8]	3 230	93	950	**4 273**	6+12	
Summa		**29 289**	**534**	**7 926**	**37 750**		

[1] Exklusive sociala avgifter och löneskatt.
[2] Inklusive sociala avgifter.
[3] Tillträdde som direktör för Kommersiell trafik den 1 november 2024.
[4] Avgick som direktör för Kommersiell trafik den 30 oktober 2024 och tillträdde som direktör för Upphandlad trafik den 1 november 2024.
[5] Tillträdde som direktör för IT den 1 oktober 2024.
[6] Var tillförordnad direktör för IT mellan den 1 maj till och med den 30 september 2024, ersättning har redovisats som konsultkostnad.
[7] Avgick som direktör för IT den 30 april 2024, avgångsvederlag redovisades 2023.
[8] Avgick som direktör för Trafik & Service den 31 december 2024 och tillträdde som vd för SJ Stockholmståg AB den 1 januari 2025.

Ersättning till ledande befattningshavare
Med ledande befattningshavare avses koncernchefen (verkställande direktör) samt verksamhetsansvariga personer i SJ AB som ingår i koncernledningen.

Riktlinjer och beslutsformer
Bolaget har under året följt de principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare som beslutades på årsstämman 2025. Principerna bygger på riktlinjer som regeringen utfärdat om anställningsvillkor för ledande befattningshavare i företag med statligt ägande. Beslut om anställningsvillkor för verkställande direktören bereds av ersättningsutskottet och beslutas av styrelsen. Beslut om anställningsvillkor för övriga ledande befattningshavare fattas av verkställande direktören efter avstämning med styrelsens ersättningsutskott. Resultatet av träffade överenskommelser redovisas i styrelsen. Innan beslut fattas om enskild ersättning, framtas skriftligt underlag som utvisar bolagets totala kostnad som underlag för beslut. Styrelsen säkerställer att ersättningarna följer dessa riktlinjer genom att jämföra ersättningar för motsvarande befattningshavare i andra statliga och privata jämförbara företag i Sverige vad avser storlek, komplexitet och omsättning. Styrelsen presenterar förslag till principer för ersättning och andra anställningsvillkor för koncernchef samt ledande befattningshavare för godkännande av årsstämman. Ersättningsutskottet bereder bland annat styrelsens förslag till principer för lön och övriga ersättningar. Ordförande i ersättningsutskottet är Kenneth Bengtsson och ledamöter i ersättningsutskottet är Pär Ekeroth, Malin Frenning och Klas Wåhlberg.

Styrelse
Enligt beslut av årsstämman i april 2025 i SJ AB utgår arvode till styrelsens ledamöter med 505 000 SEK för ordföranden och med 224 000 SEK för övriga stämmovalda ledamöter från och med april 2025. Därutöver utgår arvode till ledamöterna i styrelsens revisionsutskott med 72 000 SEK till ordföranden och med 55 000 SEK till övriga ledamöter, samt arvode till ledamöterna i styrelsens ersättningsutskott med 33 000 SEK till ordförande och med 22 000 SEK till övriga ledamöter.
Arvode utgår inte till ledamot anställd i Regeringskansliet. Det finns inga åtaganden om pensionsförmåner för externa styrelseledamöter.

Koncernledning
Den övergripande principen är att ersättning och övriga anställningsvillkor ska vara marknadsanpassade men inte marknadsledande för att säkerställa att SJ kan attrahera och behålla kvalificerade ledande befattningshavare. Ersättning till vd och andra ledande befattningshavare utgörs av grundlön, skattepliktiga förmåner samt pension. Grundlönen sätts individuellt och ska ligga i linje med lönenivåerna på den marknad där den aktuella befattningshavaren är anställd. Vd och ledande befattningshavare har inte rätt till någon rörlig ersättning eller ersättning i form av finansiella instrument. Förmåner som redovisas i tabellen avser främst tjänstebil.

Pensioner
För ledande befattningshavare utgår pension enligt ITP-plan.

Uppsägningar och avgångsvederlag
Vid uppsägning från bolagets sida gäller de uppsägningstider samt avgångsvederlag som anges i tabellen. Vid ny anställning eller inkomst från annan förvärvsverksamhet ska uppsägningslönen och avgångsvederlaget reduceras med motsvarande ny inkomst eller annan förmån under den aktuella perioden.

5 Övriga kostnader

MSEK	2025	2024
IT tjänster	-739	-884
Ersättningstrafik	-491	-508
Produktionskostnader	-1 869	-1 767
Övriga kostnader	-1 288	-1 279
Summa	**-4 386**	**-4 438**

För analys av övriga kostnader se ”Kommentarer till koncernens rapport över resultat och övrigt totalresultat”.

6 Ersättning till revisorer

MSEK	2025	2024
Revisionsuppdrag	-4	-3
Revision utöver revisionsuppdraget	-1	-1
Summa	**-5**	**-4**

Med revisionsuppdrag avses den lagstadgade revisionen av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning. Vid pågående revision kan det visa sig att det krävs fördjupad granskning och de kostnaderna återfinns under revision utöver revisionsuppdraget. Valt revisionsbolag 2025 var Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB.

7 Finansiella intäkter och kostnader

MSEK	2025	2024
Finansiella intäkter		
Ränteintäkter		
- kortfristiga fordringar	1	1
- kortfristiga placeringar	15	19
Resultat obligationer netto	9	19
Valutakursdifferenser	8	5
Övriga finansiella intäkter	1	9
Summa finansiella intäkter	**34**	**54**
Finansiella kostnader		
Räntekostnader		
- upplåning	–	-22
- leasingskuld	-55	-89
Värdeförändring placeringar netto	–	–
Övriga finansiella kostnader	-15	-8
Summa finansiella kostnader	**-70**	**-119**
Summa finansnetto	**-36**	**-65**

Aktivering av låneutgifter för investeringar av nya regionaltåg och snabbtåg uppgår till 70 MSEK (54) för 2024.

8 Skatt

Redovisningsprinciper

Redovisad skatt utgörs av aktuell samt uppskjuten skatt.

Den aktuella skatten baseras på periodens resultat och beräknas på balansdagens skattesats. Skatt som betalas eller erhålls under det aktuella året klassificeras som aktuell skatt och inkluderar justering av aktuell skatt hänförlig till tidigare perioder. Skatt redovisas i resultaträkningen förutom då underliggande transaktion redovisas i övrigt totalresultat/eget kapital, varvid även skatten redovisas i övrigt totalresultat/eget kapital.

Uppskjuten skatt redovisas för differenser mellan redovisade och skattemässiga värden på tillgångar och skulder, så kallade temporära skillnader. Uppskjuten skatt beräknas på de skattesatser som har beslutats eller aviserats per balansdagen och som förväntas gälla när den uppskjutna skattefordran realiseras eller den uppskjutna skatteskulden regleras. Uppskjutna skattefordringar hänförliga till temporära skillnader och skattemässiga underskottsavdrag redovisas i den mån det bedöms som sannolikt att de kommer att kunna utnyttjas i framtiden. Varje balansdag omprövas den uppskjutna skattefordrans eller -skuldens redovisade värde. <

Underskottsavdrag och ej redovisade temporära skillnader

SJ-koncernen har inga redovisade uppskjutna skattefordringar som avser underskottsavdrag. SJ-koncernen har outnyttjade underskottsavdrag för vilka ingen uppskjuten skattefordran har redovisats om 153 MSEK (261). Potentiell skattefördel uppgår till 34 MSEK (57).

Totala temporära skillnader för vilka ingen uppskjuten skattefordran redovisats uppgår till 245 MSEK (376). Potentiell skattefördel uppgår till 54 MSEK (83). Samtliga temporära skillnader för vilka ingen uppskjuten skatt redovisas är hänförliga till SJ Norge AS.

OECDs modellregler för andra pelaren

SJ-koncernen omfattas av OECDs modellregler för andra pelaren. Lagstiftning om andra pelaren har antagits i Sverige, där SJ AB har sitt säte, och trädde i kraft den 1 januari 2024. Enligt lagstiftningen är koncernen skyldig att betala en tilläggsskatt om den effektiva skattesatsen, beräknad enligt GloBE-reglerna för varje jurisdiktion, understiger minimiskattesatsen om 15% enligt andra pelaren.

Under räkenskapsåret 2025 uppfyller SJ Norge AS inte förutsättningarna för tillämpning av förenklingsreglerna (safe harbour) enligt andra pelaren. Trots detta uppkommer ingen tilläggsskatt, då bolaget i den aktuella jurisdiktionen har ej redovisade outnyttjade skattemässiga underskott, vilka upplyses om under *Underskottsavdrag och ej redovisade temporära skillnader*. Dessa medför att den justerade effektiva skattesatsen enligt GloBE-regelverket inte understiger minimiskattesatsen om 15%. Koncernen tillämpar undantaget för att redovisa och lämna upplysningar om uppskjutna skattefordringar och -skulder relaterade till inkomstskatter från andra pelaren, som anges i ändringarna av IAS 12 som utfärdades i maj 2023.

Skatt på årets resultat

MSEK	2025	2024
Uppskjuten skattekostnad	-37	-41
Aktuell skatt	-150	-86
Summa	**-186**	**-126**

Avstämning mellan teoretisk skattekostnad och redovisad skatt

	2025		2024	
	Skatt, MSEK	Skattesats, %	Skatt, MSEK	Skattesats, %
Resultat före skatt	1 019		594	
Vägd genomsnittlig skattesats	-211	-20,7	-125	-21,0
Ej avdragsgilla kostnader och ej skattepliktiga intäkter	-4	-0,4	-4	-0,7
Aktuell skatt hänförlig till tidigare år	0	0	-1	-0,2
Effekt av underskottsavdrag utan motsvarande aktivering av uppskjuten skatt	–	–	3	0,4
Övriga skillnader	29	2,8	1	0,2
Redovisad skatt som påverkat årets resultat	**-186**	**-18,2**	**-126**	**-21,2**

Årets skatt uppgick till -186 MSEK (-126) i koncernen och den effektiva skattesatsen uppgick till -18,2 procent (-21,2).

Uppskjutna skattefordringar

	Förlustkontrakt		Leasingskuld		Övrigt		Summa	
MSEK	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Ingående balans 1 januari	44	43	321	251	12	12	**377**	**306**
Redovisat i årets resultat	1	1	-21	70	0	0	**-19**	**71**
Utgående balans 31 december	**45**	**44**	**300**	**321**	**12**	**12**	**357**	**377**

Uppskjutna skatteskulder

	Restvärde-avskrivning[1]		Nyttjanderätts-tillgång		Övrigt		Summa	
MSEK	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Ingående balans 1 januari	-208	-157	-306	-247	-5	-9	**-519**	**-413**
Redovisat i övrigt totalresultat	–	–	–	–	–	4	**–**	**-4**
Redovisat i årets resultat	-39	-51	23	-59	-2	–	**-18**	**-110**
Utgående balans 31 december	**-247**	**-208**	**-283**	**-306**	**-7**	**-5**	**-537**	**-519**
Redovisade uppskjutna skatteskulder/ skattefordringar, netto							**-179**	**-142**

[1] Restvärdeavskrivning på skattemässigt värde på materiella anläggningstillgångar.

9 Materiella anläggningstillgångar

Redovisningsprinciper

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

Fordon samt maskiner och inventarier

Anskaffningsvärdet utgörs av inköpspriset samt utgifter direkt hänförliga till tillgången för att få den på plats och kunna nyttjas i enlighet med syftet för anskaffningen. Tillkommande utgifter redovisas som en tillgång endast om det är sannolikt att framtida ekonomiska fördelar kommer SJ tillgodo och anskaffningsvärdet kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Övriga former av reparationer och underhåll kostnadsförs.

Avskrivningar och nedskrivningar

Materiella anläggningstillgångar skrivs av linjärt över uppskattad nyttjandeperiod. Reservdelar med större värde, så kallade högvärdeskomponenter och tilläggsinvesteringar, skrivs av utifrån respektive huvudenhets återstående nyttjandeperiod. Fordonsreparationer kostnadsförs löpande medan större och mer sällan återkommande reparationer (revisioner) skrivs av enligt en viktad avskrivningstid per fordonsslag. Fordon (tåg) utgör merparten av SJs materiella anläggningstillgångar och delas upp i två huvudsakliga komponenter, stomme och inredning.

Avskrivningstid

Fordon	
– Stomme	20–30 år
– Inredning	7–13 år
– Revisioner	3,5 år
Maskiner och inventarier	
– Maskiner och inventarier	5–10 år
– Förbättringar av hyrd lokal	enligt kontraktsperioden eller kortare beroende på förbättring

Koncernen prövar de materiella anläggningstillgångarnas nyttjandeperiod samt gör en bedömning avseende om det finns indikationer på nedskrivningsbehov årligen samt löpande vid behov.

Nedskrivningsprövning

Vid varje balansdag prövas om det föreligger en indikation om nedskrivningsbehov på materiella anläggningstillgångar. Om en indikation föreligger beräknas tillgångens/den kassagenererande enhetens återvinningsvärde, vilket utgörs av det högsta av nettoförsäljningsvärdet och nyttjandevärdet. Nyttjandevärdet beräknas som nuvärdet av förväntade framtida kassaflöden till slutet av nyttjandeperioden som en tillgång/kassagenererande enhet förväntas ge upphov till. I de fall återvinningsvärdet understiger det redovisade värdet görs en nedskrivning till återvinningsvärdet.

Utöver kraven på nedskrivningsprövning enligt IAS 36 så testar SJ materiella anläggningstillgångar årligen för nedskrivningsbehov. Årets nedskrivningsprövning har genomförts i enlighet med SJs årliga process (ingen indikation om nedskrivningsbehov har förekommit som föranlett prövning). Genomförd nedskrivningsprövning bygger på av styrelsen antagen budget och affärsplan och tar sin utgångspunkt i SJ-koncernens bokslut per den 31 december 2025. Koncernens uppskattade framtida kassaflöden diskonteras till nuvärde genom att applicera en marknadsmässig WACC (viktad kapitalkostnad) . Utöver lönsamhet och investeringsnivå under perioden har även tillämpad diskonteringsränta WACC och evig tillväxt efter prognosperiodens slut stor påverkan på värderingen. Känslighetsanalys har genomförts för viktiga antaganden och olika alternativa scenarion beträffande SJ-koncernens framtida verksamhet har testats.

Under 2025 har nyttjandevärdet överstigit det bokförda värdet på den kassagenererande enheten (SJ-koncernen bedöms vara en kassagenererande enhet) varför inget nedskrivningsbehov föreligger.

Samtliga fordon som SJ äger och investerar i är eldrivna varför inget nedskrivningsbehov föreligger till följd av klimatomställning.

Pågående nyanläggningar

Som pågående nyanläggningar redovisas anläggningstillgångar som ännu inte befinner sig på den plats och är i det skick som krävs för att kunna användas på det sätt som är företagsledningens avsikt. Till exempel redovisas fordon som inte satts i trafik, som är under uppförande/ombyggnad eller som är i avvaktan på kontroll/ test som pågående nyanläggning. Pågående nyanläggningar avser främst anskaffning av nya snabbtåg och regionaltåg men även uppgradering av fordon och ett antal större revisioner av fordon.

Tillkommande utgifter

Bedömningar föreligger avseende vilka tillkommande utgifter som aktiveras respektive kostnadsförs. Vid tillkommande utgifter så utvärderas om utgiften avser en ny komponent eller ett utbyte av en tidigare komponent. Vid utbyte av en tidigare komponent utrangeras den tidigare komponenten och en ny komponent redovisas som tillgång. Tillkommande utgifter redovisas som en tillgång endast om det är sannolikt att framtida ekonomiska fördelar kommer SJ tillgodo och anskaffningsvärdet kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Framtida ekonomisk nytta uppkommer om åtgärden leder till att SJ kan få större intäkter eller annan nytta än man skulle ha erhållit om åtgärden inte vidtagits. Enligt SJs bedömning kan tillkommande utgifter aktiveras om:

- åtgärden väsentligt höjer tillgångens kapacitet i förhållande till ursprunglig nivå då tillgången anskaffades
- revisioner, då de avser större periodiskt återkommande teknik- och komfortrelaterade underhållsinsatser på fordonen
- åtgärden krävs för att uppfylla trafiksäkerhetskrav

Övriga utgifter för underhåll kostnadsförs löpande.

Aktivering av låneutgifter

Koncernen aktiverar låneutgifter som är direkt hänförliga till inköp/ uppförande eller produktion av en kvalificerad tillgång som en del av den tillgångens anskaffningsvärde. <

Viktiga uppskattningar

Nyttjandeperioder

Nyttjandeperioden för stomme och inredning är olika och bedöms helt utifrån fordonens plan över tillgångarnas bedömda ekonomiska livslängd. Nyttjandeperiodens längd baseras på gjorda uppskattningar och bedömningar. Vald nyttjandeperiod och en ändring av nyttjandeperiod kan påverka väsentligt. <

Materiella anläggningstillgångar

MSEK	Fordon	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar	Summa
		2025		
Ackumulerat anskaffningsvärde 1 januari	15 207	254	4 110	**19 572**
Investeringar	156	24	1 158	**1 339**
Försäljningar/utrangeringar	-23	–	–	**-23**
Omklassificeringar	629	7	-636	**0**
Ackumulerat anskaffningsvärde 31 december	**15 969**	**285**	**4 632**	**20 888**
Ackumulerade avskrivningar 1 januari	-11 835	-231	–	**-12 065**
Årets avskrivningar	-484	-16	–	**-500**
Försäljningar/utrangeringar	23	–	–	**23**
Ackumulerade avskrivningar 31 december	**-12 295**	**-247**	**–**	**-12 542**
Ackumulerade nedskrivningar 1 januari	-456	-8	–	**-464**
Årets nedskrivningar	-19	–	–	**-19**
Ackumulerade nedskrivningar 31 december	**-475**	**-8**	**–**	**-483**
Redovisat värde 31 december	**3 200**	**30**	**4 632**	**7 863**

MSEK	Fordon	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar	Summa
		2024		
Ackumulerat anskaffningsvärde 1 januari	14 754	249	3 278	**18 281**
Investeringar	97	5	1 225	**1 327**
Försäljningar/utrangeringar	-35	–	–	**-35**
Omklassificeringar	392	1	-393	**–**
Ackumulerat anskaffningsvärde 31 december	**15 207**	**254**	**4 110**	**19 572**
Ackumulerade avskrivningar 1 januari	-11 401	-220	–	**-11 621**
Årets avskrivningar	-469	-11	–	**-479**
Försäljningar/utrangeringar	35	–	–	**35**
Ackumulerade avskrivningar 31 december	**-11 835**	**-231**	**–**	**-12 065**
Ackumulerade nedskrivningar 1 januari	-457	-8	–	**-465**
Årets nedskrivningar	1	–	–	**1**
Ackumulerade nedskrivningar 31 december	**-456**	**-8**	**–**	**-464**
Redovisat värde 31 december	**2 917**	**16**	**4 110**	**7 043**

Investeringar
Årets investeringar är främst hänförliga till nya snabbtåg och regionaltåg samt upprustning och modernisering av X 2000 och dubbeldäckare. Pågående nyanläggningar utgörs till största delen av dessa investeringar.

SJs framtida investeringsåtaganden uppgår till 11 611 MSEK (12 188) och avser förutom nya snabbtåg och regionaltåg en upprustning och modernisering av X 2000, dubbeldäckare och nattågsvagnarna samt investering i nytt tågskyddssystem.

Aktiverade låneutgifter uppgår till 71 MSEK (54) för 2025.

10 Nyttjanderättstillgångar

Redovisningsprinciper
SJ hyr lokaler (kontorslokaler, åkstationer och depåer). Leasingavtalen redovisas som nyttjanderättstillgång och en motsvarande leasingskuld, den dagen som tillgången finns tillgänglig för användning av SJ. För mer information avseende leasingavtal och leasingskulden, se not 16.

Nyttjanderättstillgångarna värderas till anskaffningsvärde och inkluderar följande:

- Det belopp som leasingskulden ursprungligen värderats till (se not 16)
- Leasingavgifter som betalats vid/före inledningsdatumet, efter avdrag för eventuella förmåner som mottagits vid tecknandet av avtalet
- Initiala direkta utgifter
- Utgifter för att återställa tillgången till det skick som föreskrivs i leasingavtalets villkor.

I resultaträkningen redovisas avskrivningar på nyttjanderättstillgången linjärt över leasingperioden. <

Nyttjanderättstillgångar

MSEK	2025	2024
Ingående balans 1 januari	1 506	1 221
Tillkommande nyttjanderätter	118	23
Ändringar/omvärdering	42	499
Årets avskrivningar	-271	-237
Årets nedskrivningar/ uppskrivningar	–	–
Redovisat värde 31 december	**1 394**	**1 506**

Av de hyresavtal som SJ innehar så är det endast hyresavtal avseende lokaler som uppfyller kraven på att redovisas som en nyttjanderättstillgång.

11 Immateriella tillgångar

Redovisningsprinciper
SJ har främst immateriella tillgångar i form av balanserade utgifter för utveckling. Dessa redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella ackumulerade nedskrivningar. Identifierbara utgifter för utveckling, som är hänförbara till enskilda projekt, aktiveras i den mån de bedöms komma att ge framtida ekonomiska fördelar, under förutsättning att koncernen har kontroll över tillgången. Utvecklingskostnader för system redovisas som en pågående immateriell tillgång till den dag systemen börjar användas av koncernen.

Avskrivningar
Avskrivningar görs linjärt över tillgångarnas beräknade nyttjandeperioder, vilka prövas löpande efter det att anläggningstillgången tagits i bruk. Tillgången skrivs av på upp till 10 år och speglar tillgångens nyttjandeperiod.

Nedskrivningsprövning
Vid varje balansdag eller vid indikation prövas om det finns nedskrivningsbehov på immateriella tillgångar. En beräkning av tillgångens/den kassagenererande enhetens återvinningsvärde utförs, vilket utgörs av det högsta av nettoförsäljningsvärdet och nyttjandevärdet. Nyttjandevärdet beräknas som nuvärde av förväntade framtida kassaflöden till slutet av nyttjandeperioden som en kassagenererande enhet förväntas ge upphov till. I de fall återvinningsvärdet understiger det redovisade värdet görs en nedskrivning till återvinningsvärdet. För mer information avseende nedskrivningsprövning, se not 9 ”Materiella anläggningstillgångar”. <

Immateriella tillgångar

	2025			2024		
MSEK	Balanserade utgifter för utveckling	Varumärke	Summa	Balanserade utgifter för utveckling	Varumärke	Summa
Ackumulerat anskaffningsvärde 1 januari	1 633	240	**1 873**	1 624	240	**1 864**
Investeringar	19		**19**	9	–	**9**
Ackumulerat anskaffningsvärde 31 december	**1 651**	**240**	**1 891**	**1 633**	**240**	**1 873**
Ackumulerade av- och nedskrivningar 1 januari	-1 468	-240	**-1 708**	-1 420	-240	**-1 660**
Årets avskrivningar	-52		**-52**	-48	–	**-48**
Ackumulerade av- och nedskrivningar 31 december	**-1 520**	**-240**	**-1 760**	**-1 468**	**-240**	**-1 708**
Redovisat värde 31 december	**132**	**0**	**132**	**164**	**0**	**164**

SJs immateriella tillgångar är uppdelade i balanserade utgifter för utveckling och varumärke. Balanserade utgifter för utveckling avser främst utvecklingskostnader för verksamhetsnära IT-system. Posten varumärke uppstod vid övertagandet av persontrafikverksamheten från Statens Järnvägar i samband med bolagiseringen 2001. Avskrivningstiden var 10 år, varför posten är fullt avskriven.

Årets investeringar i immateriella tillgångar uppgick till 19 MSEK (9) och avsåg utveckling av verksamhetsnära IT-system. Årets av- och nedskrivningar uppgick till -52 MSEK (-48).

12 Andelar i intressebolag

Redovisningsprinciper

Intressebolag avser de bolag där SJ-koncernen har ett betydande inflytande, i normalfallet när koncernens innehav motsvarar mer än 20 procent men mindre än 50 procent av röstvärdet. Innehav i intressebolag redovisas enligt kapitalandelsmetoden.

Kapitalandelsmetoden innebär att andelar i intressebolag redovisas till anskaffningsvärde vid anskaffningstillfället och därefter justeras med koncernens andel av förändringen i nettotillgångar. SJ-koncernens andel av intressebolagets resultat rapporteras som resultat från andelar i intressebolag i koncernens rapport över resultat. <

Resultat från andelar i intressebolag

MSEK	2025	2024
Årets andel av resultat i intressebolag	0	0
Summa	**0**	**0**

Andelar i intressebolag

MSEK	2025	2024
Redovisat värde 1 januari	2	2
Årets andel av resultat i intressebolag	0	0
Redovisat värde 31 december	**2**	**2**

Koncernens innehav av antal aktier i intressebolag samt redovisat värde

	Org nr	Säte	Antal aktier	Kapitalandel, %	251231 MSEK	241231 MSEK
Sveriges Kommunikationer AB	556005-5955	Stockholm	1 400	50 (50)	2	2
Summa andelar i intressebolag					**2**	**2**

Kapitalandelen överensstämmer med röstvärdet.

Intressebolagens totala tillgångar, skulder, intäkter och resultat

	2025				2024			
MSEK	Tillgångar	Skulder	Intäkter	Resultat	Tillgångar	Skulder	Intäkter	Resultat
Sveriges Kommunikationer AB	5	0	–	0	5	0	–	0
Summa intressebolag	**5**	**0**	**–**	**0**	**5**	**0**	**–**	**0**

13 Övriga fordringar

MSEK	251231	241231
Moms och skattefordran	289	260
Skattekonto	22	21
Försäkringsersättning	17	8
Övrig fordran	90	69
Summa	**422**	**358**

14 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

MSEK	251231	241231
Förutbetalda hyreskostnader	107	129
Förutbetalda underhållskostnader	25	20
Licenser och övriga IT-kostnader	44	57
Övriga förutbetalda kostnader	49	22
Övriga upplupna intäkter	319	278
Summa	**544**	**506**

15 Finansiella instrument och finansiell riskhantering

Redovisningsprinciper

Klassificering av finansiella tillgångar

SJ-koncernen har finansiella tillgångar i följande affärsmässiga kategorier:

- Upplupet anskaffningsvärde
- Verkligt värde via resultaträkningen

Upplupet anskaffningsvärde

Tillgångar som innehas med syfte att erhålla avtalsenliga kassaflöden och där dessa kassaflöden enbart består av kapitalbelopp och ränta. Tillgångarna redovisas till upplupet anskaffningsvärde med tillämpning av effektivräntemetoden, med avdrag för förväntade kreditförluster. Kundfordringar och övriga fordringar värderas till anskaffningsvärde med avdrag för nedskrivning då en diskontering inte får någon väsentlig effekt.

Tillgångar som redovisas i denna kategori omfattar kundfordringar, lånefordringar, övriga fordringar samt likvida medel. Tillgångarna ingår bland omsättningstillgångar med undantag för poster med förfallodag mer än tolv månader efter balansdagen.

Verkligt värde via resultaträkningen

Tillgångar som innehas för att generera värde genom försäljning eller värdeökning. Den andel av koncernens derivatinstrument som inte är identifierade som säkringar redovisas till verkligt värde via resultatet. Långfristiga och kortfristiga placeringar (obligationer, räntefond samt aktier och andelar) ingår i denna kategori.

SJs innehav består främst av obligationer och räntefond som innehas i syfte att öka avkastningen på SJs finansiella tillgångar. Obligationsinnehaven kategoriseras som att de innehas för handel och värdering sker löpande till verkligt värde via resultatet.

Nedskrivningar och förväntade förluster

SJ utvärderar de framtida förväntade kreditförlusterna relaterade till finansiella tillgångar som redovisas till upplupet anskaffningsvärde. Vid varje rapporteringstidpunkt redovisar SJ en reservering för de förväntade kreditförlusterna.

SJ arbetar utifrån den förenklade modellen enligt IFRS 9 och kategoriserar kundfordringar inom tre olika grupper, baserat på SJs verksamhet som består av biljettförsäljning (privatfaktura och företagsförsäljning) och trafikavtalsintäkter inom upphandlad trafik. Den upphandlade trafiken bär en mycket låg risk då trafiken upphandlas av regionala trafikhuvudmän bestående av olika länstrafikbolag. Privatfaktura riktar sig till svenska privatpersoner där risken bedöms vara medelhög. Övrig fakturering avser företagsförsäljning där risken också bedöms vara medelhög.

Modellen baseras på en matris utifrån historisk information om kreditförluster inom de olika kategorierna. För respektive kategori fördelas kundfordringar i en matris baserat på hur många dagar som fordringarna har förfallit. Den förväntade kreditförlusten för fakturor som ännu inte förfallit baseras på historiskt genomsnitt och ökar därefter baserat på hur många dagar en fordran är förfallen.

SJ tillämpar två makrovariabler för bedömning av den förväntade kreditförlusten, BNP-utveckling och arbetslöshetsutveckling, vilka bedöms ha stor påverkan på såväl privatkunders som företags betalningsförmåga. Antaganden hämtas från flera olika bankinstitut och vägs samman.

Klassificering av finansiella skulder

Finansiella skulder klassificeras som finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde, därutöver finns derivatinstrument. Om ett derivat har negativt värde utgör detta en finansiell skuld. De derivat som uppfyller kraven på säkringsredovisning redovisas till verkligt värde via övrigt totalresultat.

I kategorin finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde ingår upplåning, leverantörsskulder, övriga skulder samt leasingskulder. Värdering sker till upplupet anskaffningsvärde med tillämpning av effektivräntemetoden. Leverantörsskulder och övriga skulder är upptagna med det belopp som de förväntas att bli reglerade med. Se not 16 ”Leasingavtal” för ytterligare information avseende leasing. <

Hantering av finansiella risker

SJs verksamhet ger upphov till ett omfattande finansieringsbehov som medför finansiella risker. SJ har en betydande finansiell hantering i form av betalningstransaktioner, krediter, placeringar samt valutaaffärer. För att minimera finansiella risker har styrelsen fastställt en finanspolicy som ger direktiv om den löpande hanteringen. Finanspolicyn innehåller ramar för bland annat ränteexponering, tillåten valutaexponering samt placeringsriktlinjer med ratingkrav och beloppsgränser. Finanspolicyn delegerar ansvaret till den verkställande direktören. Avrapportering till styrelsen sker kvartalsvis. Syftet med finanspolicyn är att fastställa:

- mål och syfte för koncernens likviditetsförvaltning, finansiering och skuldförvaltning
- limiter för den finansiella riskhanteringen
- finansverksamhetens huvuduppgifter och governance inom koncernen

Här följer beskrivning av de finansiella risker som är väsentliga för SJs verksamhet.

Marknadsrisk

Avser ett företags exponering för förändringar på de finansiella marknaderna. SJs verksamhet är kapitalintensiv och delar av de materiella anläggningstillgångarna är skuldfinansierade med banklån. Nedanstående risker är hänförliga till SJ.

Kredit- och motpartsrisk

Risken att motparten i en transaktion inte kan fullgöra sitt åtagande och därmed åsamkar SJ en förlust. SJ exponeras för detta vid beviljande av kommersiella kundkrediter, när likviditet placeras i finansiella tillgångar, i finansiella derivatkontrakt samt i garantier.

SJs finanspolicy föreskriver hur likviditet får placeras. Placeringar upp till 5 år får göras i banker med lägst officiell A-rating, i nordiska bolag med BBB-rating samt i räntefonder med hög rating. Stat, kommun, landsting och statligt ägda bolag erfordrar ingen rating. I syfte att begränsa koncentrationsrisk finns begränsningar avseende belopp per motpart. På balansdagen den 31 december 2025 uppgick den totala motpartsexponeringen i placeringar till 1 075 MSEK (471), vilka avser finansiella tillgångar värderade till verkligt värde. Marknadsvärdet på SJs placeringar med en löptid överstigande 1 år uppgick till 127 MSEK (121).

Kreditrisk i kundfordringar

SJ förebygger kreditrisk i kundfordringar genom att inhämta kreditupplysning på kunder inom segmentet privatfaktura och företagsförsäljning. SJ utformar regler för kreditgivning som möjliggör en balanserad risknivå. Ungefär 13 procent (12) av SJs biljettintäkter utgörs av faktura eller delbetalning som betalningsmedel. Ärenden kan skickas till Kronofogdemyndigheten baserat på bedömning om uppklarandemöjlighet. Fordringar som är långt förfallna kan säljas, vilket innebär att SJ får viss förlusttäckning. Avseende fordringar på företag inhämtas kreditrapporter där utförlig bedömning av betalningsförmågan framgår. Generellt anses en fordran vara i fallissemang då den har förfallit 90 dagar.

SJ bedömer att kundförlusten är konstaterad när SJs inkassoleverantör eller Kronofogdemyndigheten ej har lyckats klara upp ärendet, om fordran är preskriberad, företaget gått i konkurs alternativt om det ej bedöms vara kommersiellt motiverat att driva ärendet till betalningsföreläggande.

Åldersanalys av kundfordringar förfallna till betalning

MSEK	251231	241231
< 30 dagar	9	12
30–60 dagar	1	3
60–90 dagar	1	1
> 90 dagar	30	27
Summa	**41**	**43**
Varav reserver för kundfordringar:		
Ingående balans 1 januari	28	23
Reservering för befarade förluster	6	4
Konstaterade förluster	2	1
Utgående balans 31 december	**36**	**28**

Finansierings- och likviditetsrisk

Finansierings- och likviditetsrisk avser risken vid omsättning av lån, infriande av betalningsförpliktelser, begränsade finansieringsmöjligheter eller att prisbilden kraftigt förändras. SJs finansieringskällor utgörs i huvudsak av kassaflöde från den löpande verksamheten och upplåning.

Upplåning består av banklån med Nordiska investeringsbanken till en rörlig ränta samt till Europeiska Investerings Banken till en fast respektive rörlig ränta. Finansierings- och likviditetsrisker hanteras inom ramen för fastställd finanspolicy.

För att säkerställa tillgänglig likviditet föreskriver finanspolicyn att SJ vid varje tillfälle ska kunna säkerställa en likviditetsreserv uppgående till minst 1 000 MSEK. Denna reserv ska vara möjlig att tillgå inom tre bankdagar. I reserven ingår kassa, finansiella placeringar som kan omsättas inom tre bankdagar (likvida placeringar) samt outnyttjade, bekräftade krediter. Kassa och likvida placeringar uppgick till 1 188 MSEK (489) på balansdagen. SJ tecknade i december 2023 ett finansieringsavtal med EIB om en låneram på 1 750 MSEK för del av finansieringen av de snabbtåg som SJ sedan tidigare upphandlat. SJ tecknade ytterligare en låneram om 1 750 MSEK med EIB i februari 2025.

SJ har ingått en ny hållbarhetslänkad kreditfacilitet om 2 000 MSEK med en löptid till juni 2027. Den tidigare faciliteten avslutades i förtid i samband med att den nya tecknades. SJ innehar även en checkräkningskredit om 100 MSEK (100). Outnyttjade kreditlöften uppgick på balansdagen till sammanlagt 4 350 MSEK (4 250).

SJ begränsar finansieringsrisken genom att styra lånens löptider så att en över tiden jämn förfallostruktur uppnås. Koncernens upplåning hade på balansdagen en genomsnittlig löptid om 5,4 år (5,1).

Ränterisk

Ränterisk avser risken att koncernens finansieringskostnad och förräntning av räntebärande tillgångar påverkas av förändringar i det allmänna ränteläget.

SJs räntebärande tillgångar består mestadels av likvida medel och räntefonder med hög kreditvärdighet.

SJs upplåning består av banklån med rörlig samt fast ränta. Bolagets finanspolicy föreskriver att SJs totala räntekänslighet ska vara lägre än 10 MSEK vid en förskjutning av räntekurvan med 0,5 procent. SJs räntekänslighet uppgick per balansdagen till 5 MSEK (4). Den genomsnittliga räntebindningstiden för koncernens räntebärande upplåning uppgick på balansdagen till 0,5 år (0,9). Per den 31 december 2025 var de totala långfristiga, utestående räntebärande skuldernas genomsnittsränta 2,4 procent (3,2).

Se vidare under känslighetsanalys.

Framtida odiskonterade kassaflöden för finansiella skulder

	251231				241231			
MSEK	Inom 1 år	1-5 år	5 år eller senare	Summa	Inom 1 år	1-5 år	5 år eller senare	Summa
Upplåning	205	1 214	1 408	**2 827**	279	893	1 114	**2 287**
Leasingskuld	233	637	610	**1 480**	221	658	696	**1 575**
Leverantörsskulder och övriga skulder	671	–	–	**671**	677	–	–	**677**
Summa	**1 109**	**1 851**	**2 018**	**4 978**	**1 177**	**1 551**	**1 810**	**4 539**

Valutarisk

Valutaexponering består för SJs del mestadels av transaktionsexponering, det vill säga betalningar i utländsk valuta till följd av investeringar, köp eller försäljning av varor och/eller tjänster. Vid större investeringar sker om styrelsen så beslutar valutasäkring. CFO har mandat att valutasäkra betalningar som väntas ske inom 1 år.

Värdet på SJs valutaterminskontrakt påverkas löpande i takt med att växelkurser förändras. Då valutaaffärer effektueras är syftet att säkerställa betalningstransaktioner. Då kassaflödessäkring används och säkringsredovisning är tillämplig redovisas värdeförändringar mot övrigt totalresultat.

Per balansdagen uppgick osäkrad valutaexponering till 19 MSEK (10) i andra valutor än SEK och NOK. Se vidare under känslighetsanalys.

Koncernen är exponerad mot valutakursförändringar genom sina inköp av diesel, vilket handlas på den internationella råvarumarknaden i USD. SJ har ett avtal med JernbaneDirektoratet avseende riskdelning vid eventuella höga dieselkostnader.

SJ har framtida investeringsåtaganden avseende tågfordon i euro som uppgår till cirka 753 MEUR på balansdagen. SJ har valt att per balansdagen inte säkra valutarisken avseende dessa investeringsåtaganden.

Råvaruprisrisk

SJ har uppdraget att bedriva trafik i norra Norge. Då delar av banan inte är elektrifierad drivs delar av tågtrafiken med diesel. Koncernen är därmed exponerad mot råvaruprisförändringar avseende framtida inköp av diesel. SJ har ett avtal med JernbaneDirektoratet avseende riskdelning vid eventuella höga dieselkostnader. Diesel handlas på den internationella råvarumarknaden i USD.

Elprisrisk

De fordon som SJ äger drivs enbart av el. Trafikverket debiterar SJ för den el som konsumeras i tågdriften. Trafikverket säkrar en stor del av elpriset med flera års framförhållning varför kortsiktiga prisförändringar på elmarknaden inte påverkar det elpris som SJ betalar fullt ut.

Valutaterminskontrakt

SJ har ett valutaterminskontrakt som inte uppfyller kraven på säkringsredovisning med ett nominellt värde om 112 MSEK (116), som förfaller inom 1 år.

Känslighetsanalys

SJs upplåning består huvudsakligen av banklån med fast och rörlig ränta som baseras på tre månaders STIBOR. SJs räntebärande upplåning uppgick per den 31 december 2025 till 2 421 MSEK (1 995) varav 1 821 MSEK (1 396) var rörliga skulder. Därmed är SJs direkta exponering vid en ränteförändring om +1 procentenhet cirka -18 MSEK (-14) årligen.

SJ hade en betalningsberedskap om 3 267 MSEK (3 272) per balansdagen, bestående av kassa och bank, outnyttjad kreditfacilitet och checkräkningskredit. Därtill har SJ kortfristiga placeringar om 647 MSEK (350) med löptid som understiger 1 år eller i FRN-obligationer. Dessa medel täcker SJs direkta transaktionsexponering.

Sammantaget ger en förändring av räntekurvan med +1 procentenhet en effekt på SJs resultat med -9 MSEK (-9) per år.

Beräkning av verkligt värde

De finansiella instrument som värderas till verkligt värde avser derivatinstrument, kortfristiga placeringar och övriga långfristiga tillgångar (fondförvaltning av likvida medel). Dessa finansiella instrument är klassificerade baserat på i vilken utsträckning marknadsdata har använts i beräkningen av verkligt värde. Värdering i nivå 1 avser noterade priser på en aktiv marknad för identiska tillgångar eller skulder. Värdering i nivå 2 sker på marknadsmässiga grunder med hjälp av observerbara marknadspriser som finns tillgängliga eller är indirekt härledda från priser. Värdering kan då ske utifrån jämförelse med liknande instrument eller genom att beakta räntebana och kreditkurva för den aktuella emittenten. Dessa finansiella instrument värderas utifrån aktuella marknadspriser och de värderingsunderlag som erhålls från SJs finansiella motparter. Samtliga finansiella instrument värderade till verkligt värde är klassificerade i nivå 2.

Verkligt värde hierarki

MSEK	251231	241231
Kortfristiga placeringar	949	350
Övriga långfristiga tillgångar	127	121
Summa nivå 2	**1 075**	**471**

Redovisat värde och verkligt värde för finansiella instrument

MSEK	251231 Redovisat värde	Verkligt värde	241231 Redovisat värde	Verkligt värde
Finansiella tillgångar				
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet/ övrigt totalresultat				
Övriga långfristiga tillgångar	127	127	121	121
Kortfristiga placeringar	949	949	350	350
Derivatinstrument för vilka säkringsredovisning tillämpas			–	–
Finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde				
Kundfordringar och övriga fordringar	476	476	442	442
Kassa och bank	239	239	172	172
Summa finansiella tillgångar	**1 790**	**1 790**	**1 084**	**1 084**
Finansiella skulder				
Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultatet/ övrigt totalresultat				
Derivatinstrument för vilka säkringsredovisning tillämpas			–	–
Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde				
Upplåning[1]	2 420	2 420	1 995	1 995
Leasingskuld	1 479	n/a	1 575	n/a
Leverantörsskulder och övriga skulder	671	671	677	677
Summa finansiella skulder	**4 571**	**3 092**	**4 248**	**2 673**

[1] SJs kreditvillkor avseende banklån antas enligt en approximativ uppskattning vara att betrakta som marknadsmässiga, och då skulderna löper med rörlig och fast ränta, inklusive kreditmarginal, antas skuldernas redovisade värde enligt SJs samlade bedömning vara en korrekt uppskattning av det verkliga värdet.

16 Leasingavtal

Redovisningsprinciper

SJ hyr lokaler (främst kontorslokaler, åkstationer och depåer). Leasingavtalen innehåller olika avtalsvillkor men inga covenanter. Förlängningsoptioner förekommer och bedöms i avtal för avtal om det är rimligt säkert att de kommer att utnyttjas, de inkluderas i leasingperioden om det är rimligt säkert att de kommer att nyttjas.

Leasingavtalen redovisas som nyttjanderättstillgång med en motsvarande leasingskuld den dagen som den leasade tillgången finns tillgänglig för användning av SJ. I resultaträkningen redovisas avskrivningar på tillgången och räntekostnader på skulden. Räntekomponenten fördelas över leasingperioden så att varje redovisningsperiod belastas med ett belopp som motsvarar en fast räntesats för den under respektive period redovisade leasingskulden. Nyttjanderättstillgången skrivs av linjärt över den kortare perioden av tillgångens nyttjandeperiod och leasingperioden. Tillgångar och skulder som uppkommer från leasingavtal redovisas initialt till nuvärde.

Leasingskulden inkluderar nuvärdet av följande:

- Fasta leasingavgifter
- Variabla leasingavgifter, främst indexuppräkning
- Straffavgifter vid uppsägning av leasingavtalet, om leasingperioden återspeglar utnyttjandet av denna möjlighet.

Leasingbetalningarna diskonteras med den marginella låneräntan eftersom den implicita räntan i leasingavtalen inte lätt kan fastställas. SJs höga kreditvärdighet innebär att säkerheten för vilken lånet avser inte har någon väsentlig påverkan. Den marginella låneräntan bedöms därmed vara likvärdig för SJ-koncernens hyresavtal.

Leasingbetalningar för korttidsleasingavtal samt leasingavtal för vilka den underliggande tillgången är av mindre värde kostnadsförs löpande. Korttidsleasingavtal är avtal med en leasingperiod på 12 månader eller mindre. Servicebetalningar exkluderas från leasingskulden.

Leasingperiodens längd

Leasingperioden inkluderar den icke uppsägningsbara perioden. Om SJ är rimligt säker på att utnyttja/eller inte utnyttja en möjlighet att förlänga leasingavtalet beaktas detta vid fastställandet av leasingperioden. Alla relevanta fakta och omständigheter beaktas vid fastställandet av leasingperioden. SJs bedömning avseende om det är rimligt säkert att en förlängningsoption kommer att nyttjas eller inte påverkar leasingperiodens längd. Leasingperioden bestäms i avtal för avtal och omvärderas om en option utnyttjas.

Leasingavtal enligt IFRS 16

Vid bedömningen av vilka avtal som ska redovisas som ett leasingavtal enligt IFRS 16 är ett fåtal av koncernens leasingavtal mer svårbedömda (främst verkstäder/ depåer och fordonsavtal inom upphandlad trafik). Skillnaden avseende om ett leasingavtal ska redovisas enligt IFRS 16 eller inte är främst i bedömningen avseende vem som har rätt att styra över tillgången. I de fall SJ har rätt att styra över användningen av tillgången under upplåtelseperioden har avtalet redovisats som ett leasingavtal enligt IFRS 16. <

Leasingavtal

Korttidsleasingavtal och leasingavtal där den underliggande tillgången är av mindre värde kostnadsförs löpande och uppgår till oväsentligt belopp. Kostnadsförda variabla avgifter uppgår också till oväsentligt belopp liksom vidareuthyrning av nyttjanderätter. Årets totala kassautflöde för hyrda lokaler uppgår till 310 MSEK (286).

För redovisning av nyttjanderättstillgångar, se not 10. För ytterligare information avseende leasingskulden, se not 15 ”Finansiella instrument och finansiell riskhantering”.

17 Eget kapital, övriga reserver

Redovisningsprinciper
För derivatinstrument (valutaterminer och råvaruderivat) där säkringsredovisning tillämpas redovisas värdeförändringen samt resultatet av förlängning av valutaterminer mot säkringsreserven i eget kapital via övrigt totalresultat.

Omräkningsreserv avser valutakursdifferens som uppstår vid omräkning av utländska dotterbolag som rapporterar i annan valuta än koncernens rapporteringsvaluta SEK. <

Specifikation övriga reserver

	2025			2024		
MSEK	Omräknings-reserv	Säkrings-reserv	Summa övriga reserve	Omräknings-reserv	Säkrings-reserv	Summa övriga reserve
Ingående balans 1 januari	-6	6	**0**	-5	22	**17**
Kassaflödessäkringar						
- förändring i verkligt värde	7	-7	**–**	–	4	**4**
- omklassificering till resultaträkningen	-1	1	**–**	–	-25	**-25**
Uppskjuten skatt	–	–	**–**	–	4	**4**
Omräkningsdifferens utländska dotterbolag	-2	–	**-2**	-1	–	**-1**
Utgående balans 31 december	**-2**	–	**-2**	**-6**	**6**	**0**

18 Avsättningar

Redovisningsprinciper

Avsättningar
Avsättningar är skulder som är ovissa avseende förfallotidpunkt eller belopp. En avsättning tas med i koncernens balansräkning när en inträffad händelse har lett till att koncernen har en legal eller informell förpliktelse som sannolikt kommer att kräva ett utflöde av resurser, vilka tillförlitligt kan uppskattas. Avsättningar nuvärdesberäknas när effekten av beräkningen är väsentlig. Avsättningarna omprövas varje balansdag.

Kundlojalitetsprogram (SJ Prio)
SJ Prio-avsättningen värderas utifrån hur många poäng som intjänats. Då alla poäng inte nyttjas reduceras värderingen med de poäng som förväntas förfalla. De poäng som förväntas nyttjas värderas utifrån en prissättningsfaktor som omvandlar antal poäng till antal kronor och som speglar SJs framtida åtagande. Avsättningen redovisas vid försäljningstillfället då den initiala försäljningen minskas och en avsättning redovisas som speglar det framtida åtagandet.

Skadelivräntor
Skadelivräntorna värdesäkras årligen genom ett index som bygger på förändringar i prisbasbeloppet. Finansinspektionen fastställer varje år de procenttal som skadelivräntorna ska justeras med. Avsättningen omvärderas även årligen utifrån antaganden kring förväntad livslängd, diskonteringsränta samt det index varmed de värdesäkrade livräntorna räknats upp. I samband med detta görs även en översyn av samtliga tillämpade antaganden. <

Viktiga uppskattningar

Förlustkontrakt
SJ går regelbundet igenom samtliga kontraktuella åtaganden inom upphandlad trafik och bedömer om det finns behov av att redovisa en avsättning för förlustkontrakt för den återstående kontraktstiden. Ett kontrakt är ett förlustkontrakt om de oundvikliga kostnaderna för att uppfylla förpliktelserna överstiger de förväntade ekonomiska fördelarna av det. Bedömningen grundas på avtal, budget/affärsplan och den bästa information som finns tillgänglig. Bedömningen baseras på uppskattningar och är känslig för förändringar i antaganden.

Kundlojalitetsprogram (SJ Prio)
SJ Prio är SJs kundlojalitetsprogram för resenärer och har idag cirka 1,8 miljoner medlemmar. Avsättningen speglar SJs betalningsförpliktelse för det framtida åtagandet och förfaller inom två år från och med den 31 december 2025.

Skadelivräntor
Skadelivräntor avser skadeersättning som utgår till skadelidande efter olycka. Ett drygt 50-tal personer som skadats till följd av SJs järnvägsverksamhet erhåller skadeersättning. Skadelivräntorna är oftast livslånga. Skadelivräntorna värdesäkras årligen.

Skador
Avsättning avseende skador avser reservering för inträffade skador på SJs fordonsflotta samt självrisker i försäkringsärenden.

Övrigt
Övriga avsättningar 2025 består av värdebevis som utställts till resenärer som avbokat sin SJ-resa, avsättning för eftersatt underhåll av fordon samt ersättning vid försening.

Avsättningar

MSEK	Förlustkontrakt		Kundlojalitetsprogram		Skadelivräntor		Skador		Omstruktureringsreserv		Övrigt		Summa	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Ingående balans 1 januari	327	335	160	165	139	144	36	44	1	4	37	69	**700**	**761**
Tillkommande avsättningar	6	15	283	268	7	6	24	5	19	–	67	105	**406**	**400**
Utnyttjat	–	-21	-190	-200	-14	-7	-16	-11	-4	-3	-32	-52	**-255**	**-294**
Upplösning/omvärdering	-16	0	-70	-73	2	-4	-1	-2	–	–	-29	-85	**-115**	**-164**
Omräkningsdifferens	-6	-2	–	0	–	–	0	0	–	–	–	–	**-6**	**-2**
Utgående balans 31 december	**310**	**327**	**183**	**160**	**134**	**139**	**44**	**36**	**15**	**1**	**43**	**37**	**730**	**700**
Varav:														
Långfristiga avsättningar	299	294	116	99	127	133	2	1	–	–	–	–	**544**	**527**
Kortfristiga avsättningar[1]	11	32	67	62	7	7	42	35	15	1	43	37	**185**	**173**
Summa	**310**	**327**	**183**	**160**	**134**	**139**	**44**	**36**	**15**	**1**	**43**	**37**	**730**	**700**

[1] De avsättningar som är klassificerade som kortfristiga avsättningar förfaller inom tolv månader efter balansdagen.

19 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

MSEK	251231	241231
Personalrelaterade kostnader	446	436
El- och infrastrukturavgifter	113	91
Fordonsrelaterade kostnader	282	305
Licenser och övriga IT-kostnader	21	30
Övriga upplupna kostnader	221	100
Förutbetalda årskort och biljetter	469	453
Övriga förutbetalda intäkter	10	1
Summa	**1 562**	**1 418**

20 Ställda säkerheter

MSEK	251231	241231
Säkerhet för upptagna lån	–	549
Summa	–	**549**

SJ har ställt ut 11 stycken SJ 3000–tågsätt som säkerhet för ett lån från Nordiska Investeringsbanken. Lånet förföll i sin helhet 30 september 2025, varav SJ inte längre har ställda säkerheter för upptagna lån. Redovisat värde för samtliga 11 tågsätt 31 december 2024 uppgick till 549 MSEK.

21 Eventualförpliktelser

Redovisningsprinciper

Eventualförpliktelser utgörs av befintliga förpliktelser som hänför sig till inträffade händelser, vilka ej har redovisats som skuld eller avsättning. Anledningen är att det inte är sannolikt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera förpliktelsen eller att förpliktelsens storlek inte kan beräknas med tillräcklig säkerhet. <

Tvister

SJ är involverat i ett antal tvister och rättsliga förfaranden inom ramen för den löpande verksamheten. Ledningen rådgör med juridisk expertis i frågor rörande rättstvister och med andra experter såväl inom som utanför bolaget i frågor rörande den löpande affärsverksamheten. Enligt bästa bedömning är inget bolag i koncernen för närvarande involverat i något rättsligt förfarande eller skiljeförfarande som bedöms kan komma att ha en väsentlig negativ effekt på verksamheten, den finansiella ställningen eller resultatet.

MSEK	251231	241231
Garantier	1 832	1 875
Summa	**1 832**	**1 875**

Inom koncernen utgörs eventualförpliktelser av utställda garantier för koncernens åtagande gentemot kunder och leverantörer i enlighet med avtal tillhörande upphandlad trafik. Garantierna avser avtalen som SJ kör på uppdrag av Västtrafik, trafikpaket Nord i Norge, Krösatågen, Nattågstrafiken till övre Norrland samt pendeltågstrafiken i Stockholms län.

22 Transaktioner med närstående

Svenska staten äger 100 procent av aktierna i SJ AB. SJ erbjuder varor och tjänster till staten, statliga myndigheter och statliga företag i konkurrens med andra leverantörer på kommersiella villkor.

Vid inköp eller försäljning av varor och tjänster inom koncernen och mellan koncernen och övriga närstående företag tillämpas affärsmässiga villkor och marknadsprissättning. Övriga närstående företag är intressebolag, statliga bolag och affärsdrivande verk med marknadsmässiga krav där staten har ett bestämmande inflytande.

Transaktionerna uppstår i den löpande verksamheten. Under 2025 hade SJ väsentliga transaktioner med Trafikverket om 985 MSEK (715) och med Jernhusen AB om 334 MSEK (249). Transaktioner mellan SJ AB och dess dotterföretag har eliminerats i koncernredovisningen.

Närstående fysiska personer är ledande befattningshavare, styrelseledamöter samt deras nära familjemedlemmar. Transaktionerna med dessa består endast av ersättningar, för upplysningar om ersättningar till ledande befattningshavare och styrelseledamöter, se not 4, ”Personalkostnader”.

23 Förändring i finansiell skuld

MSEK	Ingående balans 1 januari 2025	Kassaflödespåverkande: Upplåning	Kassaflödespåverkande: Amortering	Ej kassaflödespåverkande: Förändring leasingskuld[1]	Ej kassaflödespåverkande: Omklassificering	Utgående balans 31 december 2025
Långfristig upplåning	1 770	650	–	–	-146	**2 274**
Kortfristig upplåning	225	300	-525	–	146	**146**
Långfristig leasingskuld	1 333	–	-13	159	-258	**1 221**
Kortfristig leasingskuld	242	–	-242	–	258	**258**
Summa skulder från finansieringsaktiviteter	**3 570**	**950**	**-780**	**159**	**0**	**3 900**

[1] Avser nya leasingavtal, ränta på leasingskuld samt ändringar/omvärdering av leasingavtal.

MSEK	Ingående balans 1 januari 2024	Kassaflödespåverkande: Upplåning	Kassaflödespåverkande: Amortering	Ej kassaflödespåverkande: Förändring leasingskuld[1]	Ej kassaflödespåverkande: Omklassificering	Utgående balans 31 december 2024
Långfristig upplåning	1 395	600	–	–	-225	**1 770**
Kortfristig upplåning	251	500	-754	–	228	**225**
Långfristig leasingskuld	964	–	–	611	-242	**1 333**
Kortfristig leasingskuld	273	–	-199	-74	242	**242**
Summa skulder från finansieringsaktiviteter	**2 884**	**1 100**	**-953**	**537**	**3**	**3 570**

[1] Avser nya leasingavtal, ränta på leasingskuld samt ändringar/omvärdering av leasingavtal.

SJ AB har tecknat avtal med Europeiska Investeringsbanken (EIB) om ytterligare en låneram på 1,75 miljarder kronor för del av finansieringen av de snabbtåg som SJ sedan tidigare upphandlat. Tillsammans med tidigare avtal finns nu låneram på sammanlagt 2,25 miljarder kronor hos EIB.

SJ AB ingick avtal om en hållbarhetslänkad revolverande kreditfacilitet om 2,0 miljarder kronor. Faciliteten löper över två år med möjlighet till 1+1 års förlängning och ersätter den facilitet som tidigare fanns om 3,0 miljarder kronor. Fyra banker står gemensamt bakom kreditfaciliteten.

SJ AB upptog lån om 650 MSEK från den låneram som finns med Europeiska Investeringsbanken (EIB). Lånet avser del av finansieringen av de snabbtåg som SJ sedan tidigare upphandlat. SJ AB har även nyttjat den hållbarhetslänkade kreditfaciliteten med 300 MSEK under 2025 vilken har återbetalts i sin helhet under året.

24 Händelse efter balansdagen

Jonas Abrahamsson tillträdde som vd och koncernchef hos SJ den 1 februari 2026. Jonas Abrahamsson var tidigare vd för Swedavia. I samband med detta lämnade Monica Lingegård SJ efter 5,5 år som vd och koncernchef.

SJ AB har fått förnyat förtroende efter upphandling och fortsätter att ansvara för tågtrafiken på uppdrag av Västtrafik, Hallandstrafiken och Jönköpings Länstrafik. Det nya avtalet innebär att dotterbolaget SJ Götalandståg AB ansvarar för trafiken i ytterligare elva år, till och med december 2038.

I övrigt har inga händelser inträffat efter den 31 december 2025 som bedöms få en väsentlig påverkan på koncernens räkenskaper.

Moderbolagets resultaträkning och rapport över totalresultat

MSEK	Not	2025	2024[1]
Nettoomsättning	M3	11 494	10 271
Övriga rörelseintäkter		70	41
Summa rörelsens intäkter		**11 564**	**10 312**
Personalkostnader	M4	-2 949	-2 700
Av- och nedskrivningar	M9, M10	-571	-529
Övriga kostnader	M5, M6	-7 166	-6 563
Summa rörelsens kostnader		**-10 686**	**-9 792**
Rörelseresultat		**878**	**520**
Resultat från andelar i dotterbolag	M11	–	0
Resultat från andelar i intressebolag	M12	0	0
Finansiella intäkter	M7	129	73
Finansiella kostnader	M7	-179	-95
Resultat efter finansiella poster		**829**	**498**
Erhållna koncernbidrag		73	91
Lämnade koncernbidrag		-2	-2
Summa bokslutsdispositioner		**70**	**89**
Resultat före skatt		**899**	**587**
Skatt på årets resultat	M8	-187	-135
Årets resultat		**712**	**452**
Övrigt totalresultat			
Komponenter som kan komma att omklassificeras till resultaträkningen			
Kassaflödessäkringar netto efter skatt	M17	–	-7
Övrigt totalresultat för året		**–**	**-7**
Årets totalresultat		**712**	**446**

[1] SJ AB har ändrat redovisningsprincip avseende hantering av låneutgifter. Bytet tillämpas retroaktivt, omräkning av 2024 års räkenskaper och dess ingående balanser har därmed skett. För mer information se not M1.

Kommentarer till moderbolagets resultaträkning

Intäkter
SJ ABs nettoomsättning uppgick till 11 494 MSEK (10 271), en ökning med 12 procent jämfört med föregående år. Tillkomna och befintliga trafikavtal inom den upphandlade trafiken bidrog positivt och trafikavtalsintäkterna uppgick till 3 745 MSEK (3 104).

Biljettintäkterna ökade i perioden och uppgick till 7 257 MSEK (6 770). Resandeutvecklingen ökade med 2 procent (0) jämfört med föregående år även utbudet ökade men i högre takt än resandet vilket sammantaget gjorde att beläggningsgraden minskade något jämfört med föregående år. Arbete med den dynamiska prismodellen medförde större variation i prissättningen vilket resulterade i att yielden (biljettpris per personkilometer) ökade.

Kostnader
Totalt ökade SJ ABs kostnader med 894 MSEK, en ökning med 9 procent jämfört med föregående år. Det högre kostnadsutfallet är främst en följd av tillkomna trafikavtal inom upphandlad trafik.

Personalkostnaderna ökade med 249 MSEK, dels till följd av fler medelantal anställda på grund av tillkomna trafikavtal inom upphandlad trafik, dels till följd av årlig lönerevision.

Kostnaderna för underhåll och depå ökade med 326 MSEK, dels på grund av nytillkomna avtal inom upphandlad trafik, dels på grund av underhåll på befintlig fordonsflotta för att minska fordonsfel och därmed öka tillförlitligheten.

Kostnaderna för infrastruktur minskade med 31 MSEK främst på grund av förändrad infrastrukturavgift. Kostnader för el ökade med 14 MSEK främst till följd av ökat pris jämfört med föregående år.

Kostnader för IT minskade med 106 MSEK främst till följd av omfattningen av arbete med nytt biljettförsäljningssystem har minskat efter implementeringen.

Kostnader för ersättningstrafik minskade med 38 MSEK, föregående år påverkades av inställda avgångar till följd av fordonsbrist efter den stränga vintern som då rådde.

Övriga kostnader ökade med 438 MSEK och är främst en följd av ökade produktionskostnader och övriga indirekta kostnader till följd av tillkomna trafikavtal inom upphandlad trafik.

Av- och nedskrivningar ökade med 42 MSEK jämfört med samma period föregående år. Dels till följd av att fler upprustade tågfordon är tagna i drift, dels till följd av en nedskrivning av fordon om 19 MSEK.

Rörelseresultat
Rörelseresultatet för helår 2025 uppgick till 878 MSEK (520), vilket motsvarar en rörelsemarginal på 7,6 procent (5,0). Det är främst SJ ABs kommersiella trafik som bidragit till ett förbättrat rörelseresultat under perioden, då intäkterna ökat i högre takt än kostnaderna. Även befintliga och tillkomna trafikavtal inom upphandlad trafik har bidragit positivt.

Finansnetto, skatt och årets resultat
SJ ABs finansnetto uppgick till -49 MSEK (-22).

SJ ABs resultat före skatt uppgick till 899 MSEK (587). Skatt på periodens resultat uppgick till -187 MSEK (-135). Den effektiva skattesatsen uppgick därmed till 20,8 procent (21,4). Avvikelsen mot vägd genomsnittlig skattesats förklaras av ej avdragsgilla kostnader.

Periodens resultat uppgick till 712 MSEK (452).

Moderbolagets balansräkning

MSEK	Not	251231	241231[1]
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar			
Fordon	M9	3 200	2 917
Maskiner och inventarier	M9	30	16
Pågående nyanläggningar	M9	4 479	4 020
Summa materiella anläggningstillgångar		**7 708**	**6 953**
Immateriella tillgångar			
Balanserade utgifter för			
utvecklingsarbeten	M10	132	164
Summa immateriella tillgångar		**132**	**164**
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i dotterbolag	M11	1	1
Andelar i intressebolag	M12	1	1
Långfristiga fordringar	M15	127	121
Summa finansiella anläggningstillgångar		**129**	**123**
Summa anläggningstillgångar		**7 969**	**7 240**
Omsättningstillgångar			
Varulager		124	122
Kundfordringar	M15	252	225
Fordringar hos koncernbolag	M15	441	307
Övriga fordringar	M13	347	287
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	M14	349	331
Summa kortfristiga fordringar		**1 390**	**1 151**
Kortfristiga placeringar	M15	949	350
Kassa och bank	M15	176	101
Summa omsättningstillgångar		**2 638**	**1 723**
SUMMA TILLGÅNGAR		**10 607**	**8 963**

MSEK	Not	251231	241231[1]
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		400	400
Reservfond		200	200
Fond för utvecklingsutgifter		132	164
Fritt eget kapital			
Fond för verkligt värde		–	–
Balanserad vinst		3 066	2 583
Årets resultat		712	452
Summa eget kapital	M17, M25	**4 510**	**3 799**
Skulder			
Avsättningar			
Långfristiga avsättningar	M18	453	439
Kortfristiga avsättningar	M18	183	146
Uppskjuten skatteskuld	M8	196	157
Summa avsättningar		**832**	**742**
Långfristiga skulder			
Räntebärande skulder	M15, M23	2 274	1 770
Summa långfristiga skulder		**2 274**	**1 770**
Kortfristiga skulder			
Räntebärande skulder	M15, M23	146	225
Leverantörsskulder	M15	512	493
Skulder till koncernbolag	M15	812	618
Skatteskulder		237	107
Övriga kortfristiga skulder		238	235
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	M19	1 045	974
Summa kortfristiga skulder		**2 990**	**2 653**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**10 607**	**8 963**

[1] SJ AB har ändrat redovisningsprincip avseende hantering av låneutgifter. Bytet tillämpas retroaktivt, omräkning av 2024 års räkenskaper och dess ingående balanser har därmed skett. För mer information se not M1.

Kommentarer till moderbolagets balansräkning

Tillgångar

Materiella anläggningstillgångar

SJ ABs materiella anläggningstillgångar uppgick till 7 708 MSEK (6 953) och utgörs till största delen av tågfordon. Ökningen avser främst investeringar i nya snabbtåg och regionaltåg samt upprustning och modernisering av X 2000 och dubbeldäckare.

Immateriella tillgångar

Immateriella tillgångar uppgick till 132 MSEK (164) och utgörs av balanserade utgifter för utveckling, främst utvecklingskostnader för verksamhetsnära IT-system.

Finansiella anläggningstillgångar

Finansiella anläggningstillgångar uppgick till 129 MSEK (123) och utgörs främst av finansiella placeringar. Placeringarna avser fondförvaltning av likvida medel som ska täcka framtida utbetalningar av livräntor.

Omsättningstillgångar

SJ ABs omsättningstillgångar uppgick till 2 638 MSEK (1 723). Kortfristiga placeringar uppgick till 949 MSEK (350) och avser placeringar i korta ränteobligationer, 40 MSEK av dessa placeringar avser förvaltning av likvida medel som ska täcka koncernens avsättning avseende skadelivräntor.

Eget kapital och skulder

Eget kapital

SJ ABs egna kapital uppgick till 4 510 MSEK (3 799). Förändringen beror på årets totalresultat.

Räntebärande skulder

Övriga räntebärande skulder uppgick till 2 420 MSEK (1 995) och avser lån för finansiering av de nya snabbtåg SJ investerar i, SJ 3000 samt moderniseringen av X 2000. SJ AB upptog ett nytt lån om 650 MSEK med Europeiska Investeringsbanken (EIB) i juni 2025.

Avsättningar

SJ ABs avsättningar uppgick till 832 MSEK (742) och består främst av avsättning för framtida osäkerhet avseende avtal inom upphandlad trafik, avsättning för kundlojalitetsprogrammet SJ Prio och avsättning för skadelivräntor.

Uppskjutna skatteskulder uppgick till 196 MSEK (157).

Moderbolagets rapport över förändring i eget kapital

		Bundet eget kapital				Fritt eget kapital		
MSEK	Not M17	Aktiekapital	Reservfond	Fond för utvecklingsutgifter	Fond för verkligt värde Säkringsreserv	Balanserad vinst	Årets resultat	Summa eget kapital
1 januari 2024		**400**	**200**	**298**	**7**	**2 075**	**415**	**3 396**
Ändrad redovisningsprincip[1]		–	–	–	–	–	-44	**-44**
1 januari 2024[1]		**400**	**200**	**298**	**7**	**2 075**	**373**	**3 352**
Årets förändring								
Årets resultat		–	–	–	–	–	499	**499**
Ändrad redovisningsprincip[1]		–	–	–	–	–	-47	**-47**
Övrigt totalresultat		–	–	–	-7	–	–	**-7**
Årets totalresultat[1]		**–**	**–**	**–**	**-7**	**–**	**452**	**446**
Fond för utvecklingsutgifter		–	–	-134	–	134	–	**-**
Vinstdisposition		–	–	–	–	415	-415	**–**
Ändrad redovisningsprincip[1]		–	–	–	–	44	-44	**–**
31 december 2024[1]		**400**	**200**	**164**	**–**	**2 583**	**452**	**3 799**
Årets förändring								
Årets resultat		–	–	–	–	–	712	**712**
Övrigt totalresultat		–	–	–	–	–	–	**–**
Årets totalresultat		**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**712**
Fond för utvecklingsutgifter		–	–	-32	–	32	–	**–**
Vinstdisposition		–	–	–	–	452	-452	**–**
31 december 2025		**400**	**200**	**132**	**–**	**3 066**	**712**	**4 510**

[1] SJ AB har ändrat redovisningsprincip avseende hantering av låneutgifter. Bytet tillämpas retroaktivt, omräkning av 2024 års räkenskaper och dess ingående balanser har därmed skett. För mer information se not M1.

Kommentarer till förändring i eget kapital

SJ ABs eget kapital uppgick per den 31 december 2025 till 4 510 MSEK (3 799). Förändringen förklaras av årets totalresultat om 712 MSEK (446).

Moderbolagets kassaflödesanalys

MSEK	Not	2025	2024[1]
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		**878**	**520**
Av- och nedskrivningar	M9, M10	571	529
Förändring avsättningar	M18	51	-46
Övriga ej kassaflödespåverkande poster		-12	-17
Betalda finansiella poster, netto		-49	-21
Koncernbidrag		70	89
Betald skatt		-147	-84
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		**1 361**	**970**
Förändring av rörelsekapital			
Förändring av kundfordringar		-95	72
Förändring av leverantörsskulder		243	98
Förändring av övrigt rörelsekapital		27	-122
Kassaflöde från rörelsekapital		**175**	**49**
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**1 537**	**1 018**
Investeringsverksamheten			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar	M9	-1 275	-1 280
Förvärv av immateriella tillgångar	M10	-19	-9
Förvärv kortfristiga placeringar		-900	-300
Försäljning kortfristiga placeringar		310	138
Övrig investeringsverksamhet		-2	4
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**-1 886**	**-1 447**
Finansieringsverksamheten			
Upptagande av lån		950	1 100
Amortering	M23	-525	-753
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**425**	**347**
Årets kassaflöde		**76**	**-82**
Likvida medel vid årets början	M15	101	183
Likvida medel vid årets slut	**M15**	**176**	**101**

[1] SJ AB har ändrat redovisningsprincip avseende hantering av låneutgifter. Bytet tillämpas retroaktivt, omräkning av 2024 års räkenskaper och dess ingående balanser har därmed skett. För mer information se not M1.

Kommentarer till moderbolagets kassaflödesanalys

Kassaflöde från den löpande verksamheten
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring i rörelsekapitalet uppgick till 1 361 MSEK (970), en ökning med 391 MSEK främst till följd av ett högre resultat före av- och nedskrivningar jämfört med föregående år. SJ ABs kommersiella trafik har bidragit till förbättringen, då intäkterna ökat i högre takt än kostnaderna. Även befintliga och tillkomna trafikavtal inom upphandlad trafik har bidragit positivt.

Kassaflöde från rörelsekapitalet uppgick till 175 MSEK (49). Kassaflöde från den löpande verksamheten uppgick till 1 537 MSEK (1 018).

Kassaflöde från investeringsverksamheten
Kassaflöde från investeringsverksamheten uppgick till -1 886 MSEK (-1 447). Investeringar i materiella och immateriella anläggningstillgångar uppgick till -1 294 MSEK (-1 289), varav -1 201 MSEK (-1 264) avsåg investeringar i fordon. Investeringar i immateriella tillgångar uppgick till -19 MSEK (-9).

Förvärv av kortfristiga placeringar uppgick till -900 MSEK (-300) och avser investeringar i räntefonder. Avyttring av räntefonder har skett i period om 310 MSEK (138).

Kassaflöde från finansieringsverksamheten
Kassaflödet från finansieringsverksamheten uppgick till 425 MSEK (347). Under året upptog SJ AB lån om totalt 950 MSEK (1 100). 650 MSEK (600) från den låneram som finns med Europeiska Investeringsbanken (EIB). Lånet avser del av finansieringen av de snabbtåg som SJ sedan tidigare upphandlat. Ytterligare 300 MSEK (500) upptogs från den hållbarhetslänkade revolverande kreditfaciliteten vilken återbetalades i sin helhet under respektive år. Amortering av lån har skett med ytterligare -225 MSEK (-253).

Moderbolagets noter

M1 Redovisningsprinciper

SJ AB med organisationsnummer 556196-1599 är moderbolag i SJ-koncernen och har sitt huvudkontor i Stockholm.

Årsredovisningen för SJ AB har upprättats i enlighet med ”Årsredovisningslagen” och RFR 2 ”Redovisning för juridiska personer”. I enlighet med RFR 2 ska moderbolag vars finansiella rapporter för koncernen följer International Financial Reporting Standards (IFRS) så som de antagits av EU, tillämpa IFRS i den mån det är möjligt inom ramen för ”Årsredovisningslagen”, samt med hänsyn till sambandet mellan redovisning och beskattning. Således följer moderbolaget samma redovisningsprinciper som koncernen (se koncernens noter för beskrivning av dessa) med undantag för de avvikelser som presenteras nedan och i anslutning till berörda noter. Belopp anges i miljoner svenska kronor, MSEK, om inte annat anges. Avrundningsdifferenser kan förekomma.

Byte av redovisningsprincip SJ AB – hantering av låneutgifter

Från och med 2025 har SJ AB ändrat redovisningsprincip för hantering av låneutgifter. Tidigare aktiverades låneutgifter i enlighet med RFR 2, IAS 23 Låneutgifter. För att säkerställa överensstämmelse med svensk skattelagstiftning i samband med byte av skattemässig avskrivningsmetod räkenskapsår 2026, från restvärdesavskrivning till räkenskapsenlig avskrivningsmetod, kostnadsförs låneutgifter från och med 2025.

Bytet av redovisningsprincip tillämpas retroaktivt och omräkning av SJ ABs balans- och resultaträkning för 2024 presenteras i denna rapport. Övergången till ny redovisningsprincip i SJ AB, bedöms inte ha någon påverkan på SJ-koncernens finansiella ställning och resultat.

Moderbolagets resultaträkning

MSEK	2024	Ändrad princip	2024
Rörelseresultat	520	–	520
Finansnetto	25	-47	-21
Resultat efter finansiella poster	**545**	**-47**	**498**
Summa bokslutsdispositioner	89	–	89
Resultat före skatt	**634**	**-47**	**587**
Skatt på årets resultat	-135	–	-135
Årets resultat	**499**	**-47**	**452**

Moderbolagets balansräkning

MSEK	241231	Ändrad princip	241231
Anläggningstillgångar	7 043	-90	6 953
Immateriella anläggningstillgångar	164	–	164
Finansiella anläggningstillgångar	123	–	123
Omsättningstillgångar	1 723	–	1 723
Summa tillgångar	**9 053**	**-90**	**8 963**
Eget kapital			
Bundet eget kapital	764	–	764
Balanserad vinst	2 626	-44	2 583
Årets resultat	499	-47	452
Summa eget kapital	**3 889**	**-90**	**3 799**
Skulder			
Avsättningar	742	–	742
Långfristiga skulder	1 770	–	1 770
Kortfristiga skulder	2 653	–	2 653
Summa eget kapital och skulder	**9 053**	**-90**	**8 963**

Bokslutsdispositioner

SJ AB redovisar koncernbidrag i enlighet med alternativregeln, vilket innebär att samtliga koncernbidrag, såväl lämnade som erhållna, redovisas som bokslutsdisposition.

M2 Viktiga uppskattningar och bedömningar

För viktiga uppskattningar och bedömningar, se not 2 i koncernen.

M3 Intäkter och avtalssaldon

	2025					2024				
MSEK	Biljetter	Trafik-avtal	Mat och dryck	Övrigt	**Summa**	Biljetter	Trafik-avtal	Mat och dryck	Övrigt	**Summa**
Tidpunkt för uppfyllande av prestationsåtagande										
Vid en given tidpunkt	7 035	–	211	281	**7 527**	6 513	–	177	220	**6 909**
Över tid	222	3 745	–	–	**3 967**	258	3 104	–	–	**3 362**
Summa nettoomsättning	**7 257**	**3 745**	**211**	**281**	**11 494**	**6 770**	**3 104**	**177**	**220**	**10 271**

Avtalssaldon

MSEK	251231	241231
Förutbetalda årskort och biljetter	454	433
Kundlojalitetsprogram (SJ Prio)	183	160
Utställda värdebevis	30	20
Summa avtalsskulder	**667**	**613**

Förutbetalda årskort och färdbiljetter intäktsredovisas under nästkommande år. För förändring av avsättning för kundlojalitetsprogram (SJ Prio), utställda värdebevis och ersättning vid försening, se not M18 ”Avsättningar”.

Prestationsåtagande uppfyllt inom:

MSEK	2025	2024
Inom 1 år	4 141	3 911
1-5 år	4 721	2 478
5 år eller senare	1 225	1 642
Summa ej uppfyllda prestationsåtaganden trafikavtal inom upphandlad trafik	**10 088**	**8 032**

M4 Personalkostnader

För information om ersättningar till styrelse och ledande befattningshavare i moderbolaget (och koncernen), se koncernens not 4.

Personalkostnader

MSEK	2025	2024
Löner och andra ersättningar		
Styrelse	-2	-2
Vd och ledande befattningshavare	-33	-28
Övriga anställda	-1 858	-1 770
Summa löner och andra ersättningar	**-1 893**	**-1 800**
Sociala kostnader	-592	-550
Pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till vd och ledande befattningshavare	-12	-10
Pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till övriga anställda	-199	-179
Övriga personalrelaterade kostnader	-253	-161
Summa personalkostnader	**-2 949**	**-2 700**

Medelantal anställda

	2025		2024	
	Medel Antal	Varav kvinnor, %	Medel Antal	Varav kvinnor, %
Sverige	3 555	40	3 202	40
Summa	**3 555**	**40**	**3 202**	**40**

Styrelseledamöter, vd och ledande befattningshavare

	2025		2024	
Antal	Antal	Varav kvinnor, %	Antal	Varav kvinnor, %
Styrelseledamöter	9	45	8	35
Vd och ledande befattningshavare	9	55	8	56
Summa	**18**	**50**	**15**	**49**

M5 Övriga kostnader

MSEK	2025	2024
Underhåll och depå	-1 272	-946
Elkostnader för tågdrift	-352	-338
Infrastrukturavgifter	-444	-475
IT tjänster	-676	-782
Ersättningstrafik	-170	-208
Övriga kostnader	-4 251	-3 813
Summa	**-7 166**	**-6 563**

För analys av övriga kostnader se ”Kommentarer till moderbolagets resultaträkning”.

M6 Ersättning till revisorer

MSEK	2025	2024
Öhrlings Pricewaterhouse Coopers AB		
Revisionsuppdrag	-4	-3
Revision utöver revisionsuppdraget	-1	-1
Summa	**-5**	**-4**

M7 Finansiella intäkter och kostnader

MSEK	2025	2024[1]
Finansiella intäkter		
Ränteintäkter		
kortfristiga fordringar	0	1
- kortfristiga placeringar	14	19
Resultat obligationer netto	9	19
Valutakursdifferenser	8	5
Övriga finansiella intäkter	98	29
Summa finansiella intäkter	**129**	**73**
Finansiella kostnader		
Räntekostnader		
- lån	-164	-85
- leasingskuld	–	-2
Övriga finansiella kostnader	-15	-7
Summa finansiella kostnader	**-179**	**-94**
Summa finansnetto	**-49**	**-21**

[1] SJ AB har ändrat redovisningsprincip avseende hantering av låneutgifter. Bytet tillämpas retroaktivt, omräkning av 2024 års räkenskaper och dess ingående balanser har därmed skett. För mer information se not M1.

M8 Skatt

Skatt på årets resultat

MSEK	2025	2024
Uppskjuten skatteintäkt/-skattekostnad	-40	-51
Aktuell skatt	-147	-84
Summa	**-187**	**-135**

Avstämning av redovisad skatt och effektiv skattesats

	2025		2024[1]	
	Skatt, MSEK	Skatte-sats, %	Skatt, MSEK	Skatte-sats, %
Årets resultat före skatt	899		587	
Skatt enligt gällande skattesats	-185	-20,6	-121	-20,6
Ej avdragsgilla kostnader	-2	-0,2	-3	-0,4
Ej skattepliktiga intäkter	0	0	0	0
Aktuell skatt hänförlig till tidigare år	–	–	-1	-0,2
Övriga skillnader	0	0	-11	-1,8
Redovisad skatt i resultaträkningen	**-187**	**-20,8**	**-135**	**-23,0**

Den effektiva skattesatsen för helåret uppgick till 20,8 procent (23,0). Skillnaden mellan den faktiska skattesatsen på 20,6 procent (20,6) och den effektiva skattesatsen för året beror främst ej avdragsgilla kostnader.

Uppskjutna skattefordringar

	Förlustkontrakt		Övrigt		Summa	
MSEK	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Ingående balans 1 januari	44	43	9	11	**53**	**54**
Redovisat i årets resultat	1	1	0	-2	**1**	**-1**
Utgående balans 31 december	**45**	**44**	**9**	**9**	**54**	**53**

Uppskjutna skatteskulder

	Restvärdeavskrivning[2]		Övrigt		Summa	
MSEK	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Ingående balans 1 januari	-208	-157	-1	-3	**-210**	**-161**
Redovisat i övrigt totalresultat	–	–	–	1	**–**	**1**
Redovisat i årets resultat	-39	-51	-2	–	**-41**	**-51**
Utgående balans 31 december	**-247**	**-208**	**-4**	**-1**	**-251**	**-210**
Redovisad uppskjuten skattefordran/ skatteskuld, netto					**-196**	**-157**

[1] SJ AB har ändrat redovisningsprincip avseende hantering av låneutgifter. Bytet tillämpas retroaktivt, omräkning av 2024 års räkenskaper och dess ingående balanser har därmed skett. För mer information se not M1.

[2] Restvärdeavskrivning på skattemässiga värdet på materiella anläggningstillgångar.

M9 Materiella anläggningstillgångar

MSEK	Fordon	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar	Hyrd lokal	Summa
	2025				
Ackumulerat anskaffningsvärde 1 januari	15 192	247	4 020	59	**19 519**
Investeringar	156	24	1 095	–	**1 275**
Försäljningar/utrangeringar	-23	–	–	–	**-23**
Omklassificeringar	629	7	-636	–	**0**
Ackumulerat anskaffningsvärde 31 december	**15 954**	**278**	**4 479**	**59**	**20 770**
Ackumulerade avskrivningar 1 januari	-11 835	-229	–	-59	**-12 123**
Årets avskrivningar	-484	-16	–	–	**-500**
Försäljningar/utrangeringar	23	–	–	–	**23**
Ackumulerade avskrivningar 31 december	**-12 295**	**-245**	**–**	**-59**	**-12 599**
Ackumulerade nedskrivningar 1 januari	-441	-3	–	–	**-443**
Årets nedskrivning	-19	–	–	–	**-19**
Ackumulerade nedskrivningar 31 december	**-460**	**-3**	**–**	**–**	**-463**
Redovisat värde 31 december	**3 200**	**30**	**4 479**	**–**	**7 708**

MSEK	Fordon	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar	Hyrd lokal	Summa
	2024[1]				
Ackumulerat anskaffningsvärde 1 januari	14 738	242	3 235	59	**18 274**
Investeringar	97	5	1 178	–	**1 280**
Försäljningar/utrangeringar	-35	–	–	–	**-35**
Omklassificeringar	392	1	-393	–	**–**
Ackumulerat anskaffningsvärde 31 december	**15 192**	**247**	**4 020**	**59**	**19 519**
Ackumulerade avskrivningar 1 januari	-11 401	-218	–	-56	**-11 675**
Årets avskrivningar	-469	-10	–	-3	**-481**
Försäljningar/utrangeringar	35	–	–	–	**35**
Ackumulerade avskrivningar 31 december	**-11 835**	**-229**	**–**	**-59**	**-12 123**
Ackumulerade nedskrivningar 1 januari	-441	-3	–	–	**-444**
Försäljningar/utrangeringar	1	–	–	–	**1**
Ackumulerade nedskrivningar 31 december	**-440**	**-3**	**–**	**–**	**-443**
Redovisat värde 31 december	**2 917**	**16**	**4 020**	**–**	**6 953**

[1] SJ AB har ändrat redovisningsprincip avseende hantering av låneutgifter. Bytet tillämpas retroaktivt, omräkning av 2024 års räkenskaper och dess ingående balanser har därmed skett. För mer information se not M1.

M10 Immateriella tillgångar

MSEK	Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten	Varumärke	Summa	Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten	Varumärke	Summa
	2025			2024		
Ackumulerat anskaffningsvärde 1 januari	1 630	240	**1 870**	1 622	240	**1 862**
Investeringar	19	–	**19**	9	–	**9**
Ackumulerat anskaffningsvärde 31 december	**1 649**	**240**	**1 889**	**1 630**	**240**	**1 870**
Ackumulerade av- och nedskrivningar 1 januari	-1 466	-240	**-1 706**	-1 418	-240	**-1 658**
Årets avskrivningar	-52	–	**-52**	-48	–	**-48**
Ackumulerade av- och nedskrivningar 31 december	**-1 518**	**-240**	**-1 758**	**-1 466**	**-240**	**-1 706**
Redovisat värde 31 december	**132**	**0**	**132**	**164**	**0**	**164**

M11 Andelar i dotterbolag

Redovisningsprinciper

Dotterbolag utgörs av de bolag där SJ AB har bestämmande inflytande. Bestämmande inflytande uppstår om SJ AB har inflytande över dotterbolaget, exponeras för eller har rätt till rörlig avkastning från sitt engagemang och kan använda sitt inflytande till att påverka sin avkastning.

Andelar i dotterbolag redovisas i SJ AB till anskaffningsvärde. Vid rörelseförvärv inkluderar moderbolaget utgifter hänförliga till förvärvet i anskaffningsvärdet i enlighet med RFR 2. Erhållna utdelningar redovisas i resultatet. Värdet prövas minst årligen med hänsyn till eventuellt nedskrivningsbehov. <

Resultat från andelar i dotterbolag

MSEK	2025	2024
Likvidationsresultat	–	0
Nedskrivning av dotterbolag	–	–
Summa	**–**	**0**

Aktier och andelar i dotterbolag samt redovisat värde

Bolag	Org nr	Säte	Antal andelar	Andel, %	Redovisat värde 251231, MSEK	Redovisat värde 241231, MSEK
SJ Götalandståg AB	556083-2098	Stockholm	5 000	100	1	1
SJ Mälardalen AB	556064-8692	Stockholm	5 000	100	1	1
SJ Norrlandståg AB	556196-5418	Stockholm	1 000	100	0	0
SJ Öresund AB	556596-9630	Stockholm	1 000	100	0	0
SJ Stockholmståg AB	559387-1311	Stockholm	25 000	100	0	0
SJ Norge AS	917 587 728	Oslo	1 030 000	100	0	0
Summa					**1**	**1**

M12 Andelar i intressebolag

Redovisningsprinciper
Andelar i intressebolag redovisas till anskaffningsvärde. Erhållna utdelningar redovisas i resultatet. Värdet prövas minst årligen med hänsyn till eventuellt nedskrivningsbehov.

Resultat från andelar i intressebolag

MSEK	2025	2024
Utdelning	0	0
Summa	0	**0**

Andelar i intressebolag

MSEK	251231	241231
Anskaffningsvärden 1 januari	1	1
Årets förändring	–	–
Redovisat värde 31 december	**1**	**1**

Innehav av antal aktier i intressebolag samt redovisat värde

	Org nr	Säte	Antal aktier	Kapitalandel, %	251231, MSEK	241231, MSEK
Sveriges Kommunikationer AB	556005-5955	Stockholm	1 400	50	1	1
Summa andelar i intressebolag					**1**	**1**

Intressebolagens tillgångar, skulder, intäkter och resultat

	2025				2024			
MSEK	Tillgångar	Skulder	Intäkter	Resultat	Tillgångar	Skulder	Intäkter	Resultat
Sveriges Kommunikationer AB	5	0	–	0	5	0	–	0
Summa intressebolag	**5**	**0**	**–**	**0**	**5**	**0**	**–**	**0**

M13 Övriga fordringar

MSEK	251231	241231
Moms och skattefordran	239	208
Försäkringsersättning	12	1
Skattekonto	21	20
Övrig fordran	71	59
Summa	**347**	**287**

M14 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

MSEK	251231	241231
Förutbetalda hyreskostnader	106	100
Förutbetalda underhållskostnader	19	15
Licenser och övriga IT-kostnader	41	53
Övriga förutbetalda kostnader	15	13
Övriga upplupna intäkter	167	150
Summa	**349**	**331**

M15 Finansiella instrument och finansiell riskhantering

Se koncernens not 15 för beskrivning av redovisningsprinciper och finansiell riskhantering som även är tillämplig för moderbolaget.

Tabellerna avseende ”Finansiella derivatinstrument”, ”Förfallostruktur derivatinstrument”, samt ”Känslighetsanalys” i koncernens not 15 är tillämpliga även för moderbolaget avseende valutaterminskontrakt.

Åldersanalys av kundfordringar förfallna till betalning

MSEK	251231	241231
<30 dagar	1	12
30–60 dagar	0	2
60–90 dagar	0	1
>90 dagar	16	27
Summa	**14**	**42**
Varav reserver för kundfordringar:		
Ingående balans 1 januari	28	23
Reservering för befarade förluster	6	4
Konstaterade förluster	2	1
Utgående balans 31 december	**36**	**28**

Verkligt värde hierarki

MSEK	251231	241231
Kortfristiga placeringar	949	350
Övriga långfristiga tillgångar	127	121
Summa nivå 2	**1 075**	**471**

Framtida odiskonterade kassaflöden för finansiella skulder

	251231				241231			
MSEK	Inom 1 år	1-5 år	5 år eller senare	Summa	Inom 1 år	1-5 år	5 år eller senare	Summa
Upplåning	205	1 214	1 408	2 827	279	893	1 114	2 287
Leverantörsskulder och övriga skulder	1 119	–	–	1 119	901	–	–	901
Summa	**1 324**	**1 214**	**1 408**	**3 946**	**1 180**	**893**	**1 114**	**3 187**

Redovisat värde och verkligt värde för finansiella instrument

	251231		241231	
MSEK	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
Finansiella tillgångar				
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen				
Långfristiga fordringar	127	127	121	121
Kortfristiga placeringar	949	949	350	350
Kundfordringar och övriga fordringar	752	752	571	571
Kassa och bank	176	176	101	101
Summa finansiella tillgångar	**2 004**	**2 004**	**1 142**	**1 142**
Finansiella skulder				
Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen				
Derivatinstrument för vilka säkringsredovisning tillämpas			–	–
Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde				
Upplåning	2 420	2 420	1 995	1 995
Leverantörsskulder och övriga skulder	1 119	1 119	901	901
Summa finansiella skulder	**3 540**	**3 540**	**2 896**	**2 896**

M16 Leasingavtal

Redovisningsprinciper
På grund av sambandet mellan redovisning och beskattning tillämpar moderbolaget inte IFRS 16 som koncernen utan nedanstående redovisningsprinciper enligt RFR 2.

Leasingavtal där en väsentlig del av riskerna och fördelarna med ägandet behålls av leasegivaren klassificeras som operationell leasing. Leasingavgifterna kostnadsförs linjärt över leasingperioden.

Leasingavtal där moderbolaget i allt väsentligt innehar de ekonomiska risker och fördelar som förknippas med ägandet klassificeras som finansiell leasing. Vid leasingperiodens början redovisas den leasade tillgången och leasingskulden till det lägre av leasingtillgångens verkliga värde och nuvärdet av minimileaseavgifterna.

Anläggningstillgångar som innehas genom finansiell leasing skrivs av över den kortare perioden av tillgångens nyttjandeperiod och leasingperioden. Den framtida betalningsförpliktelsen till leasegivaren upptas som en skuld i balansräkningen. Varje hyresbetalning fördelas mellan amortering av skulden och finansiella kostnader. <

Operationella leasingavtal
Moderbolagets operationella leasingavtal avser främst lokaler. Hyresavtalen är tecknade till sedvanliga marknadsmässiga villkor. Moderbolagets erlagda hyror under 2025 uppgick till 305 MSEK (225).

Framtida betalningsåtaganden i nominella värden

MSEK	2025	2024
Inom 1 år	303	230
1–5 år	830	756
5 år eller senare	811	932
Summa	**1 944**	**1 918**

M17 Eget kapital

Bundet eget kapital
Det bundna kapitalet består av aktiekapital om 400 MSEK (400) och reservfond om 200 MSEK (200) samt fond för utvecklingsutgifter om 132 MSEK (164).

Aktiekapital
Enligt bolagsordningen för SJ AB ska aktiekapitalet uppgå till lägst 400 MSEK (400) och till högst 1 600 MSEK (1 600). Samtliga aktier är fullt betalda. Inga aktier innehas av bolaget självt eller av dess dotterbolag. I SJ AB finns inga A-aktier, B-aktier eller preferensaktier. Antalet aktier uppgår till 4 000 000 och kvotvärdet är 100 SEK per aktie.

Fond för utvecklingsutgifter
För aktiveringar av utgifter för utveckling ska ett lika stort belopp sättas av till en fond för utvecklingsutgifter i eget kapital för att begränsa möjligheten till utdelning. För 2025 innebär det att 19 MSEK (1) avsatts till fond för utvecklingsutgifter. Under året har avskrivning av tidigare års avsättning till utvecklingsfond gjorts med -52 MSEK (-134).

Fritt eget kapital
Fritt eget kapital består av balanserad vinst 3 066 MSEK (2 583) och årets resultat om 712 MSEK (452).

Det utdelningsbara beloppet är beroende både av en beloppsspärr och en försiktighetsregel. Beloppsspärren medför att ingen utdelning sker om det inte finns full täckning för det bundna egna kapitalet omedelbart efter utdelningen. Försiktighetsregeln innebär att utdelning endast får ske då det är försvarligt med beaktande av de risker som verksamhetens art och omfattning ställer på moderbolagets och koncernens eget kapital. Se not M25 för vinstdisposition.

Specifikation säkringsreserv

MSEK	2025	2024
Ingående balans 1 januari	–	7
Kassaflödessäkringar		
- förändring i verkligt värde	–	0
- omklassificering till resultaträkningen	–	-7
Uppskjuten skatt	–	1
Utgående balans 31 december	**–**	**–**

M18 Avsättningar

	Förlustkontrakt		Kundlojalitetsprogram		Skadelivräntor		Skador		Omstrukturering		Övrigt		Summa	
MSEK	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Ingående balans 1 januari	213	208	160	165	139	144	35	41	1	4	37	69	**585**	**631**
Tillkommande avsättningar	6	15	283	268	7	6	23	5	19	–	67	105	**404**	**399**
Upplösning/omvärdering	–	-10	-70	-73	2	-4	-1	-2	–	–	-29	-85	**-98**	**-174**
Utnyttjat	–	–	-190	-200	-14	-7	-16	-10	-4	-3	-32	-52	**-255**	**-271**
Utgående balans 31 december	**219**	**213**	**183**	**160**	**134**	**139**	**41**	**35**	**15**	**1**	**43**	**37**	**636**	**585**
Varav:														
Långfristiga avsättningar	208	206	116	99	127	133	1	1	–	–	–	–	**453**	**439**
Kortfristiga avsättningar	11	7	67	62	7	7	40	33	15	1	43	37	**183**	**146**
Summa	**219**	**213**	**183**	**160**	**134**	**139**	**41**	**35**	**15**	**1**	**43**	**37**	**636**	**585**

M19 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

MSEK	251231	241231
Personalrelaterade kostnader	238	224
El- och infrastrukturavgifter	97	84
Fordonsrelaterade kostnader	151	131
Licenser och övriga IT-kostnader	20	24
Övriga upplupna kostnader	75	78
Förutbetalda årskort och biljetter	454	433
Övriga förutbetalda intäkter	10	1
Summa	**1 045**	**974**

M20 Ställda säkerheter

MSEK	251231	241231
Säkerhet för upptagna lån	–	549
Summa	–	**549**

SJ AB har ställt ut 11 stycken SJ 3000-tågsätt som säkerhet för ett lån från Nordiska Investeringsbanken. Lånet förföll i sin helhet den 20 september 2025 varav inga ställda säkerheter för lån finns i SJ AB. Redovisat värde för samtliga 11 tågsätt uppgick till 549 MSEK den 31 december 2024.

M21 Eventualförpliktelser

MSEK	251231	241231
Kapitaltäckningsgarantier dotterbolag	119	121
Garantier	1 832	1 875
Summa	**1 951**	**1 996**

SJ AB har ställt ut kapitaltäckningsgarantier till förmån för dotterbolag fram till och med den 31 december 2026.

Garantier avser utställda garantier för åtagande gentemot kunder och leverantörer i enlighet med avtal tillhörande upphandlad trafik. Garantierna avser avtalen som SJ kör på uppdrag av Västtrafik, trafikpaket Nord i Norge, Nattågstrafiken till övre Norrland, Krösatågen samt pendeltågstrafiken i Stockholms län.

M22 Transaktioner med närstående

Svenska staten äger 100 procent av aktierna i SJ AB. SJ erbjuder produkter och tjänster till staten, statliga myndigheter och statliga företag i konkurrens med andra leverantörer på kommersiella villkor.

Vid inköp eller försäljning av varor och tjänster inom koncernen och mellan koncernen och övriga närstående företag tillämpas affärsmässiga villkor och marknadsprissättning. Övriga närstående företag är intressebolag, statliga bolag och affärsdrivande verk med marknadsmässiga krav där staten har ett bestämmande inflytande.

Transaktionerna uppstår i den löpande verksamheten. Under 2025 hade SJ väsentliga transaktioner med Trafikverket om 985 MSEK (715) och med Jernhusen AB om 334 MSEK (249).

Närstående fysiska personer är ledande befattningshavare, styrelseledamöter samt deras nära familjemedlemmar. Transaktionerna med dessa består endast av ersättningar, för upplysningar om ersättningar till ledande befattningshavare och styrelseledamöter, se koncernens not 4, ”Personalkostnader”.

M23 Förändring i finansiell skuld

		Kassaflödes påverkande		Ej kassaflödes påverkande	
MSEK	Ingående balans 1 januari 2025	Upplåning	Amortering	Omklassificering	Utgående balans 31 december 2025
Långfristig upplåning	1 770	650	–	-146	**2 274**
Kortfristig upplåning	225	300	-525	146	**146**
Summa skulder från finansieringsaktiviteter	**1 995**	**950**	**-525**	**0**	**2 420**

		Kassaflödes påverkande		Ej kassaflödes påverkande	
MSEK	Ingående balans 1 januari 2024	Upplåning	Amortering	Omklassificering	Utgående balans 31 december 2024
Långfristig upplåning	1 395	600	–	-225	**1 770**
Kortfristig upplåning	251	500	-751	225	**225**
Långfristig leasingskuld	–	–	–	–	**–**
Kortfristig leasingskuld	2	–	-2	–	**–**
Summa skulder från finansieringsaktiviteter	**1 649**	**1 100**	**-753**	**0**	**1 995**

M24 Händelse efter balansdagen

Jonas Abrahamsson tillträdde som vd och koncernchef hos SJ den 1 februari 2026. Jonas Abrahamsson var tidigare vd för Swedavia. I samband med detta lämnade Monica Lingegård SJ efter 5,5 år som vd och koncernchef.

I övrigt har inga händelser inträffat efter den 31 december 2025 som bedöms få en väsentlig påverkan på moderbolagets räkenskaper.

M25 Vinstdisposition

Styrelsen föreslår att SJ AB för räkenskapsåret 2025 inte lämnar någon utdelning. Vinstmedlen föreslås disponeras enligt nedan.

Till årsstämmans förfogande står följande vinstmedel:

Balanserad vinst och säkringsreserv	3 067 046 562 kronor
Årets resultat	711 936 149 kronor
Totalt	**3 778 982 711 kronor**

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras på följande sätt:

I ny räkning överföres	3 778 982 711 kronor
Totalt	**3 778 982 711 kronor**

Styrelsens försäkran

Undertecknade försäkrar att koncernredovisningen och årsredovisningen har upprättats i enlighet med internationella redovisningsstandarder IFRS, sådana de antagits av EU, respektive god redovisningssed och ger en rättvisande bild av koncernens och företagets ställning och resultat, samt att förvaltningsberättelsen ger en rättvisande översikt över utvecklingen av koncernens och moderbolagets verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som de företag som ingår i koncernen står inför.

Hållbarhetsrapporten har upprättats i enlighet med de europeiska standarderna för hållbarhetsredovisningen (ESRS) enligt kraven i den svenska årsredovisningslagen samt artikel 8 i EU:s taxonomiförordning.

Årsredovisningen och koncernredovisningen har godkänts för utfärdande av styrelsen den 17 mars 2026. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 30 april 2026.

Stockholm den 17 mars 2026

Kenneth Bengtsson
Styrelsens ordförande

Kerstin Ahlfont
Styrelseledamot

Per Ekeroth
Styrelseledamot

Jessica Enbacka
Styrelseledamot

Malin Frenning
Styrelseledamot

Johan Jemdahl
Styrelseledamot

Per Matses
Styrelseledamot

Klas Wåhlberg
Styrelseledamot

Jonas Abrahamsson
Verkställande direktör

Per Hammarqvist
Arbetstagarrepresentant

Joakim Källström
Arbetstagarrepresentant

Kim Svensson
Arbetstagarrepresentant

Vår revisionsberättelse har lämnats den 17 mars 2026
Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Martin Johansson
Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i SJ AB, org.nr 556196-1599

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen
Uttalanden
Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för SJ AB för år 2025 med undantag för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 52-63, den frivilliga och lagstadgade hållbarhetsrapporten på sidorna 59-62 respektive 64-122. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 44-152 och 157 i detta dokument.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets finansiella ställning per den 31 december 2025 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av koncernens finansiella ställning per den 31 december 2025 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt IFRS Redovisningsstandarder, som de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Våra uttalanden omfattar inte bolagsstyrningsrapporten på sidorna 52-63, den frivilliga och lagstadgade hållbarhetsrapporten på sidorna 59-62 respektive 64-122. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer koncernens rapport över resultat och övrigt totalresultat, koncernens rapport över finansiell ställning, moderbolagets resultaträkning och rapport över totalresultat samt moderbolagets balansräkning.

Grund för uttalanden
Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav. Detta innefattar att, baserat på vår bästa kunskap och övertygelse, inga förbjudna tjänster som avses i revisorsförordningens (537 /2014/EU) artikel 5.1 har tillhandahållits det granskade bolaget eller, i förekommande fall, dess moderföretag eller dess kontrollerade företag inom EU.

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

Vår revisionsansats
Revisionens inriktning och omfattning
Vi utformade vår revision genom att fastställa väsentlighetsnivå och bedöma risken för väsentliga felaktigheter i de finansiella rapporterna. Vi beaktade särskilt de områden där verkställande direktören och styrelsen gjort subjektiva bedömningar, till exempel viktiga redovisningsmässiga uppskattningar som har gjorts med utgångspunkt från antaganden och prognoser om framtida händelser, vilka till sin natur är osäkra. Liksom vid alla revisioner har vi också beaktat risken för att styrelsen åsidosätter den interna kontrollen, och bland annat övervägt om det finns belägg försystematiska avvikelser som givit upphov till risk för väsentliga felaktigheter till följd av oegentligheter.

Vi anpassade vår revision för att utföra en ändamålsenlig granskning i syfte att kunna uttala oss om de finansiella rapporterna som helhet, med hänsyn tagen till koncernens struktur, redovisningsprocesser och kontroller samt den bransch i vilken koncernen verkar.

Väsentlighet
Revisionens omfattning och inriktning påverkades av vår bedömning av väsentlighet. En revision utformas för att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida de finansiella rapporterna innehåller några väsentliga felaktigheter. Felaktigheter kan uppstå till följd av oegentligheter eller misstag. De betraktas som väsentliga om enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användarna fattar med grund i de finansiella rapporterna.

Baserat på professionellt omdöme fastställde vi vissa kvantitativa väsentlighetstal, däribland för den finansiella rapporteringen som helhet. Med hjälp av dessa och kvalitativa överväganden fastställde vi revisionens inriktning och omfattning och våra granskningsåtgärders karaktär, tidpunkt och omfattning, samt att bedöma effekten av enskilda och sammantagna felaktigheter på de finansiella rapporterna som helhet.

Särskilt betydelsefulla områden
Särskilt betydelsefulla områden för revisionen är de områden som enligt vår professionella bedömning var de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen för den aktuella perioden. Dessa områden behandlades inom ramen för revisionen av, och i vårt ställningstagande till, årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet, men vi gör inga separata uttalanden om dessa områden.

Särskilt betydelsefulla område
Redovisning av av avsättningar för förlustkontrakt (se koncernens redovisningsprinciper i not 18 samt moderbolagets redovisningsprinciper i not M18). Avsättning för förlustkontrakt redovisas till 310 MSEK i rapport över finansiell ställning för koncernen och till 219 MSEK i moderbolagets balansräkning per 31 december 2025. Värderingen och redovisning av dessa tillgångar utgjorde ett särskilt betydelsefullt område i vår revision mot bakgrund av de redovisade beloppens materialitet i relation till koncernens och moderbolagets finansiella ställning samt att det finns stora inslag av uppskattningar och bedömningar. Felaktiga bedömningar i antagandena kan få betydande påverkan på koncernens och moderbolagets resultat och ställning. Vi har i vår revision utvärderat bolagets processer för styrning och kontroll av redovisning av förlustkontrakt. Vi har utvärderat företagsledningens uppskattningar och bedömningar. Vi har tagit del av beslutade budget och affärsplaner från styrelsen. Vi har utvärderat och granskat föregående lagd budget mot verkligt utfall för de aktuella kontrakten som ligger till grund för avsättningen för förlustkontrakt. Vi har granskat och analyserat att redovisningen är genomförd i enlighet med gällande regelverk samt att erforderliga upplysningar har lämnats i den finansiella rapporterna.

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen
Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 1-43 samt 158-159 samt hållbarhetsrapporten på sidorna 59-62 och 64-122. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information. Den andra informationen består även av ersättningsrapporten som vi inhämtade före datumet för denna revisionsberättelse. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information. Vårt uttalande avseende årsredovisningen och koncernredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information. I samband med vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter. Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens ansvar.
Det är styrelsen som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att de ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och, vad gäller koncernredovisningen, enligt IFRS Redovisningsstandarder, som de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Styrelsen ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen för bedömningen av bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksam-

heten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Styrelsens revisionsutskott ska, utan att det påverkar styrelsens ansvar och uppgifter i övrigt, bland annat övervaka bolagets finansiella rapportering.

Revisorns ansvar
Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncernredovisningen.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar
Uttalanden
Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens förvaltning för SJ AB för år 2025 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.
Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamot ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden
Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

Styrelsens ansvar
Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets och koncernens verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av moderbolagets och koncernens egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets och koncernens ekonomiska situation, och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar
Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av förvaltningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten
Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 52–63 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Vår granskning har skett enligt FAR:s uttalande RevR 16 Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten. Detta innebär att vår granskning av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för våra uttalanden.

En bolagsstyrningsrapport har upprättats. Upplysningar i enlighet med 6 kap. 6 § andra stycket punkterna 2–6 årsredovisningslagen samt 7 kap. 31 § andra stycket samma lag är förenliga med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten
Det är styrelsen som har ansvaret för den lagstadgade hållbarhetsrapporten för år 2025 såsom den definieras på sidan 65 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen i enlighet med den äldre lydelsen som gällde före den 1 juli 2024.

Vår granskning har skett enligt FAR:s uttalande RevR 12 Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Detta innebär att vår granskning av den lagstadgade hållbarhetsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattningjämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för vårt uttalande.

En lagstadgad hållbarhetsrapport har upprättats.

Stockholm den 17 mars 2026

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Martin Johansson
Auktoriserad revisor

Revisorns granskningsberättelse av SJ AB:s frivilligt upprättade hållbarhetsrapport

Till styrelse och VD i SJ AB, org.nr 556196-1599.

Slutsats
Vi har utfört en översiktlig granskning av hållbarhetsrapporten för SJ AB för räkenskapsåret 2025. Hållbarhetsrapporten ingår på sida 59-62 samt 64-122 i detta dokument.

Grundat på vår översiktliga granskning som beskrivs i avsnittet Revisorns ansvar har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att hållbarhetsrapporten inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen vilket inbegriper

- om hållbarhetsrapporten uppfyller kraven i ESRS,
- om den process som företaget har genomfört för att identifiera rapporterad hållbarhetsinformation har utförts såsom den beskrivs på sida 75 avsnitt IRO-1 – Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga inverkningar, risker och möjligheter i hållbarhetsrapporten och
- efterlevnaden av rapporteringskraven i EU:s gröna taxonomiförordning artikel 8.

Grund för slutsats
Vi har utfört granskningen enligt FAR:s rekommendation RevR 19 *Revisorns översiktliga granskning av den lagstadgade hållbarhetsrapporten*. Vårt ansvar enligt denna rekommendation beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar.

Vi anser att de bevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för vår slutsats.

Övrig upplysning
Hållbarhetsrapporten för föregående räkenskapsår har inte varit föremål för översiktlig granskning i enlighet med RevR19 och någon granskning av jämförelsetalen i hållbarhetsrapporten för år 2025 har därmed inte utförts.

Annan information än hållbarhetsrapporten
Detta dokument innehåller även annan information än hållbarhetsrapporten och återfinns på sidorna 1-58, 63, 123-152, samt 157-159. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Vår slutsats avseende hållbarhetsrapporten omfattar inte denna information och vi uttalar ingen slutsats med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår översiktliga granskning av hållbarhetsrapporten är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med hållbarhetsrapporten. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under den översiktliga granskningen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar
Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att hållbarhetsrapporten har upprättats i enlighet med 6 kap. 12–12 f §§ årsredovisningslagen, och för att det finns en sådan intern kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer nödvändig för att upprätta hållbarhetsrapporten utan väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Revisorns ansvar
Vårt ansvar är att uttala en slutsats med begränsad säkerhet om hållbarhetsrapporten är upprättad enligt 6 kap. 12–12 f §§ årsredovisningslagen på grundval av vår granskning. Granskningen har utförts enligt FAR:s rekommendation RevR 19 *Revisorns översiktliga granskning av den lagstadgade hållbarhetsrapporten*. Denna rekommendation kräver att vi planerar och utför våra granskningsåtgärder för att uppnå begränsad säkerhet att hållbarhetsrapporten är upprättad i enlighet med dessa krav.

De granskningsåtgärder som har utförts för att inhämta bevis är mer begränsade än för ett uppdrag där uttalandet görs med rimlig säkerhet och den säkerhet som har uppnåtts är därför lägre än för ett uppdrag där uttalandet görs med rimlig säkerhet. Det innebär att det inte är möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om ett uppdrag där uttalandet görs med rimlig säkerhet utförts.

Revisionsföretaget tillämpar ISQM 1 (International Standard on Quality Management), som kräver att företaget utformar, implementerar och hanterar ett system för kvalitetsstyrning inklusive riktlinjer eller rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar.

Vi är oberoende i förhållande till SJ AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Granskningen innefattar att genom olika åtgärder inhämta underlag till hållbarhetsrapporten. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i hållbarhetsrapporten vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur styrelsen och verkställande direktören upprättar hållbarhetsrapporten i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att uttala en slutsats om effektiviteten i den interna kontrollen. Granskningen består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för upprättandet av hållbarhetsrapporten, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder.

Granskningsåtgärderna omfattar huvudsakligen:
Våra granskningsåtgärder avseende den process som företaget har genomfört för att identifiera hållbarhetsinformation att rapportera inkluderade, men var inte begränsade till följande:

- Erhålla en förståelse för processen genom att:
  - Genomföra förfrågningar för att förstå källorna till den information som används av företagsledningen

(t.ex. intressentdialoger, affärsplaner och strategidokument), och

- Granska företagets interna dokumentation av sin process; och

- Utvärdera om den information som erhållits från våra åtgärder om den process som implementerats av företaget överensstämmer med beskrivningen av processen på sida 75 avsnitt IRO-1 – Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga inverkningar, risker och möjligheter hållbarhetsrapporten.

Våra granskningsåtgärder avseende hållbarbetsrapporten inkluderade, men var inte begränsade till följande:

- Genom förfrågningar erhållit en allmän förståelse för den interna kontrollmiljön, rapporteringsprocesserna, och informationssystemen som är relevanta för upprättandet av informationen i hållbarhetsrapporten.
- Utvärderat om information som identifierats som väsentlig, genom den process som bolaget genomfört för att identifiera innehållet i hållbarhetsrapporten, också ingår.
- Utvärderat om strukturen och presentationen av hållbarhetsrapporten är förenlig med kraven i ESRS;
- Genomfört förfrågningar till relevant personal och analytiska granskningsåtgärder avseende utvalda upplysningar i hållbarhetsrapporten;
- Utfört substansgranskningsåtgärder baserat på stickprov av utvalda upplysningar i hållbarhetsrapporten;
- Genom förfrågningar och analytiska granskningsåtgärder inhämtat underlag på metoderna för att ta fram väsentliga uppskattningar och framåtblickande information och på hur dessa metoder tillämpades;
- Erhållit förståelse för processen för att identifiera ekonomiska verksamheter som är tillämpliga och förenliga med EU:s gröna taxonomi och de motsvarande upplysningarna i hållbarhetsrapporten.
- Granskningen av taxonomiupplysningarna inkluderade men var inte begränsade till följande granskningsåtgärder:
  - Utvärderat om presentationen av taxonomitabeller är förenlig med kraven i EU:s gröna taxonomi och de motsvarande upplysningarna;
  - Genomfört förfrågningar till relevant personal och analytiska granskningsåtgärder avseende utvalda upplysningar i taxonomin;
  - Genomfört analytiska granskningsåtgärder avseende utvalda taxonomiupplysningar.

Begränsningar
Vid rapportering av framåtblickande information i enlighet med ESRS måste styrelsen och verkställande direktören för SJ AB förbereda framåtblickande information utifrån angivna antaganden om händelser som kan inträffa i framtiden och möjliga framtida aktiviteter av SJ AB. Faktiska utfall kommer sannolikt att vara annorlunda eftersom förväntade händelser ofta inte inträffar som förväntat.

Stockholm den 17 mars 2026

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Martin Johansson
Auktoriserad revisor

Flerårsöversikt

Koncernen	2025	2024	2023	2022	2021
Rapport över totalresultatet i sammandrag, MSEK					
Rörelsens intäkter	14 587	13 182	10 641	10 657	8 065
– varav nettoomsättning	14 517	13 141	10 549	10 403	7 287
Rörelsens kostnader	-13 532	-12 523	-10 107	-10 208	-9 171
Resultat från andelar i intressebolag	0	0	-0	1	0
Rörelseresultat	1 055	659	534	449	-1 106
Rörelsemarginal[1], %	7,2	5,0	5,0	4,2	-13,7
Resultat före skatt	1 019	594	538	398	-1 113
Skatt på årets resultat	-186	-126	-116	-84	148
Årets resultat	833	468	422	314	-965
Resultat per aktie (före och efter utspädning), SEK	208,3	116,9	105,5	78,4	-241,2
Rapport över finansiell ställning i sammandrag, MSEK					
Anläggningstillgångar					
Materiella anläggningstillgångar	7 863	7 043	6 195	5 690	4 908
Nyttjanderättstillgångar	1 394	1 506	1 221	536	557
Immateriella tillgångar	132	164	204	188	287
Övriga långfristiga tillgångar	129	124	123	141	174
Omsättningstillgångar					
Varulager	398	340	75	68	6
Kortfristiga fordringar	1 334	1 228	1 010	1 063	1 214
Kortfristiga placeringar	949	350	178	484	259
Kassa och bank	239	172	199	418	1 064
Summa tillgångar	**12 438**	**10 927**	**9 204**	**8 588**	**8 470**
Eget kapital	4 732	3 901	3 450	3 049	2 715
Leasingskulder	1 479	1 575	1 237	568	582
Övriga räntebärande skulder	2 420	1 995	1 646	1 788	2 160
Avsättningar	730	700	761	889	953
Uppskjutna skatteskulder	179	142	106	20	–
Övriga kortfristiga skulder	2 897	2 615	2 002	2 274	2 061
Summa eget kapital och skulder	**12 438**	**10 927**	**9 204**	**8 588**	**8 470**

Koncernen	2025	2024	2023	2022	2021
Kassaflöde i sammandrag, MSEK					
Kassaflöde från den löpande verksamheten	1 848	1 324	918	1 652	-146
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-1 950	-1 497	-722	-1 692	-84
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	170	147	-414	-606	-329
Årets kassaflöde	68	-26	-218	-646	-558
Investeringar	1 358	1 336	-1 032	-1 421	-602
Utfall finansiella mål					
Avkastning på operativt kapital[1], % (mål >7%)	14,6	10,2	10,1	10,2	-24,6
Nettoskuldsättningsgrad[1], ggr (mål 0,5-1,0 ggr)	0,57	0,79	0,73	0,47	0,54
Av styrelsen föreslagen utdelning avseende årets resultat, % (mål 30-50%)	–	–	–	–	–
Kapitalstruktur vid periodens utgång					
Genomsnittligt operativt kapital[1], MSEK	7 226	6 441	5 307	4 404	4 491
Nettoskuld (+)/nettokassa[1] (-), MSEK	2 720	3 067	2 519	1 447	1 467
Icke-finansiella nyckeltal					
Medelantal anställda	6 272	5 702	4 336	4 710	4 532
varav i moderbolaget	3 555	3 202	3 073	2 885	2 842

[1] SJs alternativa nyckeltal se definitioner och ordlista. För avstämning se sidan 126.

Definitioner och ordlista

Definitioner av SJs alternativa finansiella nyckeltal

Denna rapport innehåller finansiella nyckeltal i enlighet med det ramverk som SJ tillämpar, vilket baseras på IFRS. Därutöver finns andra nyckeltal (alternativa nyckeltal) som används av företagsledningen och andra intressenter för att analysera trender och utvecklingen av koncernens verksamhet som inte direkt kan utläsas eller härledas ur de finansiella rapporterna. SJs intressenter bör inte betrakta dessa alternativa nyckeltal som substitut, utan snarare som komplement till den finansiella rapportering som upprättats i enlighet med IFRS. Observera att de alternativa nyckeltal som SJ definierat kan skilja sig från andra företags definitioner av samma begrepp.

Nyckeltal definierade enligt IFRS
Nyckeltal definierade enligt IFRS är: årets/periodens resultat och resultat per aktie.

Alternativa finansiella nyckeltal

Avkastning på operativt kapital
Genomsnittligt rörelseresultat i förhållande till genomsnittligt operativt kapital. Ett av ägarens mål är en genomsnittlig avkastning på operativt kapital på >7,0%. Avkastning på operativt kapital mäter avkastningen på det kapital som binds i verksamheten. För avstämning se sidan 126.

Genomsnittligt operativt kapital
Genomsnittligt eget kapital och genomsnittlig nettoskuld/nettokassa. För avstämning se sidan 126.

Likvida medel
Likvida medel består av kassa och bank.

Nettoskuldsättningsgrad
Nettoskuldsättningsgraden är nettoskuld/nettokassa i förhållande till eget kapital. Används för att analysera SJs skuldsättningsnivå och säkerställa att SJ har en effektiv kapitalstruktur. Ett av ägarens mål är en nettoskuldsättningsgrad på 0,5-1,0 gånger på sikt. För avstämning se sidan 126.

Nettoskuld/Nettokassa
Nettoskulden definieras som totala räntebärande skulder inklusive räntebärande avsättningar (avsättningar för skadelivräntor), minus likvida medel och övriga räntebärande tillgångar. Nettoskulden är ett mått som beskriver koncernens skuldsättning och dess förmåga att återbetala sina skulder om samtliga skulder förföll idag. Det används också för att analysera huruvida koncernen är över- eller underfinansierad och hur framtida räntekostnader netto kommer att påverka resultatet. För avstämning se sidan 126.

Räntebärande skulder
Summan av upplåning, leasingskuld och verkligt värde avseende derivatinstrument.

Räntebärande tillgångar
Summan av långfristiga och kortfristiga placeringar, likvida medel samt verkligt värde avseende derivatinstrument.

Rörelsemarginal
Årets rörelseresultat i procent av årets intäkter.

Rörelseresultat
Skillnaden mellan rörelsens intäkter och rörelsens kostnader, inklusive resultat från andelar i intressebolag.

Definitioner av SJs övriga nyckeltal

Antal resor
Antal sålda delresor.

Antal trafikerade stationer
Antal stationer där SJ gjort uppehåll under perioden.

Beläggningsgrad
Personkilometer under perioden delat med platskilometer under samma period.

Personkilometer
Antal resenärer gånger antal kilometer som de reser.

Platskilometer
Offererade platskilometer utbjudna till försäljning, det vill säga antalet tillgängliga platser multiplicerat med tågets sträcka.

Resande
Mäts i personkilometer.

Resandeutveckling
Mäts som resande (personkm) inom SJs kommersiella trafik under perioden jämfört med motsvarande period föregående år och anges i procent.

Resandeutveckling, index
Redovisas inom hållbart värdeskapande. Mäts som resande (personkm) inom SJ ABs kommersiella trafik, exklusive upphandlad trafik som delvis finansieras av biljettintäkter samt linjen Stockholm-Uppsala, under perioden jämfört med motsvarande period basåret 2023 och anges som index.

Tågkilometer
Summan av alla tågs körsträckor.

Utbud
Mäts i platskilometer.

Yield
Biljettpris inklusive bokningsavgift per personkilometer.

Ordlista

Beställare
Den enhet som upphandlar kollektivtrafik utifrån beslut om allmän trafikplikt. Beställaren kan vara en regional myndighet eller en nationell myndighet:
Regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) har i uppdrag att upphandla trafik utifrån ett politiskt beslutat trafikförsörjningsprogram för respektive län. Utifrån programmet tas beslut om allmän trafikplikt för enskilda linjer eller trafiksystem, vilket betyder att myndigheten åtar sig att försörja samhället med en viss trafik under en period. Trafikförsörjningen ska i första hand ske med hjälp av kommersiella aktörer, men om det inte finns, genom upphandling eller i egen regi. RKM kan överlämna rätten att upphandla till ett bolag som ägs av Regionen eller av flera regioner tillsammans, till exempel Norrtåg AB.
Nationella myndigheter upphandlar trafik på uppdrag av regeringen. I Sverige har Trafikverket detta uppdrag, i Norge Jernbanedirektoratet och i Danmark Transportministeriet.

Biodrivmedel
Flytande drivmedel som framställs av förnybar råvara.

CO_2e
Koldioxidekvivalenter.

Double Materiality Assessment (DMA)
Att genomföra en dubbel väsentlighetsanalys är ett krav i CSRD och syftar till att identifiera väsentliga hållbarhetsfrågor genom att se till både inverkansväsentlighet och finansiell väsentlighet.

Ersättningstrafik (buss och taxi)
Buss och taxi används som ersättningstrafik vid planerade underhållsarbeten och oplanerade störningar i tågtrafiken. Ersättningstrafik beställs av tågtrafikledningen.

Ersättning vid försening (EVF)
SJs åtagande avseende ersättning vid försening. Se aktuell information och villkor på www.sj.se.

Environmental, Social and Governance (ESG)
Miljömässig, social och styrning.

Fossilfri energi
Fossilfri energi produceras inte direkt från fossila bränslen och icke förnybara energikällor som olja, kol eller gas. I Sverige kommer fossilfri el från kärnkraft och förnybara energikällor, främst vattenkraft.

Förnybar energi
Förnybar energi kommer från källor som hela tiden naturligt förnyas och inte kommer att ta slut på väldigt länge. Exempelvis sol, vind, vatten och biobränsle.

Global Compact
FN:s principer kring mänskliga rättigheter, arbetsrättsliga frågor, miljö och korruption. Principerna baseras på FN:s deklaration om de mänskliga rättigheterna, ILO:s grundläggande konventioner om mänskliga rättigheter i arbetslivet, Riodeklarationen samt FN:s konvention mot korruption.

Impacts, Risks, Opportunities (IRO)
Inverkningar, risker och möjligheter som identifierats genom dubbel väsentlighetsanalys.

ISO 9001
Internationell standard för kvalitetsledningssystem.

ISO 14001
Internationell standard för miljöledningssystem.

ISO 14083:2023
Internationell standard för beräkning av växthusgasutsläpp från transporter.

Kommersiell trafik
Avser egentrafik som SJ bedriver på kommersiella grunder samt upphandlad trafik som delvis finansieras av biljettintäkter.

Kortdistanståg
Resandetåg som avser att transportera resenärer lokalt, annonseras normalt som pendel- eller flygtåg.

Köldmedier
Köldmedier används i luftkonditioneringsanläggningar och kylskåp ombord på tåg. Dagens köldmedier är starka växthusgaser och bidrar vid läckage till klimatförändringarna.

Långdistanståg
Resandetåg som avser att transportera resenärer interregionalt, annonseras normalt som fjärr- (InterCity), natt- eller snabbtåg.

Medeldistanståg
Resandetåg som avser att transportera resenärer regionalt, annonseras normalt som regionaltåg.

Miljövarudeklarationer
Environmental Product Declaration (EPD) är ett oberoende verifierat dokument som ger transparant och jämförbar information om produkters och tjänsters miljöpåverkan utifrån ett livscykelperspektiv.

Science Based Targets initiative (SBTi)
Global organisation som bland annat utvecklar standarder och verktyg för beräkning av växthusgasutsläpp som syftar till att hjälpa företag och organisationer att fastställa klimatmål som är i linje med den senaste vetenskapen om klimatförändringar.

Tillbörlig aktsamhet
Identifiera, förhindra, begränsa och redogöra för potentiell eller faktisk negativ påverkan på hela värdekedjan utifrån perspektiven mänskliga rättigheter, arbetares rättigheter, miljö, klimat och ansvarsfullt företagande. Ofta används den engelska termen due diligence.

Tågläge
Tidsfönster/kanal där tågoperatören önskar trafikera en sträcka under en viss tid och med en viss avgångstid/ankomsttid.

Tågplan
Tidtabell för alla tåg under ett år. Trafikverket ansvarar för att en tågplan tas fram varje år.

Upphandlad trafik
Avser trafik som SJ bedriver på uppdrag av regionala kollektivtrafikmyndigheter eller nationell trafikupphandlingsmyndighet och som finansieras av trafikavtalsintäkter.

Vetenskapliga reduktionsmål
Kort- eller långsiktiga mål för hur ett företag/en organisation ska minska sina växthusgasutsläpp i linje med Parisavtalets överenskommelse om att begränsa temperaturökningen till 1,5 grader.

Åkstation
En fysisk lokal i anslutning till en tågstation, där SJs tågvärdar och lokförare är stationerade.

SJs års- och hållbarhetsredovisning 2025 har producerats i samarbete med Hallvarsson & Halvarsson.

Foto: Jonas Forslin, Peter Ljungwall, Nathalie Loveless, Stefan Nilsson, Karl Nordlund, Capri Norrman, Caroline Nyman, Emil Olofsson, Daniel Roos, Svenska Fotbollförbundet, SJ

SJs års- och hållbarhetsredovisning är i första hand en digital produkt. Tänk gärna på miljön innan du skriver ut.

SJ är ett svenskt reseföretag som erbjuder hållbara tågresor i egen regi och i samarbete med andra. SJ är ett av Sveriges grönaste varumärken och en del av lösningen för att klimatmålen ska nås. Koncernens cirka 7 100 medarbetare i Sverige och Norge bidrar alla till ökat tågresande – SJ för Sverige framåt.

Som marknadsledande tågoperatör knyter SJ ihop Sverige, Norge, liksom Skandinaviens huvudstäder. SJ ägs av svenska staten och har som uppdrag att driva lönsam persontrafik på järnväg.

Postadress: SJ AB, 105 50 Stockholm | Besöksadress: Vasagatan 10 | Org.nr 556196-1599 | 010-751 60 00 | www.sj.se