

Svensk-Danska Broförbindelsen  
SVEDAB AB



Årsredovisning 2006

## Innehåll

Kort om SVEDAB	2
Året i korthet	3
VD har ordet	4–5
Detta är SVEDAB	6–8
Omvärld och marknad	9–11
Miljöperspektivet	12
SVEDAB ABs ekonomi	13–14
Flerårsöversikt	15
Förvaltningsberättelse	16–18
Koncernens resultaträkning	19
Koncernens balansräkning	20
Koncernens förändringar i eget kapital	21
Koncernens kassaflödesanalys	22
Koncernens redovisningsprinciper och upplysningar i noter	23–41
Moderbolagets resultaträkning	42
Moderbolagets balansräkning	43–44
Moderbolagets förändringar i eget kapital	45
Moderbolagets kassaflödesanalys	46
Moderbolagets redovisningsprinciper och upplysningar i noter	47–54
Revisionsberättelse	55
Styrelse, ledning och revisorer	56
Bolagsstyrning	57
Svensk kod för bolagsstyrning	58
Kort historik	59
Organisation	60
Tidpunkter för ekonomisk information	60

## Kort om SVEDAB

SVEDAB förvaltar den svenska ägarandelen i Øresundsbro Konsortiet som driver den självfinansierade Øresundsbron. SVEDAB äger och driver även de svenska landanslutningarna. Målet för SVEDABs verksamhet är att ge privatresenärer och näringsliv en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning. Denna trafikförsörjning ska gynna regionen och integrationen mellan Sverige och Danmark, men också förenkla resor och transporter till övriga Europa. SVEDAB ägs av svenska staten genom Banverket och Vägverket.



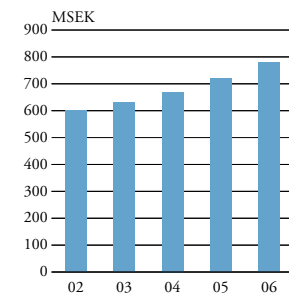
## Året i korthet

- Den fortsatt starka trafikutvecklingen på Øresundsbron överträffar alla förväntningar och det är den regionala trafiken som ökar mest.
- Antalet vägresenärer ökade med 13 procent till drygt 13 miljoner. Antalet tågresenärer ökade med 17 procent till 7,8 miljoner passagerare
- Intäkterna från vägtrafiken steg med 12 procent till 779 miljoner kronor (721).
- Rörelseresultatet förbättrades med 21 procent till 332 miljoner kronor (274).

### Nyckeltal

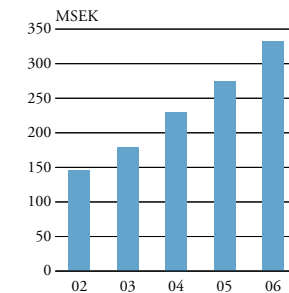
	Helår	
	2006	2005
Intäkter, MSEK	779	721
Rörelseresultat, MSEK	332	274
Resultat före skatt, MSEK	207	-498
Rörelsemarginal, %	43	38

### Intäktsutveckling



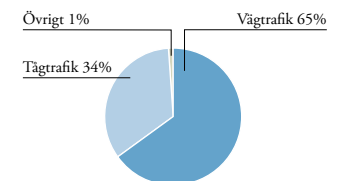
Intäkterna ökade med 8 procent jämfört med 2005.

### Rörelseresultatets utveckling



Rörelseresultatet förbättrades med 21 procent jämfört med 2005.

### Intäkternas fördelning 2006



Vägtrafikens andel av intäkterna fortsätter att öka.



### *Vi har blicken riktad framåt.*

**M**ed 2006 kan vi blicka tillbaka på ännu ett framgångsrikt år för Øresundsbron. Framgångarna baseras på stigande trafikvolym, men också på det faktum att intäkterna successivt ökar i detta stora och regionalt så betydelsefulla infrastrukturprojekt.

Volymerna växer för de flesta trafikkategorierna. Störst är dock tillväxten i den regionala trafiken. Det bekräftar att Øresundsbron i detta skede främst har betydelse för dynamiken i Öresundsregionen, snarare än att spela roll som en länk mellan Sverige och det övriga Europa.

Efter ingivningen av Øresundsbron 2000 har det ibland sagts att broprojektet gått in i en drifts- eller förvaltningsfas. Jag föredrar att säga att projektet nu gått in i en kommersiell fas. Verksamheten ska drivas så effektivt att säkerhet och optimal lönsamhet kan förenas med stor lyhördhet för kundernas och resenärernas krav och behov.

Det gäller således att se till att Øresundsbron fortsatt är en bra affär, såväl för ägaren svenska staten, som för Öresundsregionen och alla de människor som drar nytta av förbindelsen i sitt arbete eller på fritiden. En god ekonomisk utveckling innebär i förlängningen att SVEDAB och Konsortiet snabbare än tidigare planerat kan återbetala de lån Öresundsförbindelsen finansierats med.

Øresundsbron skiljer sig väsentligt från nästan alla andra större infrastrukturprojekt i Sverige – den ska betalas av alla de som använder förbindelsen. En liknande lösning har valts för Svinesundsbron i Bohuslän mellan Sverige och Norge. Det är ingen djärv gissning att denna och andra typer av finansiering blir allt vanligare i framtiden. Orsaken är den ökande konkurrensen om de offentliga resurserna, där infrastruktursatsningar vägs mot utgifter för t ex vård, skola och omsorg.

Den kommersiella aspekten blir på så sätt viktigare i de trafikprojekt som genomförs, inte minst vad det gäller att säkra intäkter och skapa en långsiktig lönsamhet.

#### **Gynna integrationen**

SVEDABs och Øresundsbro Konsortiets viktigaste roll är att erbjuda effektiva och säkra transportmöjligheter över Øresundsbron. Det ska vi göra på ett kostnadseffektivt sätt, som samtidigt gynnar integrationen mellan Sverige och Danmark. Det innebär exempelvis att Øresundsbro Konsortiet har en väl avvägd prisstrategi, som både är marknadsmässig och som uppmuntrar till ökat resande.

Hela Öresundsförbindelsen ska betalas med avgifterna från väg- och järnvägs- trafiken. Men det kräver tid. Byggnad och drift av anläggningen har finansierats med lån. Koncernens totala nettolånesumma ligger kring 14 miljarder kronor. Med ett antagande om att den positiva trafikutvecklingen fortsätter - och att räntorna inte oväntat rusar i höjden - kommer lånen att vara återbetalda kring år 2040.

Mot denna bakgrund är det särskilt betydelsefullt för framtiden att vi – i samverkan med vår danska motsvarighet A/S Øresund och vårt gemensamt ägda dotterbolag Øresundsbro Konsortiet – bygger vidare på en långsiktig strategi som dels garanterar ökande intäkter, dels uppmuntrar fortsatt integration i hela Öresundsregionen.

Under det gångna året har samarbetat mellan ledningarna i SVEDAB, A/S Øresund och Øresundsbro Konsortiet kunnat utvecklas och fördjupas ytterligare.

Den gemensamma uppgiften för de tre bolagen är i grunden att producera tjänster, dvs överfartsmöjligheter över bron. Det operativa ansvaret ligger på

## Vd har ordet

Øresundsbro Konsortiet där service, kvalitet och skiftande kundkrav hör vardagen till. Med stöd av moderbolagen kommer Konsortiet att fortsätta utveckla tjänsteutbudet på ett framsynt sätt. Endast så kan vi uppfylla de mål som satts upp för verksamheten. Det viktigaste av dessa mål är som sagt att Øresundsbron blir en god affär för alla parter – för intressenterna som skapat förbindelsen och för våra olika typer av trafikanter/kunder.

Apropå trafikanter så kan vi alltså konstatera att volymerna fortsätter att öka – under 2006 med ytterligare 16 procent. Det är den regionala trafiken som växer mest, vilket gynnar den fortsatta integrationen. För allt fler människor är Øresundsbron således en tillgång, som öppnar möjligheter vad gäller arbete och boende. De strukturella skillnaderna på bostads- och arbetsmarknaderna på ömse sidor om sundet kvarstår därmed som viktiga drivkrafter för oss – drivkrafter som består av skatter, avgifter och administrativa regelverk, som ännu inte har jämnats ut mellan Sverige och Danmark.

### **Regional dominans**

I den sk transittrafiken kan vi samtidigt se att konkurrensen från färjeförbindelserna från Helsingborg respektive Trelleborg är fortsatt knivskarp. Øresundsbron

har ännu inte blivit den viktigaste länken till kontinenten. Det beror sannolikt på den relativa tidsvinst för långväga tunga lastbilstransporter som färjetrafiken ger. Om och när en bro byggs över Fehrman-Bält ändras dock förutsättningarna, vilket förmodligen också får effekt på transittrafiken. Samtidigt ska man komma ihåg att Øresundsbron successivt tagit marknadsandelar också inom den tunga trafiken. Under 2006 var denna andel 45 procent och närmar sig nu det långsiktiga mål som sattes upp i början av decenniet.

Under 2007 väntas den positiva utvecklingen för Øresundsbron fortsätta. De ökande trafikvolymerna möjliggör en snabbare återbetalningstid än vad som tidigare beräknats. Detta är positivt och påminner samtidigt om den kommersiella aspekten på den verksamhet vi bedriver – en verksamhet där ekonomi, miljö och integration ska förenas på ett framgångsrikt och långsiktigt sätt.

Lars Christiansson  
*Verkställande direktör*

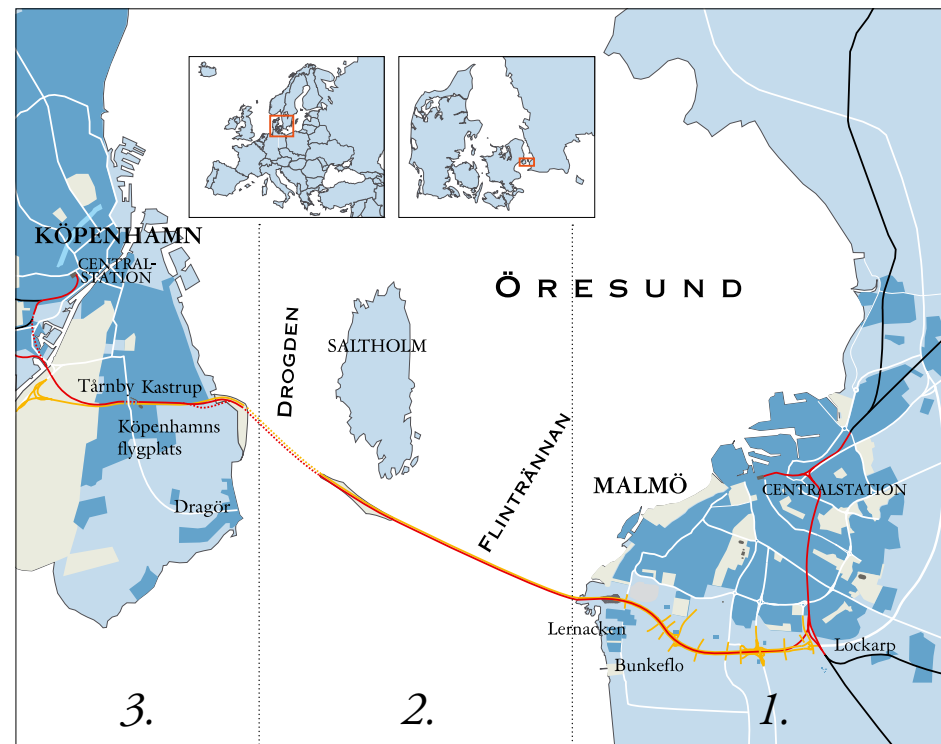


Markering för eventuell bildtext.

### *Gagna integrationen*

**M**ålet för SVEDABs verksamhet är att ge privatresenärer och näringsliv en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning. Denna trafikförsörjning ska gynna regionen och integrationen mellan Sverige och Danmark, men också förenkla resor och transporter till övriga Europa. SVEDABs uppgift är ekonomisk koncern- och bolagsförvaltning. Under 2006 omsatte SVEDAB-koncernen 779 MSEK och förvaldade tillgångar för 18 miljarder SEK. SVEDAB har förvaltningsansvaret för de svenska landanslutningarna som består av en mil motorväg som ansluter Øresundsbron med den nya Yttre Ringvägen runt Malmö samt en mil järnväg som ansluter bron med Kontinentalbanan i Malmö. SVEDAB ansvarar för driftskostnaderna och underhåll av landanslutningarna. Vägverket sköter löpande drift och underhåll av väganslutningen. Dispositionsrätten för järnvägen har överförts till Banverket. Øresundsbro Konsortiet ansvarar för drift och underhåll av Øresundsbron.

### Øresundsförbindelsen



Øresundsförbindelsen består av tre delar. Förutom kust-till-kust delen omfattar den även landanslutningar på den svenska och danska sidan. De svenska landanslutningarna (1) består av en mil motorväg och en mil järnväg, som ansluter bron till Yttre Ringvägen runt Malmö respektive Kontinentalbanan och Malmö C. Kust-till-kustförbindelsen (2) – som är en fjrtilig motorväg och dubbelspårig järnväg – är 16 km lång och består av en 8 km lång bro, en 4 km lång konstgjord ö, en 4 km lång tunnel samt en konstgjord halvö. På den danska sidan består landanslutningarna (3) av en mil motorväg samt två mil järnväg, som kopplar samman bron med vägnätet och Köpenhamns Huvudbangård.

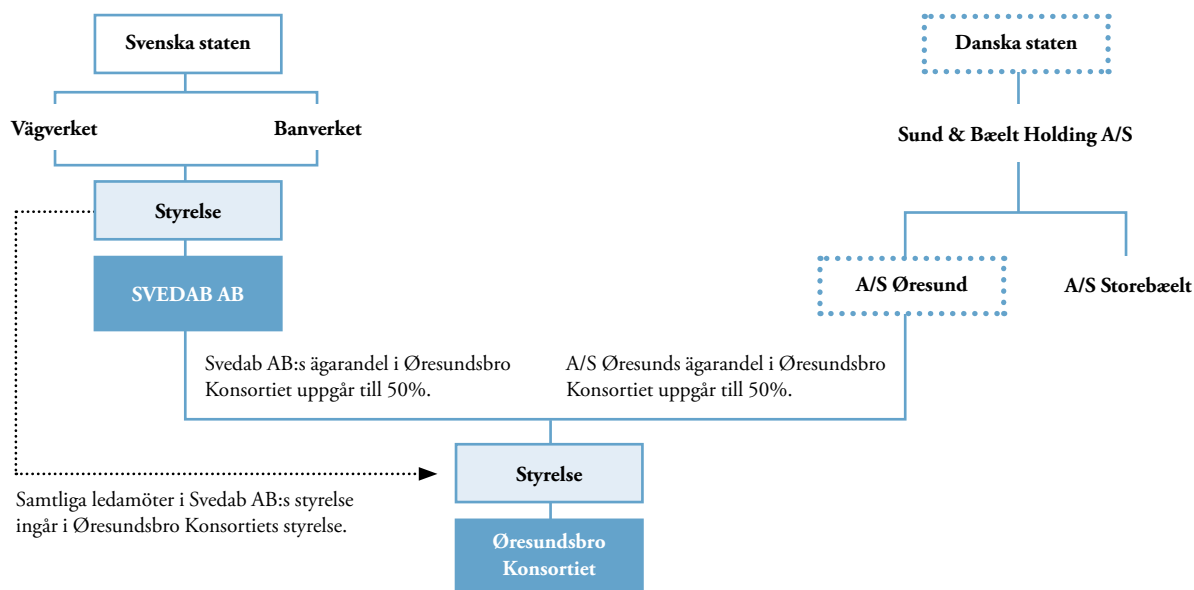
## Detta är SVEDAB

### Ägarstruktur

SVEDAB är ett helstatligt bolag. Aktierna förvaltas till lika delar av Vägverket och Banverket. SVEDABs uppgift är att – direkt eller via Øresundsbrokonsortiet – äga och förvalta den svenska ägarandelen av Øresundsbron och de svenska landanslutningarna till bron.

Den fasta förbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn finansieras via trafikantavgifter. För att bygga och driva denna förbindelse bildade Sverige och Danmark 1991 var sitt aktiebolag – Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB (SVEDAB) och A/S Øresund. De två bolagen bildade därefter det samägda

Øresundsbro Konsortiet (Konsortiet). Det är Konsortiet som byggt och finansierat den 16 km långa kust-till-kustförbindelsen – i dagligt tal kallad Øresundsbron. Broförbindelsen omfattar både väg- och järnvägstrafik mellan de två länderna. Konsortiet äger Øresundsbron och ansvarar även för finansiering, drift/underhåll, kundservice och marknadsföring av anläggningen. Samtidigt ansvarar SVEDAB och A/S Øresund gemensamt för de skyldigheter som kan uppstå i Konsortiets verksamhet. Arbetsformer och ansvar mellan moderbolagen och Konsortiet regleras genom ett särskilt avtal.



*Øresundsbro Konsortiet ägs till lika delar av den svenska och danska staten via de helägda aktiebolagen SVEDAB och A/S Øresund.*

*Den valda bolagskonstruktionen med hälftenägande – och det mellanstatliga avtalet som reglerar arbetsformer och ansvar – innebär att Konsortiet är ett dotterbolag som agerar med stor självständighet.*

### Finansiering via trafikantavgifter

Øresundsbron med tillhörande landanslutningar ska självfinansieras. Det innebär att ägnas, dvs den svenska och den danska statens, statsbudgetar inte belastas med vare sig investerings- eller driftskostnader. Vägtrafikavgifter och intäkterna från tågtrafiken ska täcka samtliga anläggnings- och driftskostnader i den löpande verksamheten inklusive nyinvesteringar. På sikt ska intäkterna även ge utrymme för återbetalning av de lån som är upptagna för att finansiera Øresundsbron.

Moderbolaget SVEDAB har finansierat de svenska landanslutningarna till Øresundsbron. Det har gjorts via lån som tagits upp i Riksgäldskontoret. Ursprungligen uppgick SVEDABs lån i Riksgälden till cirka 3,0 miljarder kronor [A] – en skuld som vid årsskiftet 2006/2007 ökat till cirka 4,1 miljarder kronor.

Øresundsbro Konsortiet ("Konsortiet") – som samägs av den svenska och danska staten – har finansierat bygget av Øresundsbron genom obligationslån, som tagits upp via kapitalmarknaden. Den stabila ägarstrukturen i Konsortiet har bidragit till att högsta kreditbetyg Aaa/AAA från Moody's respektive Standard & Poor's erhållits. Detta har i sin tur en gynnsam effekt på upplåningskostnaden. Målsättningen är att den totala, långsiktiga finansieringskostnaden för Øresundsbron ska bli så låg som möjligt.

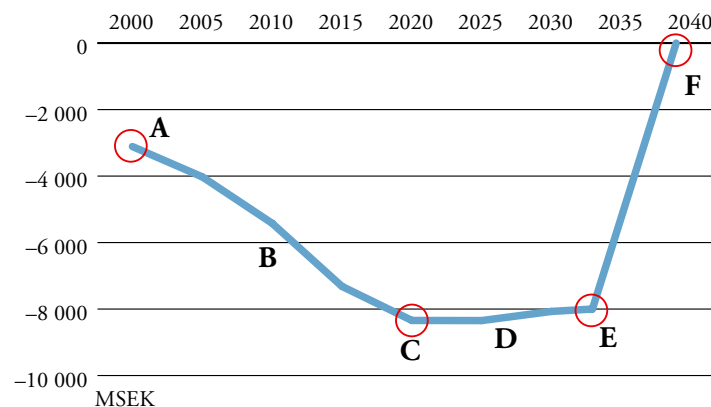
Moderbolaget SVEDAB får inga intäkter från de svenska landanslutningarna eftersom dessa inte är avgiftsbelagda. Det betyder att återbetalning av upptagna lån i Riksgälden inleds först när Konsortiet påbörjar sin återbetalning till moderbolagen SVEDAB AB och A/S Øresund. Enligt grundscenariot kommer detta att ske 2017 när Konsortiet har tillgång till fritt eget kapital [C]. Fram tills dess ökar moderbolagets skuld kontinuerligt [B] och kulminerar på cirka 8 miljarder kronor 2017. När Konsortiet börjat ge utdelning till moderbolagen dämpas finansieringsbehovet och moderbolaget SVEDABs skuld planar ut [D].

År 2033 ska Konsortiet enligt grundscenariot ha amorterat ner skulden,

vilket gör att amorteringstakten till moderbolagen kan öka kraftigt [E]. Kring år 2040 beräknas Øresundsbron med tillhörande svenska landanslutningar vara återbetalade [F].

### Skuldkurva moderbolaget SVEDAB

– Prognos baserat på ett grundscenario\*



\*Grundscenariot bygger på följande antaganden:

Realräntan = 3,5%

Inflationen = 2,0%

Trafiktillväxt: initialt 11% faller successivt till 2% fram till 2020

Antagandena gäller för hela beräkningsperioden.

Ex. scenario:

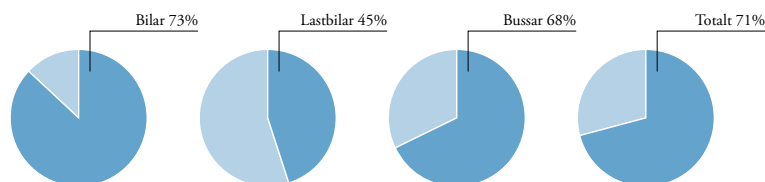
En högre realränta får en negativ inverkan på SVEDABs återbetalningstid, medan en lägre realränta endast får en liten positiv inverkan på SVEDABs återbetalningstid.



### Pendling bakom trafikökningen 2006

Under 2006 var det främst pendlingen som stod bakom den fortsatta trafikökningen på Øresundsbron. Pendlingstrafiken ökade med 43 procent jämfört med året innan. Via bil och tåg är det numera 14 000 personer som varje dag pendlar över Øresundsbron. För femte året i rad noterades också en allmän trafikökning. Den uppgick till 16 procent och innebar att i genomsnitt 15 800 fordon varje dygn passerade över Øresundsbron. Under 2006 ökade dessutom passagerartrafiken med tåg för första gången mer än vägtrafiken. Antalet tågpassagerare var ungefär 7,8 miljoner. Det motsvarar 21 000 passagerare per dag och är en ökning med 17 procent jämfört med 2005. I slutet av september reste resenär nummer 100 miljoner över Øresundsbron.

#### Marknadsandelar av persontrafiken 2006

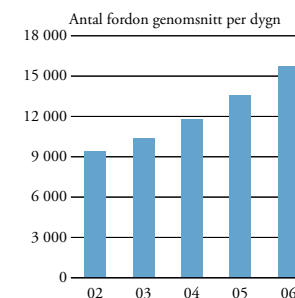


#### Stigande marknadsandelar

Sedan flera år går merparten av fordonstrafiken över Öresund via Øresundsbron. Av samtliga fordon som trafikerade sundet 2006 färdades drygt 70 procent över Øresundsbron. Ett långsiktigt mål är att minst hälften av lastbilstrafiken också ska gå denna väg. Under 2006 ökade denna trafik med 14 procent. Totalt sett stod Øresundsbron därmed för 45 procent av lastbilstrafiken över Öresund. Inom fordonstrafiken ökade antalet avtalskunder.

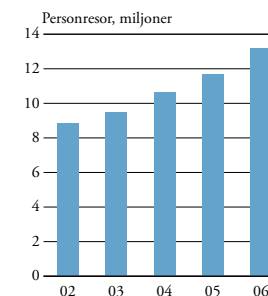
För affärs- och privattrafiken var förändringen 12 respektive 18 procent och totalt sett stod dessa kunder för drygt 70 procent av trafiken på Øresundsbron. Även semestertrafiken växte under 2006 och här var ökningen omkring 2 procent.

#### Genomsnittlig daglig vägtrafik



Under 2006 trafikerade i snitt 15 800 fordon Øresundsbron varje dygn, en ökning med drygt 16 procent.

#### Trafikutveckling, personresor med bil

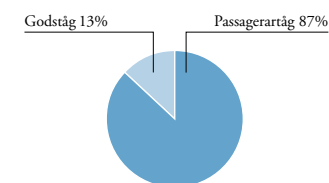


Biltrafiken har ökat kraftigt. Pendlingstrafiken överträffar nu alla prognoser.

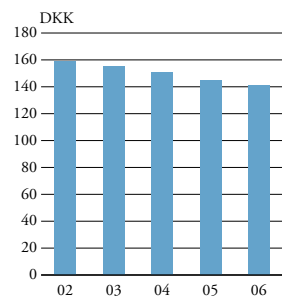
Ökningen i affärs- och pendlingstrafiken resulterar dock inte i motsvarande intäktsökning för Øresundsbro konsortiet. Prissättningsstrategin har utformats för att gynna affärs- och pendlingstrafiken jämfört med sk engångsresenärer. Detta har inneburit att ökningen i trafikvolym på 16 procent för vägtrafiken 2006 motsvarades av ökade trafikintäkter om sammanlagt 12 procent.

Mellan 2002 och 2006 har genomsnittspriset för personbilar sjunkit – från 158 till 141 DKK inklusive moms. Denna sänkning är en del av Øresundsbrons långsiktiga strategi, som ska utveckla den regionala marknaden i så stor utsträckning som möjligt.

### Fördelning av tågtrafiken över Øresundsbron 2006

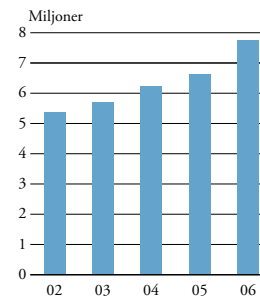


### Genomsnittligt pris per överfart för personbilar



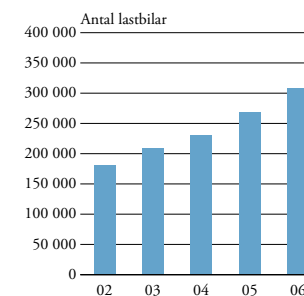
Sedan Øresundsbron invigdes har genomsnittspriset för personbilar successivt sjunkit. Prissänkningen är en del av den långsiktiga strategin för att utveckla den regionala marknaden.

### Trafikutveckling, personresor med tåg



Även tågtrafiken fortsätter att utvecklas positivt och ökar nu för första gången snabbare än vägtrafiken.

### Trafikutveckling lastbilstrafik 2006



Allt större andelar av den tunga trafiken utnyttjar Øresundsbron. Det långsiktiga målet är att ha minst 50 procent av lastbilstrafiken över Øresund. Vid utgången av 2006 uppgick denna siffra till 45 procent.

### Regionala drivkrafter

Den regionala trafiken är således den viktigaste drivkraften i trafikutvecklingen. Företag och innevånare i regionen står för en allt större del av resandet medan transittrafiken av både lastbilar och privatpersoner minskar. Den här utvecklingen präglas av den alltmer integrerade bostads- och arbetsmarknaden i Öresundsregionen – en region med cirka 3,6 miljoner innevånare och omkring 220 000 företag. Andelen danskar som flyttat till Sverige – men som samtidigt behåller sina jobb i Danmark – ökar hela tiden. Under 2006 flyttade ungefär 4 400 personer från Själland till Skåne medan cirka 1 400 personer flyttade i motsatt riktning. Därmed fördubblades den danska nettoinflyttningen jämfört med året innan.

### Integration av bostads- och arbetsmarknad

Idag är Öresundsregionen den största urbana regionen i Norden med stor betydelse för Danmark och Sveriges ekonomiska utveckling. Den fortsatta integrationen av bostads- och arbetsmarknaden är avgörande för långsiktig tillväxt i regionen. Øresundsbron ska medverka till denna integration – ekonomiskt och kulturellt. Sedan Øresundsbron öppnade 2000 har den danska flyttströmmen från Själland till Skåne femdubblats.

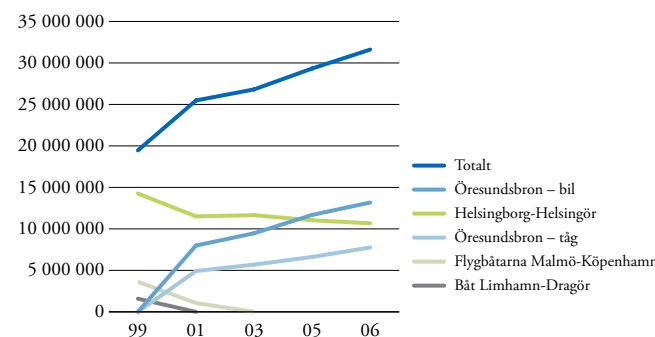
Billigare bostäder, lägre levnadskostnader och bättre boendekvalitet i Sverige brukar anges som drivkrafter i denna utveckling. De flesta danskar som flyttar till Skåne kommer från Storköpenhamn. Den danska inflyttningen bedöms fortsätta, vilket på sikt kan öka behovet av ytterligare bostadsbyggande i särskilt Malmöregionen.

De cirka 15 000 dagliga arbetspendlarna under 2006 visar att även arbetsmarknaden i regionen har börjat integreras – detta trots olika typer av hinder mellan de två länderna, främst skillnader kring skatter och administrativa regelverk. Pendlingen går i första hand från den svenska till den danska sidan av sundet. Arbetskraftsbristen i Dan-

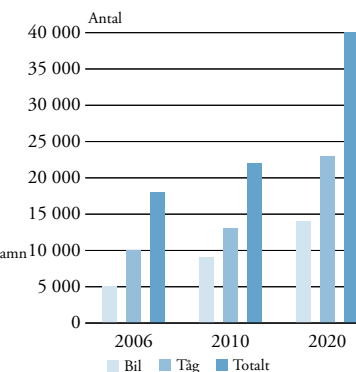
mark och möjligheterna till högre lön och bättre karriärmöjligheter är några av orsakerna till att allt fler svenska söker sig till den danska arbetsmarknaden. Under 2006 beräknas ytterligare cirka 3 500 svenskar ha börjat arbeta i Danmark. För att öka tempot i integrationen och etablera en gemensam arbetsmarknad krävs dock ökad samordning och fler gränsöverskridande administrativa lösningar

Företagsintegrationen i Öresundsregionen har också ökat på senare år. I undersökningar som gjorts pekar flertalet företag på att etableringen på båda sidor om sundet gått lätt. Bland svårigheterna nämns språkproblem, personalbrist samt lagar och regler. Mellan 2001 och 2005 ökade den företagsrelaterade trafiken över Øresundsbron med 50 procent. Integrationen är särskilt tydlig bland företag som är beroende av persontransporter, t ex moderna kunskapsintensiva företag och hantverkare. Många företag valde att ta steget över sundet när Øresundsbron invigdes. Antalet etableringar har dock minskat de senaste åren.


Persontrafik över Öresund 1999–2006



Prognos: antal pendlare på Øresundsbron per dygn



### *Miljöperspektivet – buller och grundvatten i fokus*

resundsbro Konsortiet ansvarar för driften av bron och för driftscentret vid Lernacken. Konsortiet arbetar systematiskt med miljöfrågorna i enlighet med ett miljöledningssystem, som är baserat på ISO 14001. Trots stadigt ökade trafikvolymerna sedan invigningen 2000 är utsläppen från vägtrafiken betydligt mindre än den tidigare färjetrafikens. För övrig uppdaterad information om Øresundsbro Konsortiets miljöarbete hänvisas till [www.oeresundsbron.com](http://www.oeresundsbron.com).

SVEDABs miljöarbete följer de kontrollprogram som utgår från Regeringens, Koncessionsnämndens och Vattendomstolens beslut. Kontrollprogrammen för luft, dagvatten och buller har slutrapporterats till tillsynsmyndigheterna. För kontrollprogrammen för grundvattnet och våtmarken vid Lernacken ansvarar Malmö stad. Kontrollprogram för avsänkning av grundvatten vid fyra brolägen längs Yttre Ringvägen och för mätmetoder vid bullermätning löper vidare.

#### **Grundvattenavsänkning**

För att sänka och hålla en konstant vattennivå har anläggningar för grundvattenavsänkning installerats vid Yttre Ringvägen och Øresundsbanan. Mängden uttaget grundvatten och mängden som återinfiltreras i kalkberget registreras och sammanställs i årliga rapporter till tillsynsmyndigheten. Utfallet ligger inom de villkor som satts upp. Förutom viss minskad skörd vid brolägena har ingen påverkan på omgivningen kunnat märkas utanför tillståndsgivna intressen.

#### **Bullerfrågan**

Bullerfrågan behandlades ingående i tillståndsprövningen som gjordes innan Øresundsbron byggdes. Regeringsbeslutet innefattar de bullervillkor som ska gälla längs Kontinentalbanan. SVEDAB slutförde 2001 omfattande åtgärder för att uppfylla kraven. Här ingick byggande av bullerplank och byten till ljudisolerande fönster. Den ökade tågtrafiken längs Kontinentalbanan – som främst är en följd av att Øresundsbron tagits i drift – vållar fortsatt vissa bullerproblem. När Citytunneln tas i bruk 2011 minskar dock den trafiken betydligt eftersom persontågen ska gå genom tunneln. Under 2007 kommer SVEDAB, i enlighet med Regeringsbeslutet från 1996, att sammanställa en prövotidsredovisning till Miljödomstolen.

### Årets resultat

Rörelseresultatet för året uppgick till 332 MSEK (274), en förbättring med 21 procent jämfört med föregående år. Resultatförbättringen beror på ökade vägtrafikintäkter samtidigt som driftskostnaderna kunnat hållas på 2005 års nivå. Resultat före skatt uppgick till 207 MSEK (–498). Det kraftigt förbättrade resultatet beror dock till största delen på redovisningseffekter av IFRS.

Från och med 1 januari 2005 tillämpar koncernen IAS 39 avseende finansiella instrument. Det innebär att vissa lån och samtliga derivatinstrument redovisas till verkligt värde i resultaträkningen. Övriga skulder värderas till upplupet anskaffningsvärde. Förändringen i verkligt värde redovisas då över resultaträkningen.

Det relativt sett högre ränteläget jämfört med 2005 har medfört en positiv resultateffekt, p g a tillämpningen av IAS 39, om 423 MSEK (–250). Reglerna om löpande värdering till verkligt värde innebär volatilitet i det finansiella resultatet eftersom SVEDAB inte tillämpar säkringsredovisning.

Moderbolaget SVEDAB redovisar intäkter för året som uppgår till 2 MSEK (2). Rörelseresultatet för året utföll på –69 MSEK (–72) och resultatet efter skatt –106 MSEK (115).

#### Intäkter

De nationella järnvägsförvaltarna, Banverket och Banedanmark, betalar ett fast indexerat belopp för rätten att använda järnvägen på förbindelsen. Beloppet utgör 300 MDKK i 1991 års priser. Det motsvarar totalt 510 MSEK med 2006 års prinsnivå. Ersättningens storlek är således helt oberoende av den faktiska järnvägstrafiken på bron. Detta innebär följaktligen också att den positiva utvecklingen för tågtrafiken inte visar sig i ökade intäkter för Konsortiet.

För SVEDAB-koncernen innebar det att järnvägsintäkterna uppgick till 264

MSEK (259) under 2006. Intäkterna från vägtrafiken uppgick till 509 MSEK (454), vilket är 12 procent högre än 2005.

Øresundsbro Konsortiet ansvarar för prissättningen av vägavgifterna utifrån de principer som anges i avtalet mellan staterna. Prissättningen ska skapa lönsamhet och ekonomisk stabilitet. En ökad trafik är väsentlig för denna utveckling varför prisstrukturen ska medverka till ökad regional integration.

Kunderna erbjuds alternativa betalningsformer, men prisstrukturen stimulerar de betalningsformer som medför högst effektivitet och tillgänglighet. Konsortiet har valt en prissättning som gynnar de som använder bron ofta – i första hand gäller det boende i regionen, vilket också uppmuntrar en ökad integration. Genomsnittspriset för personbilar, som under flera år sjunkit på grund av införda rabattsystem som gagnar de som åker ofta över bron, uppvisar en marginell ökning för 2006.

Priset för enkel resa med bil varierar mellan 72 och 300 SEK beroende på hur ofta bron utnyttjas. Genomsnittspriset för personbilar har sjunkit till 183 SEK. Kunder som använder produkten BroPass betalar en fast årsavgift och ett rabatterat pris under 12 månader. Att åka med buss kostar 70 SEK.

Priserna på järnvägstransporter styrs av järnvägsoperatörerna som är fria i sin prissättning. Den enskilda tågresenären betalar idag 90 SEK för en enkel biljett.

#### Kostnader

Den största andelen av kostnaderna är fasta kostnader i form av räntekostnader och avskrivningar. SVEDAB-koncernens nettoskuld värderad till upplupet anskaffningsvärde uppgick till 14,3 miljarder SEK (14,8) vid årsskiftet. Nettofinansieringskostnaden för 2006 uppgick till 548 MSEK, vilket var 26 MSEK högre än 2005. Den genomsnittliga finansieringskostnaden för året utföll om 3,8

procent (3,6). Resandet över Öresund varierar under året och biltrafiken uppvisar de största säsongvariationerna. Traditionellt har semester- och fritidstrafik dominerat, men pendlingen och affärsresorna ökar kontinuerligt vilket innebär att svängningarna under året blir mindre tydliga. Cirka 33 procent (33) av Øresundsbro Konsortiets intäkter från vägavgifter genererades under sommarmånaderna juni–augusti.

### **Finansiering**

Øresundsbro Konsortiet har finansierat brobygget genom lån på den öppna kapitalmarknaden, såväl i Danmark och Sverige som internationellt. I och med att de svenska och danska staterna står som solidariskt ansvariga garantier för upplåningen har fördelaktiga lånevillkor uppnåtts. Moody's och Standard & Poor's har åsatt Øresundsbrokonsortiet högsta kreditbetyg Aaa/AAA. De långsiktigt optimala finansieringslösningarna prioriteras framför de kortsiktigt lönsamma, för att därigenom uppnå lägsta möjliga finansieringskostnad under projektets livstid. Nettoskulden värderad till upplupet anskaffningsvärde för Konsortiet var vid utgången av 2006 19,6 miljarder DKK (19,8).

Moderbolaget SVEDAB har finansierat byggnationen av de svenska landanslutningarna genom lån i Riksgäldskontoret. Investeringskostnaden uppgick till cirka 3 miljarder SEK. Återbetalningen sker i takt med att Konsortiet genererar och delar ut vinstmedel. SVEDABs andel av investeringskostnaden för själva Øresundsbron uppgår till 12 miljarder SEK. SVEDAB-koncernens nettoskuld vid utgången av 2006 uppgick till 14,3 miljarder SEK (14,8).

## Flerårsöversikt<sup>1)</sup>

Koncernen, MSEK (där annat ej anges)	2002	2003	2004	2005	2006
<b>RESULTATRÄKNING</b>					
Intäkter	600	629	669	721	779
Övriga kostnader	-206	-203	-192	-196	-196
Avskrivningar	-248	-247	-247	-251	-251
<b>Rörelseresultat</b>	<b>146</b>	<b>179</b>	<b>230</b>	<b>274</b>	<b>332</b>
Nettofinansieringskostnader	-628	-677	-546	-522	-548
Värdoförändringar netto	-	-	6	-250	423
<b>Resultat efter finansnetto</b>	<b>-482</b>	<b>-498</b>	<b>-310</b>	<b>-498</b>	<b>207</b>
Inkomstskatter	135	139	86	139	-58
<b>Årets resultat</b>	<b>-347</b>	<b>-359</b>	<b>-224</b>	<b>-359</b>	<b>149</b>
<b>BALANSRÄKNING</b>					
Anläggningstillgångar	16 015	16 254	16 135	16 542	15 887
Omsättningstillgångar	2 078	2 577	1 853	2 095	1 804
– varav likvida medel	1 705	2 123	1 305	619	672
<b>Summa tillgångar</b>	<b>18 093</b>	<b>18 831</b>	<b>17 988</b>	<b>18 637</b>	<b>17 691</b>
– varav räntebärande tillgångar	2 596	3 481	2 976	3 188	3 089
Eget kapital	12	22	56	-582	-373
Långfristiga skulder	15 273	14 600	15 220	15 952	15 326
Kortfristiga skulder	2 808	4 209	2 712	3 267	2 738
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>18 093</b>	<b>18 831</b>	<b>17 988</b>	<b>18 637</b>	<b>17 691</b>
– varav räntebärande skulder	17 545	18 266	17 406	18 659	17 496
<b>NYCKELTAL</b>					
Rörelsemarginal, %	25	29	34	38	43
Genomsnittsintäkt per fordon, DKK	162	158	154	147	143
Omsättningstillväxt, %	6	5	8	8	8
Genomsnittlig finansieringskostnad, % <sup>2)</sup>	4,15	4,56	3,75	3,58	3,81
Genomsnittlig finansieringskostnad, % <sup>3)</sup>	e.t	e.t	e.t	5,17	0,87
Räntetäckningsgrad, ggr	0,41	0,41	0,55	0,58	0,66
Kassalikviditet, %	74	61	68	64	66
Bokfört värde bro + landanslutningar, MSEK <sup>4)</sup>	14 235	14 026	14 315	14 069	13 405
Bokfört värde bro + landanslutningar, MSEK <sup>5)</sup>	13 446	13 249	13 067	12 843	12 644

### Definitioner nyckeltal:

#### Rörelsemarginal

Rörelseresultat efter avskrivningar i procent av intäkter.

#### Genomsnittlig finansieringskostnad beräknad till upplupet anskaffningsvärde

Årets nettofinansieringskostnad i förhållande till genomsnittlig räntebärande nettoskuld värderad till upplupet anskaffningsvärde.

#### Genomsnittlig finansieringskostnad beräknad till verkligt värde

Årets nettofinansieringskostnad i förhållande till genomsnittlig räntebärande nettoskuld värderad till verkligt värde.

#### Räntetäckningsgrad

Rörelseresultat + finansiella intäkter i förhållande till finansiella kostnader exkl. värdoförändringar.

#### Kassalikviditet

Omsättningstillgångar i förhållande till kortfristiga skulder.

1) Siffrorna för 2004, 2005 och 2006 redovisas i enlighet med IFRS. Siffrorna för 2002–2003 har ej räknats om till IFRS. Största skillnaden mellan redovisningsprinciperna är att delar av koncernens finansiella instrument värderas till verkligt värde under IFRS.

2) Beräknat till upplupet anskaffningsvärde.

3) Beräknat till verkligt värde.

4) Omräknat till aktuell balansdagskurs.

5) Omräknat till balansdagskurs vid idrifttagandet av bron, 2000-06-30.

Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB

*Koncernredovisning 2006*



## *Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB*

Styrelsen och verkställande direktören för Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB får härmed avge koncernredovisning och årsredovisning för räkenskapsåret 2006

### **Koncernen**

SVEDABs verksamhet består av ekonomisk koncern- och bolagsförvaltning samt drift av de svenska landanslutningarna till Øresundsbron. Koncernen består av moderbolaget SVEDAB och det till 50 procent ägda Øresundsbro Konsortiet med organisationsnummer 946001-3387. SVEDAB och det danska moderbolaget A/S Øresund svarar solidariskt gentemot tredje man för varje förpliktelse som kan uppkomma för Øresundsbro Konsortiet i samband med dess verksamhet.

### **Verksamhetsmål**

Det övergripande målet för verksamheten är att erbjuda privatresenärer och näringsliv en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning, som gagnar regionen samt integrationen mellan Sverige och Danmark, samt förenkla resor och transporter till övriga Europa. Verksamheten finansieras med trafikantavgifter vilket innebär att verksamheten inte belastar statsbudgeten.

SVEDAB är ett statligt bolag och har att följa vad som är fastlagt i det mellanstatliga avtalet mellan Sverige och Danmark och vad som är fastlagt mellan SVEDAB och A/S Øresund i konsortialavtalet. I övrigt har SVEDAB bl a att följa vad som gäller enligt den svenska aktiebolagslagen samt riktlinjer från Regeringen avseende statligt ägda bolag.

### **Finansiering**

Byggnationen av Øresundsförbindelsen har finansierats genom lån. Kostnaderna för byggnationen, räntekostnader samt löpande driftskostnader täcks i sin helhet

av avgifter från dem som använder Øresundsbron. Det finns i huvudsak två användargrupper: järnvägsföretagen och vägtrafikanterna.

Sverige och Danmark har bestämt att de operatörer som utnyttjar bronns järnvägsdel ska betala en fast indexerad avgift per år (300 miljoner DKK per år enligt 1991 års prisnivå), medan vägtrafikanterna ska bära den större återstående delen av vad som krävs för att finansiera förbindelsen.

Øresundsbro Konsortiet har uppdraget att ansvara för prissättningen av vägavgifterna. Dessa avgifter beslutas av Konsortiets styrelse enligt de principer som avtalats mellan svenska och danska staten. Konsortiet bör enligt avtalet sträva efter att sätta avgifterna utifrån sunda ekonomiska principer. Konsortiet har valt att skapa en prissättning som gynnar de som använder bron ofta. Detta gäller då i första hand de som bor i regionen och på så sätt uppmuntras till en ökad integration.

### **Marknad**

Under 2006 ökade passagerartrafiken med tåg på Øresundsbron för första gången snabbare än vägtrafiken. Antalet passagerare ökade med 17 procent till 7,8 miljoner.

Vägtrafiken mätt i antalet fordon ökade med 16 procent till i genomsnitt 15 800 fordon per dygn. Antalet vägtrafikanter uppgick till 13,2 miljoner. Sammanlagt reste ca 21 miljoner personer över Øresundsbron under 2006.

Trenden från de senaste åren fortsätter. Det är den regionala trafiken som driver på trafikutvecklingen. Pendeltrafiken ökade med 43 procent jämfört med

\* Förvaltningsberättelsen omfattar förutom dessa sidor även flerårsöversikten på sid 15, de kommentarer som ges i anslutning till resultat- och balansräkningar på sid 20-21 respektive förändringar i eget kapital på sid 22 samt Not 3 Finansiell riskhantering på sid 27-30.

2005. Det är nu 14 000 personer som dagligen pendlar över Øresundsbron. Att pendeltrafiken har haft en stark utveckling det senaste året beror på den strukturella skillnaden i arbets- och boendemarknad mellan Malmö och Köpenhamn. Bristen på arbetskraft i Köpenhamnsområdet och den relativt höga arbetslösheten i Skåne har gjort det attraktivt för många svenskar att söka arbete i Köpenhamn. Samtidigt är bostadspriserna i Köpenhamn väsentligt högre än i Malmöregionen, vilket gjort att danskar har börjat flytta över till Malmö med omnejd.

Affärstrafiken, dvs den regionala nyttotrafiken, ökade med 11 procent under året. Lastbilstrafiken ökade med 14 procent medan busstrafiken var i stort sett oförändrad.

Øresundsbrons marknadsandel av den totala fordonstrafiken över Öresund steg från 67 procent till 71 procent under perioden. För personbilar ökade marknadsandelarna från 70 procent till 73 procent. Øresundsbrons marknadsandel av den tunga lastbilstrafiken var 45 procent.

### Miljö

Koncernen bedriver tillståndspliktig verksamhet enligt miljöbalken i moderbolaget SVEDAB och i intressebolaget Øresundsbro Konsortiet, i enlighet med beslut i Regeringen, Koncessionsnämnden och Vattendomstolen. Tillståndsplikten avser byggandet och drivandet av Øresundsbron och de svenska landanslutningarna. Den huvudsakliga miljöpåverkan sker från väg- och tågtrafiken genom buller och utsläpp till luft.

Resultatet från mätningar av grundvattenavsänkningarna vid fyra brolägen visar att SVEDAB under året har uppfyllt villkoren i vattendomarna. Några slutliga villkor har ännu inte beslutats av Miljödomstolen. Vunna driftserfarenheter visar på svårigheter att uppfylla nuvarande villkor. SVEDAB har därför ansökt hos Miljödomstolen om att anlägga nya återinfiltrationsbrunnar och att förändra de tillståndsgivna uttagsvolymerna.

Regeringsbeslutet innefattar de bullervillkor som skall gälla längs Kontinentalbanan. Tågtrafiken har ökat längs banan när Øresundsbron togs i drift. När City-

tunneln tas i bruk minskar dock trafiken betydligt genom att persontågen då ska gå i tunneln. Några slutliga villkor har ännu inte beslutats av Miljödomstolen. Under 2007 kommer SVEDAB att sammanställa en prövotidsredovisning till Miljödomstolen.

SVEDABs och Konsortiet är till fullo beroende av den tillståndspliktiga verksamheten. Utan denna kan varken väg- eller järnvägstrafik köras mellan Sverige och Danmark över Øresundsbron.

Konsortiet följer kontinuerligt upp eventuella bullerstörningar genom mätningar och beräkningar. Kontrollprogrammet visar att villkoren hittills har innehållits. Utsläppen till luften ökar varje år, som en direkt följd av att trafiken på Øresundsbron ökar. Utsläppen från trafiken ligger dock fortfarande långt under de värden som en fortsatt färjedrift skulle ha medfört. Miljödomstolen har i ett domslut i mars 2007 konstaterat att Øresundsbron inte haft någon påvisbar negativ inverkan på fisk och fiske i Öresund.

### Styrelse

SVEDABs styrelse består av fyra ledamöter. Vid en extra bolagsstämma i februari 2006 valdes Sven Bårström in som ny ledamot efter Bo Bylund. Övriga ledamöter omvaldes i sin helhet vid årsstämman i maj 2006. I arbetsordningen för styrelsen finns angivet dess ansvar och befogenheter, storlek och sammansättning, arbetsfördelning mellan styrelseordförande och VD, rapportering samt anvisningar för sammanträden och protokoll. Revisorerna rapporterar varje år personligen sina iakttagelser från granskningen och bedömningen av bolagets interna kontroll.

### Personal

Medelantalet anställda i koncernen uppgick under året till 86 (84), varav 52 (49) var anställda i Sverige. Medelantalet anställda i moderbolaget uppgick till 2 (3).

## Väsentliga händelser efter räkenskapsårets utgång

Inga väsentliga händelser har inträffat efter räkenskapsårets utgång.

## Framtida utveckling

Under det kommande året förutses en fortsatt positiv ekonomisk utveckling i regionen och därmed av verksamheten, dock med en viss dämpning av den ekonomiska tillväxten. Fokus kommer även framöver att ligga på förbättrad kundservice samt ökad säkerhet och tillgänglighet för Øresundsbron kunder.

## Förslag till vinstdisposition

### *Moderbolaget*

Till årsstämman förfogande står följande vinstmedel:

Balanserade vinstmedel (SEK)	700 677 492
Årets förlust (SEK)	-105 769 598
	<hr/>
	<b>594 907 894</b>

Styrelsen föreslår att vinstmedlen balanseras i ny räkning (SEK)	594 907 894
	<hr/>
	<b>594 907 894</b>

## Koncernens resultaträkning

MSEK	Not	2006	2005
Intäkter	6	779	721
		<b>779</b>	<b>721</b>
Övriga rörelsekostnader	7,8,9	-130	-132
Ersättning till anställda	22	-66	-64
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar	12	-251	-251
		<b>-447</b>	<b>-447</b>
<b>Rörelseresultat</b>		<b>332</b>	<b>274</b>
Finansiella intäkter	10	83	64
Finansiella kostnader	10	-631	-586
Värdoförändringar netto	10	423	-250
<b>Resultat från finansiella investeringar</b>		<b>-125</b>	<b>-772</b>
<b>Resultat före skatt</b>		<b>207</b>	<b>-498</b>
Inkomstskatt	11	-58	139
<b>ÅRETS RESULTAT</b>		<b>149</b>	<b>-359</b>
Hänförligt till moderbolagets aktieägare		149	-359
Resultat per aktie före och efter utspädning, SEK		18 568	-44 827
Antal aktier		8 000	8 000
Föreslagen utdelning per aktie, SEK		0	0

Noterna på sidorna 24-42 utgör en integrerad del av denna koncernredovisning.

### Kommentarer till resultaträkningen

Intäkterna för koncernen uppgick för året till 779 MSEK. Intäktsökningen beror på de ökade vägtrafikintäkterna. Intäkterna från vägtrafiken var 509 MSEK, vilket är 12 procent bättre än föregående år. Genomsnittsintäkten per vägfordon har under året sjunkit till 143 DKK (147).

Intäkterna från järnvägen uppgick till 264 MSEK och ligger i linje med vad som är reglerat i avtal mellan de båda staterna. Övriga rörelsekostnader och ersättning till anställda är oförändrade i förhållande till föregående år.

Koncernen tillämpar koncernen IAS 39 avseende finansiella instrument. Förändringen i verkligt värde redovisas i resultaträkningen. Tillämpningen av IAS 39 innebär att vissa lån och samtliga derivatinstrument redovisas till verkligt värde i resultaträkningen. Till denna kategori hör tex Konsortiets samtliga lån. Övriga finansiella skulder värderas till upplupet anskaffningsvärde. Till denna kategori hör moderbolagets samtliga lån. Resultatet från finansiella investeringar har således belastats med positiv värdoförändring på 423 MSEK.

Nettofinansieringskostnaderna i koncernen var cirka 26 MSEK högre än föregående år. Moderbolaget förbättrade sitt räntenetto med cirka 9 MSEK främst beroende på ökade ränteintäkter för moderbolagets fordran på Banverket och Vägverket i fråga om villkorat aktieägartillskott samt lägre räntekostnader för upplåningen. Koncernens andel av Konsortiets räntenetto försämrades med ca 35 MSEK, vilket till största delen förklaras med en högre räntenivå än föregående år. Det positiva resultatet från finansnettot är en konsekvens av att delar av koncernens finansiella tillgångar och skulder värderas i enlighet med IAS 39 löpande till verkligt värde. Som en följd av redovisningsprincipen ger därmed den generellt höjda räntenivån en positiv värdoförändring om 423 MSEK (-250) för året. Reglerna om löpande värdering till verkligt värde ökar samtidigt volatiliteten i det finansiella resultatet, som beroende på detta kommer att variera mellan åren framöver.

Årets resultat efter skatt blev en vinst om 149 MSEK. För 2005 var resultatet ett underskott om 359 MSEK, vilket innebär att årets resultat är en förbättring med 508 MSEK.

Årets skattekostnad var -58 MSEK (139) och hänför sig till dels till årets skattemässiga underskott, dels till temporära skillnader på finansiella tillgångar och skulder i Øresundsbro Konsortiet.

## Koncernens balansräkning

MSEK	Not	2006-12-31	2005-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
Øresundsbron	12	10 741	11 355
Svenska landanslutningar	12	2 664	2 714
Övriga materiella anläggningstillgångar	12	51	43
Fordran på ägare avseende villkorat aktieägartillskott	13	1 492	1 492
Uppskjuten skattefordran	11	726	787
Andra fordringar	14	213	151
		<b>15 887</b>	<b>16 542</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
Derivatinstrument	15	776	1 149
Kortfristiga fordringar	16	356	327
Likvida medel	17	672	619
		<b>1 804</b>	<b>2 095</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>17 691</b>	<b>18 637</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>			
Aktiekapital	18	8	8
Övrigt tillskjutet kapital		1 492	1 492
Reserver		22	-38
Balanserat resultat		-1 895	-2 044
		<b>-373</b>	<b>-582</b>
<b>Långfristiga skulder</b>			
Upplåning värderad till upplupet anskaffningsvärde	19	3 186	3 121
Upplåning värderad till verkligt värde	19	12 140	12 829
Övriga skulder		0	2
		<b>15 326</b>	<b>15 952</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Upplåning värderad till upplupet anskaffningsvärde	19	890	765
Upplåning värderad till verkligt värde	19	405	964
Derivatinstrument	15	875	979
Övriga skulder	20	568	559
		<b>2 738</b>	<b>3 267</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>17 691</b>	<b>18 637</b>

Noterna på sidorna 24–42 utgör en integrerad del av denna koncernredovisning.

### Kommentarer till balansräkningen

SVEDAB har finansierat byggnationen av de svenska landanslutningarna genom lån i Riksgäldskontoret. Lånen kommer att betalas tillbaka i takt med att Konsortiet delar ut vinstmedel till ägarbolagen. Investeringskostnaden för de svenska landanslutningarna är drygt tre miljarder SEK. Beroende på hur moderbolagen i framtiden väljer att disponera Konsortiets fria egna kapital, kan SVEDABs lån med nuvarande förutsättningar vara återbetalda senast år 2040.

Øresundsbro Konsortiet har finansierat byggnationen av Øresundsbron genom lån på den öppna marknaden. Upplåningen är solidariskt garanterad av den svenska och danska staten, vilket innebär att båda staterna garanterar hela upplåningen men har regressrätt gentemot varandra på halva beloppet. Med detta arrangemang har Konsortiet fått en fördelaktig finansiering av Øresundsbron. Lånen tas på de marknader som ger de bästa räntevillkoren med hänsyn till löptider, storlek mm. Målet är att uppnå lägsta möjliga finansieringskostnader under förbindelsens livstid, samtidigt som de finansiella riskerna övervägs och kontrolleras innanför de ramar som fastlagts av bolagets styrelse. Till följd av den långa tidshorisonten ligger fokus på lång sikt medan svängningar i de årliga resultaten tillmäts mindre betydelse.

Koncernen tillämpar IAS 39 avseende finansiella instrument. Förändringen i verkligt värde redovisas i resultaträkningen. Tillämpningen av IAS 39 innebär att vissa lån och samtliga derivatinstrument redovisas till verkligt värde i resultaträkningen. Till denna kategori hör t ex Konsortiets lån. Övriga finansiella skulder värderas till upplupet anskaffningsvärde. Till denna kategori hör moderbolagets lån.

Koncernens räntebärande nettoskuld värderad till upplupet anskaffningsvärde var vid årets slut 14,3 miljarder SEK (14,8). Häri ingår en positiv valutakurseffekt vid omräkning från DKK med knappt 500 MSEK. Den genomsnittliga finansieringskostnaden i koncernen för 2006 var 3,8 procent (3,6).

Koncernens andel av den ursprungliga investeringskostnaden för Øresundsbron är 12 miljarder SEK. Lånen för Øresundsbron beräknas med nuvarande förutsättningar att vara återbetalda omkring år 2033.

## Koncernens förändringar i eget kapital

MSEK	Not	Hänförligt till moderbolagets aktieägare				Summa eget kapital
		Aktie-kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver	Balanserad vinst	
<b>Ingående balans per 1 januari 2005</b>	18	8	1 492	21	-1 660	-139
Omräkningsdifferens				-59		-59
Årets resultat					-359	-359
<b>Summa intäkter och kostnader för perioden</b>				-59	-359	-418
Utdelning avseende 2004					-25	-25
<b>Summa transaktioner redovisade direkt i eget kapital</b>					-25	-25
<b>Utgående balans per 31 december 2005</b>		8	1 492	-38	-2 044	-582
<b>Ingående balans per 1 januari 2006</b>		8	1 492	-38	-2 044	-582
Omräkningsdifferens				60		60
Årets resultat					149	149
<b>Summa intäkter och kostnader för perioden</b>				60	149	209
<b>Utgående balans per 31 december 2006</b>		8	1 492	22	-1 895	-373

Akkumulerade kursdifferenser som redovisats direkt mot eget kapital uppgick 2006-12-31 till 22 MSEK (-38).

Noterna på sidorna 24 till 42 utgör en integrerad del av denna koncernredovisning.

### Kommentarer till förändringar i eget kapital

#### Aktieägartillskott

Då moderbolaget under de inledande åren redovisar underskott har Banverket och Vägverket bemyndigats att oåterkalleligen vid behov lämna villkorade aktieägartillskott så att SVEDABs egna kapital vid varje tillfälle uppgår till det registrerade aktiekapitalet. Banverkets och Vägverkets villkorade aktieägartillskott sker i form av betalningsutfästelser. För den fordran som SVEDAB därigenom får gentemot Banverket och Vägverket skall verken årligen erlagga ränta, som också tillskjuts i form av betalningsutfästelser.

De villkorade aktieägartillskotten beräknas vara reglerade till ägarna senast år 2035. Vid denna tidpunkt återstår det dock en fordran på ägarna avseende ränta på aktieägartillskotten.

#### Utdelningspolicy

Mot bakgrund av att verksamheten under de närmaste åren kommer att visa ett negativt resultat har SVEDAB valt att i rådande läge inte formulera eller lägga fast någon utdelningspolicy.

SVEDAB och A/S Øresund beslutar om och i vilken utsträckning Konsortiet ska dela ut vinstmedel till ägarna. Principerna för vinstutdelning är reglerade i konsortialavtalet mellan de två ägarbolagen. Där framgår att vinst ska delas ut i största möjliga utsträckning men inte överstiga vad som i balansräkningen redovisas som Konsortiets nettovinst för året eller stå i strid med god affärssed.

Enligt konsortialavtalet kan ägarna även besluta att Konsortiet ska ställa tillgängliga medel till ägarbolagens förfogande i form av lån. Beslut om sådana utbetalningar ska fattas efter sunda affärsmässiga principer.

## Koncernens kassaflödesanalys

MSEK	Not	2006	2005
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Årets resultat		149	-359
Justeringar för:			
Skatt		58	-139
Avskrivningar på materiella anläggningstillgångar		251	251
Finansiella intäkter		-83	-64
Finansiella kostnader		631	586
Värdetförändring netto		-423	250
Övrigt		-2	1
Förändring i rörelsekapital		-28	12
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>553</b>	<b>538</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Investering i Øresundsbron		-34	-3
Investering i svenska landanslutningar		-1	-3
Förvärv av övriga materiella anläggningstillgångar		-13	-28
Avyttring av övriga materiella anläggningstillgångar		0	1
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-48</b>	<b>-33</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Ökning av långfristiga fordringar		0	-171
Upptagna lån		2 266	1 251
Amortering av lån		-2 090	-1 718
Betald ränta		-546	-608
Erhållen ränta		21	9
Utbetald utdelning		0	-25
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>-349</b>	<b>-1 262</b>
<b>ÅRETS KASSAFLÖDE</b>		<b>156</b>	<b>-757</b>
<b>Likvida medel vid årets början</b>		<b>530</b>	<b>1 248</b>
Kursdifferens i likvida medel		-14	39
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	17	<b>672</b>	<b>530</b>

Ökning av långfristiga fordringar utgörs av aktieägartillskott. Tillskottet påverkar koncernens eget kapital och redovisas därför under finansieringsverksamheten.

Noterna på sidorna 24 till 42 utgör en integrerad del av denna koncernredovisning.

# Koncernens redovisningsprinciper och upplysningar i noter

(Belopp i MSEK om annat ej anges. Avrundningsdifferenser kan förekomma.)

## Not 1 Företagsinformation

Koncernredovisningen för Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB (Moderbolaget) för räkenskapsåret 2006 har godkänts av styrelsen och verkställande direktören för publicering den 30 mars 2007 och kommer att föreläggas årsstämman den 26 april 2007 för fastställande. Moderbolaget är ett svenskt aktiebolag med säte i Malmö, Sverige.

## Not 2 Sammanfattning av viktiga redovisningsprinciper

### *Uttalande om överensstämmelse med tilläpade regelverk*

Koncernredovisningen är upprättad i enlighet med International Financial Reporting Standards (IFRS). Eftersom Moderbolaget är ett bolag inom EU tillämpas av EU godkända IFRS.

Koncernredovisningen är vidare upprättad i enlighet med årsredovisningslagen samt med tillämpning av Redovisningsrådets rekommendation RR 30 (Kompletterande redovisningsregler för koncerner).

För 2006 har koncernen tillämpat följande IFRS, vilka är relevanta för koncernens verk-samhet: IAS 1, IAS 7-8, IAS 10, IAS 12, IAS 14, IAS 16, IAS 18-19, IAS 21, IAS 23-24, IAS 27, IAS 31-33, IAS 36-37 samt IAS 39.

### *Grunder för upprättandet av redovisningen*

Koncernredovisningen baseras på historiska anskaffningsvärden, med undantag för derivatinstrument samt finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen. Alla belopp anges, om inget annat sägs, i miljoner svenska kronor (MSEK).

### *Grunder för konsolidering*

Koncernredovisningen omfattar ägarbolaget Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB samt det till hälften ägda Øresundsbro Konsortiet. De finansiella rapporterna för SVEDAB och Øresundsbro Konsortiet som tas in i koncernredovisningen avser samma period och är upprättade enligt de redovisningsprinciper som gäller för koncernen.

Øresundsbro Konsortiets redovisas i koncernredovisningen enligt klyvningsmetoden, vilket innebär att koncernens andel av Konsortiets samtliga tillgångar och skulder, intäkter och kostnader inräknas i balansräkningen och resultaträkningen.

Alla koncerninterna mellanhavanden, intäkter, kostnader, vinster eller förluster som uppkommer i transaktioner mellan företagen som omfattas av koncernredovisningen elimineras i sin helhet.

### *Omräkning av utländska enheter*

Øresundsbro Konsortiets funktionella valuta är DKK. Tillgångar och skulder Øresundsbro Konsortiet har omräknats till balansdagens kurs om 1,2135 (1,2640). Øresundsbro Konsortiets resultaträkning har omräknats med genomsnittskursen 1,2408 (1,2460). Den valutakursdifferens som uppstår vid omräkningen redovisas direkt i eget kapital.

### *Omräkning fordringar och skulder i utländsk valuta*

SVEDABs funktionella valuta är SEK, vilket också är koncernens presentationsvaluta.

Transaktioner i utländsk valuta omräknas till den kurs som gäller på transaktionsdagen. Fordringar och skulder i utländsk valuta redovisas i balansräkningen omräknade till den kurs som gäller på balansdagen.

### *Intäktsredovisning*

Intäkter redovisas i den omfattning det är sannolikt att de ekonomiska fördelarna kommer att tillgodogöras koncernen och intäkterna kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Intäkterna redovisas netto efter moms, rabatter och kursdifferenser vid försäljning i utländsk valuta.

### *Intäkter från förbindelsen*

Redovisning av intäkter från vägförbindelsen sker i takt med att bron utnyttjas. Intäkter från tågförbindelsen erhålles med ett årligt fast indexerat belopp.



### *forts.* **Not 2 Sammanfattning av viktiga redovisningsprinciper**

#### ***Inkomstskatt***

Uppskjuten skatt redovisas i enlighet med balansräkningsmetoden, innebärande att uppskjuten skatt beräknas för på balansdagens samtliga identifierade temporära skillnader, dvs mellan å ena sidan tillgångarnas eller skuldernas skattemässiga värden och å andra sidan deras redovisade värden.

Uppskjutna skattefordringar redovisas för bolagets outnyttjade underskottsavdrag, i den utsträckning det är sannolikt att framtida skattepliktiga vinster kommer att finnas tillgängliga och mot vilka de outnyttjade underskottsavdragen kan komma att utnyttjas. Värdering av samtliga skatteskulder/-fordringar sker till nominella belopp, och görs enligt de skatteregler och skattesatser som är beslutade eller som är aviserade och med stor säkerhet kommer att fastställas. De uppskjutna skattefordringarnas redovisade värden prövas vid varje balansdag.

Då Øresundsbro Konsortiet inte är eget skattesubjekt, sker beskattning i moderbolagen, SVEDAB och A/S Øresund.

#### ***Materiella anläggningstillgångar***

Materiella anläggningstillgångar består främst av Øresundsbron och de svenska landanslutningarna. Övriga materiella anläggningstillgångar består till största delen av inventarier, datorer och bilar.

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

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

Materiella anläggningstillgångar skrivs av linjärt över tillgångarnas bedömda nyttjandeperiod, som normalt är 5 till 100 år.

Redovisat värde för materiella anläggningstillgångar prövas beträffande eventuellt nedskrivningsbehov när det finns någon indikation som tyder på att tillgångens värde kan ha minskat. En tillgång skrivs ned när det redovisade värdet överstiger återvinningsvärdet. Med återvinningsvärde avses det högsta av nettoförsäljningsvärdet och nyttjandevärdet.

Tillgångarnas restvärde och nyttjandeperiod prövas varje balansdag och justeras vid behov.

Nyttjandevärdet utgörs av nuvärdet av de förväntade framtida kassafflödena, vilka diskonteras med en vägd kapitalkostnad som tar hänsyn till en relevant, marknadsmässig kapitalstruktur. För tillgångar som inte till övervägande del genererar oberoende kassafflöden, fastställs återvinningsvärdet för den kassagenererande enhet till vilken tillgången hör. En eventuell nedskrivning redovisas i resultaträkningen.

#### ***Finansiella instrument***

##### *Finansiella intäkter och kostnader*

Finansiella intäkter och kostnader består av nominella ränteutgifter och räntekostnader på finansiella tillgångar och skulder.

Valutakursvinster- och förluster, kursvinster och förluster på lån och derivat samt andra förändringar i verkligt värde redovisas under resultatposten värdeförändringar netto.

##### *Finansiella tillgångar och skulder*

Finansiella instrument omfattar på tillgångssidan likvida medel, kundfordringar, finansiella placeringar samt derivat. Bland skulder och eget kapital återfinns leverantörsskulder, låneskulder samt derivat.

Finansiella instrument redovisas initialt till anskaffningsvärde motsvarande instrumentets verkliga värde, med tillägg för transaktionskostnader för alla finansiella instrument förutom de som tillhör kategorin finansiella tillgångar och skulder som redovisas till verkligt värde via resultaträkningen i enlighet med IAS39 §9 (b). Redovisning sker därefter beroende av hur de har klassificerats.

En finansiell tillgång eller skuld tas upp i balansräkningen när bolaget blir part i instrumentets avtalsmässiga villkor. Kundfordringar tas upp i balansräkningen när fakturan har skickats. Skuld tas upp när motparten har presterat, och avtalsenlig skyldighet föreligger att betala, även om fakturan ännu inte mottagits.

En finansiell tillgång tas bort från balansräkningen när rättigheten till avtalet realiserats, förfaller eller bolaget förlorar kontrollen över den. En skuld tas bort från balansräkningen när förpliktelsen i avtalet fullgörs eller på annat sätt utsläcks.

### *forts.* **Not 2 Sammanfattning av viktiga redovisningsprinciper**

Förvärv och avyttringar av finansiella tillgångar och skulder redovisas på likviddagen.

För de finansiella anläggningstillgångar och skulder där redovisat värde avviker från verkligt värde, redovisas verkligt värde i noter. För övriga finansiella tillgångar och skulder sammanfaller det redovisade värdet med det verkliga värdet. Detta gäller t ex. lånen i Øresundsbro Konsortiet, derivat, kundfordringar och leverantörsskulder.

Verkligt värde baseras på diskonterade kassaflöden med användning av en diskonteringsränta som baseras på den räntesats som gäller på balansdagen. Verkligt värde på derivat baseras på aktuella marknadsdata.

I den mån optionsinstrument förekommer har värderingen gjorts enligt värderingsmodeller så som t.ex. Black-Scholes formel.

Finansiella tillgångar och skulder klassificeras i någon av följande kategorier:

#### *Finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen*

Tillgångar och skulder i denna kategori värderas löpande till verkligt värde med värdeförändringar redovisade i resultaträkningen. Denna kategori består av två undergrupper; finansiella tillgångar och skulder som innehåses för handel och andra finansiella tillgångar och skulder där företaget initialt valt att värdera till verkligt värde via resultaträkningen. Konsortiet har valt att klassificera finansiella tillgångar och skulder i denna kategori eftersom detta anses leda till en mer relevant rapportering då denna grupp av finansiella tillgångar och skulder administreras och utvärderas baserat på marknadsvärdesförändringar, i enlighet med Konsortiets risk management och investeringsstrategi.

Konsortiet använder olika typer av derivat för att bl. a justera räntebindningstiden. För ytterligare information om derivat se not 12.

Derivat ingår i kategorin innehåses för handel och redovisas initialt till anskaffningsvärde och redovisas därefter till verkligt värde via resultaträkningen. Netto-redovisning av positiva och negativa värden sker endast när en avtalsmässig rätt för kvittning föreligger.

Likvida medel består av kassamedel samt omedelbart tillgängliga tillgodohavande hos banker och motsvarande institut samt kortfristiga likvida placeringar med en löptid från anskaffningstidpunkten understigande tre månader vilka är

utsatta för endast en obetydlig risk för värdefluktuationer och som är omedelbart omvandlingsbara till likvida medel.

#### *Lånefordringar och kundfordringar*

Lånefordringar och kundfordringar är finansiella tillgångar som inte utgör derivat och som har fastställda eller fastställbara betalningar, och som inte noteras på en aktiv marknad. Tillgångar i denna kategori redovisas efter anskaffningstillfället till upplupet anskaffningsvärde. Kundfordringar och fordran på ägare avseende villkorat aktieägartillskott klassificeras i denna kategori. Kundfordringar redovisas till det belopp som förväntas inflyta efter avdrag för osäkra fordringar och bedöms individuellt. Kundfordrans förväntade löptid är kort, varför värdet redovisas till nominellt belopp utan diskontering.

#### *Andra finansiella skulder*

Finansiella skulder som bolaget initialt valt att inte klassificera till verkligt värde via resultaträkningen värderas till upplupet anskaffningsvärde. Moderbolagets lån redovisas i denna kategori. Upplupet anskaffningsvärde bestäms utifrån den effektiva ränta som beräknades när skulden togs upp. Det innebär att över- och undervärden, liksom direkta emissionskostnader, periodiseras över lånets löptid.

Leverantörsskulder klassificeras i kategorin andra finansiella skulder. Leverantörsskulder har kort förväntad löptid och värderas utan diskontering till nominellt belopp.

#### *Ersättningar till anställda*

##### *Pensionsförpliktelser*

Inom koncernen finns i huvudsak avgiftsbestämda pensionsplaner, vilket innebär betalning av fastställda avgifter till separata juridiska enheter utan någon förpliktelse att betala ytterligare avgifter. Pensionsplanerna finansieras huvudsakligen genom inbetalningar från respektive koncernbolag samt från de anställda. Koncernens rörelseresultat belastas med kostnader i takt med att förmånerna intjänas.

Pensionsåtaganden för tjänstemän som är tryggnads genom försäkring i Alecta, redovisas i koncernen som en avgiftsbestämd plan. Se vidare not 22.

### *forts.* **Not 2 Sammanfattning av viktiga redovisningsprinciper**

#### ***Kassaflödesanalys***

Kassaflödesanalysen upprättas enligt IAS 7, indirekt metod. Den indirekta metoden utgår från nettoresultatet, vilket justeras för transaktioner som inte medfört in- och utbetalningar under perioden samt för intäkter och kostnader som hänförs till investerings- eller finansieringsverksamheten.

### **Not 3 Finansiell riskhantering och exponering**

#### ***Finansiella risker***

Koncernen är utsatt för riskexponeringar relaterade till finansiella instrument såsom likvida medel, kundfordringar, obligationslån och skulder till kreditinstitut, leverantörsskulder och derivatinstrument. Risker relaterade till dessa instrument är främst:

- Valutarisk
- Ränterisk
- Kreditrisk
- Likviditetsrisk

Moderbolaget SVEDABs upplåning sker i Riksgäldskontoret i enlighet med proposition 1996/97:161. Utifrån detta fastställer sedan styrelsen riktlinjer för SVEDAB upplåning. Enligt propositionen får SVEDAB maximalt låna upp 2,6 miljarder SEK i prisnivå januari 1997 för planering, byggande och drift av de svenska landanslutningarna exklusive moms och räntor. Hittills har SVEDAB lånat 4 076 MSEK i löpande prisnivå, dock fortfarande utan att överskrida den beviljade låneramen. Marginalen till låneramen är i dagsläget drygt 100 MSEK beräknat i prisnivå januari 1997.

Konsortiets finansiella riskhantering regleras i en av styrelsen fastställd överordnad finanspolicy samt i en årlig finansstrategi, som reglerar det enskilda årets upplåning respektive begränsningar för valuta- och ränteeponering samt kredit- och likviditetsrisker. Dessutom övervakas och kontrolleras riskerna inom de av styrelsen fastställda ramarna och efter riktlinjer av de statliga garanterna (Riksgäldskontoret och Finansministeriet i Danmark).

Finansieringskostnaden för förbindelsen är beroende av ränteutvecklingen, hur låneportföljen är fördelad mellan fast och rörlig ränta samt valutautvecklingen. Finanspolycyn uttrycker syftet att uppnå lägsta möjliga finansieringskostnader för förbindelsen under hela dess livstid, dock med hänsyn tagen till acceptabla skillnader mellan enskilda års resultat. Som en följd av förbindelsens långa utsträckning i tiden skall finansieringen ses i ett långsiktigt perspektiv. Det innebär att kortsiktiga finansiella resultatförändringar kan accepteras i den utsträckning de bedöms vara fördelaktiga på längre sikt.

Verksamhetens avkastning är beroende av en rad faktorer såsom trafikmängd, driftskostnader och realräntan (ränta minus inflation). Den väsentligaste risken för förbindelsens ekonomi är därför att realräntan under en längre period stiger, samtidigt som den ekonomiska tillväxten är låg.

Konsortiet strävar efter bästa möjliga räntevillkor genom att vara flexibel avseende valuta, räntestruktur och löptid. För samtliga lån och derivat gäller att en rad villkor ska uppfyllas. Dessa villkor är dels ett krav från garanterna, dels ett internt krav. Användandet av olika former av derivat ingår som en väsentlig del vid styrningen av de olika riskerna, vilka hanteras inom ramen för den finansiella strategin och policyn. De instrument som används kan vara ”strukturerade” till sin karaktär, t ex dual currency-lån, constant maturity-lån och lån med möjlighet till förtida inlösen, men läggs genom derivat om till godkända lånetyper i samband med de initiala transaktionerna.

Alla lån och derivat garanteras solidariskt av de svenska och danska staterna, vilket betyder att Consortiet uppnår lånevillkor snarlika staternas. Omfattningen av nyupplåning under ett enskilt år bestäms i hög grad av i vilken utsträckning tidigare ingångna lån förfaller. Under 2007 kommer denna refinansiering, utöver finansiering av eventuella återköp av existerande lån, vara relativt begränsad.

Konsortiet har etablerat standardiserade MTN-låneprogram (Medium Term Note) på två av de för Consortiet väsentligaste obligationsmarknaderna. Det ena är ett Euro Medium Term Notes (EMTN) lån med en maximal låneram om 3 miljarder USD, varav 1,9 miljarder USD har utnyttjats. Det andra är ett Swedish Medium Term Notes om 10 miljarder SEK, varav 6,7 miljarder har utnyttjats. Inom gällande låneramar kan obligationer löpande ställas ut baserade på den standardiserade dokumentationen.

## forts. Not 3 Finansiell riskhantering och exponering

Under 2006 har Konsortiet förtidsinlöst två lån från Europeiska Investeringsbanken (EIB), varmed den totala låneramen för året uppgick till knappt 3,5 miljarder DKK. Konsortiet har tagit upp fyra nya lån, fördelat på fem transaktioner. Dels har ett 5-årigt USD-lån på 225 miljoner tagits upp, dels tre 14-åriga lån i SEK på 1,3 miljarder respektive 600 miljoner och 600 miljoner.

### Valutarisker

Moderbolaget har upplåning endast i SEK, men är däremot utsatt för en omräkningsexponering. Omräkningsexponeringen är den effekt som uppstår när Øresundsbro Konsortiets resultat- och balansräkning räknas om till SEK i koncernens resultat- och balansräkning. Denna valutakursförändring säkras inte.

För Konsortiets vidkommande uppstår valutarisk när en del av låne- och derivatportföljen och likviditetsplaceringarna är upptagna i andra valutor än redovisningsvalutan DKK. Konsortiets tillåtna valutaexponering är begränsad till EUR och SEK. Genom derivatinstrument läggs lån upptagna i andra valutor om till godkänd valuta. Det finns således inget direkt samband mellan ursprungliga lånevalutor och Konsortiets valutarisk.

Koncernens valutfördelning netto	2006	2005
EUR	54 %	59 %
SEK	29 %	15 %
DKK	17 %	26 %

Konsortiets exponering i SEK har under 2006 ökat i takt med att svenska kronan har stärkts och stod vid årets utgång för 14 procent av nettoskulden. Valutariskerna i SEK och EUR bedöms vara mycket måttliga. SEK ingår i valutfördelningen med avsikt att uppnå en ekonomisk säkring för de intäkter och kostnader som uppkommer i SEK. EUR antas ha en relativt stabil kurs med tanke på danska fastkurspolitiken gentemot EUR. Andelen EUR i låneportföljen kommer under de närmaste åren att bero på kurs- och ränteutveckling mellan EUR och DKK.

Valutakurskänsligheten för koncernens finansportfölj var 520 MSEK för 2006 (656) vid en kursförändring på +/-5 procent i andra valutor än redovisningsvalu-

tan SEK. Kursförändringen är endast ett mått på känsligheten och uttrycker inte en förväntad volatilitet i de valutor Konsortiet har exponering i.

### Ränterisker

SVEDABs finansieringskostnader är beroende av den generella ränteutvecklingen samt räntebindningstiden samt hur portföljen är fördelad mellan fast och rörlig ränta. Bolaget strävar efter bästa möjliga räntevillkor genom att skapa en jämn fördelning av löptider och lånevolymer. SVEDAB tar upp lån både till fast och rörlig ränta. Andelen lån med rörlig ränta får enligt styrelsebeslut uppgå maximalt till 20 procent av den totala lånevolymer och uppgick 2006-12-31 till 9 procent.

Under 2006 har lån med antingen rörlig ränta eller ränteförfall under det kommande året ökat från 20 till 31 procent. Knappt 60 procent av dagens lånevolymer förfaller inom de kommande två åren och därför planerar SVEDAB att under 2007 ta upp lån med längre räntebindningstid än vad bolaget tidigare haft.

SVEDAB har under 2006 refinansierat 1 090 MSEK och tagit upp nya lån för 190 MSEK. Refinansieringen för 2007 beräknas till 890 MSEK och nyupplåningen till 175 MSEK.

Moderbolagets räntexponering netto*	2006	2005
Rörlig	31 %	20 %
Fast	69 %	80 %

\* Moderbolagets räntefördelning beräknas på bolagets upplåning och likvida medel.

Konsortiets finansieringskostnader är, förutom den generella ränteutvecklingen, beroende av hur portföljen är fördelad mellan fast, rörlig och real ränta samt valutakursutvecklingen.

Konsortiets finansavdelnings styrning av fördelningen mellan fast och rörligt förräntad upplåning sker inom de av styrelsen fastställda ramarna. Styrningen sker med hjälp av ränte- och valutaswappar, optioner samt andra finansiella instrument.

Rörligt förräntade lån och lån med kort löptid innebär att räntan skall omförhandlas inom en kortare tidshorisont. Detta bedöms medföra en högre risk än lån med fast ränta eller lång löptid. Omvänt ökar ofta räntekostnaderna i takt med en längre löptid på nettoskulden, då detta normalt innebär stigande mark-

## *forts.* **Not 3 Finansiell riskhantering och exponering**

nadsräntor. Fördelning av skulden mellan rörlig och fast ränta är därför en avvägning mellan räntekostnader och riskprofil.

Konsortiets riskprofil påverkas även av sambandet mellan intäkter och finansieringskostnader. Det innebär att en skuldfördelning med en positiv samvariation mellan intäkter och finansieringskostnader kan ha en lägre riskprofil, när intäkter och finansieringskostnader bedöms i ett sammanhang. Rörligt förräntade lån och realräntelån har typiskt en positiv samvariation med den generella ekonomiska tillväxten när denna drivs av efterfrågan. Penningpolitiken reagerar då ofta med räntehöjningar för att balansera konjunkturcykeln och omvänt.

Av strategiska skäl är det fördelaktigt att ha en relativt stor andel av portföljen rörligt förräntad. Härigenom uppnås en flexibilitet och effekterna av minskade intäkter i samband med en lågkonjunktur och lägre ekonomisk tillväxt kan då delvis motverkas av lägre räntekostnader, eftersom räntenivåerna normalt följer konjunkturutvecklingen. Konsortiet har dessutom ett strategiskt intresse av indexbaserade lån, sk realräntelån, där räntekostnaden består av en fast realränta plus ett tillägg som beror på den allmänna inflationen. Konsortiets intäkter kan förväntas följa inflationsutvecklingen, eftersom normalt såväl vägavgifter som järnvägsavgifter indexeras. Indexlån innebär därför en mycket låg risk för risk på lång sikt. Konsortiet har under de gångna åren ökat exponeringen i realräntelån till ungefär 25 procent av nettoskulden. Exponeringen har genomförts både med egentliga lån och med swap-affärer, båda med relativt lång löptid (15-20 år). Realränteeponeringen är framöver relaterad till svensk och dansk inflation.

Förutom dessa strategiska överväganden ingår även taktiska aspekter mot bakgrund av förväntningar på den kortsiktiga ränteutvecklingen. Under 2006 har Konsortiet förlängt durationen på den nominella andelen av skulden, dels genom att öka andelen fast förräntade lån, dels genom försäljning av sk receiver swaptioner, där Konsortiet sålt rätten att vid en framtida tidpunkt ingå en swap, där fast ränta betalas och rörlig ränta mottas. Nuvarande riktpunkt för durationen av den nominella skulden är 3 år. Durationen anger den genomsnittliga räntebindningstiden för nettoskulden.

En del av den rörligt förräntade skulden i Konsortiet är säkrade med en form

av ränteoptioner, s k caps. En del av dessa blev effektiva under 2006 i samband med de europeiska centralbankerna höjning av styrräntan. 50 procent (41) av den rörligt förräntade skulden är säkrad med räntetak.

<b>Koncernens ränteeponering netto*</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>
Rörlig	33 %	35 %
Fast	48 %	46 %
Real ränta	19 %	19 %

\* Koncernens räntefördelning beräknas på upplåning, derivat, likvida medel och betalningsutfästelser inklusive upplupen ränta.

## **Kreditrisk**

Kreditrisk avser risker för förluster eller extrakostnader till följd av att en motpart i ett finansiellt kontrakt inte kan eller vill uppfylla sina förpliktelser. Exponering för kreditrisk uppkommer bl a i samband med placering av över-skottslikviditet, ingående av finansiella instrument samt kundfordringar.

Riskerna är begränsade för både moderbolaget SVEDAB och Konsortiet. De statliga garantierna ger en hög kreditvärdighet och möjliggör fördelaktiga finansieringslösningar. Detta återspeglar sig också i att Konsortiet har ratingen AAA hos det internationella kreditvärderingsinstitutet Standard & Poor's.

Motpartsrisken i Konsortiet styrs av ett limitsystem, som bestäms genom de av styrelsen godkända reglerna för finansiering. Den maximalt accepterade risken per motpart avgörs generellt av dennes rating hos oberoende kreditvärderingsinstitut såsom Moody's, Standard & Poor's och Fitch/IBCA.

För att ytterligare minska kreditrisken upprättar Konsortiet CSA-avtal (Credit Support Annex), som kortfattat innebär att motparten i vissa fall skall ställa säkerhet i form av kontanter eller obligationer. Från 1 januari 2005 kan Konsortiet bara ingå swapar och liknande finansiella transaktioner med motparter om CSA-avtal finns. Därmed sjunker kreditrisken vid swapar och andra derivat till ett minimum.

Konsortiets kreditrisk är främst koncentrerade till motparter med AAA- eller AA-rating. Nya avtal ingås endast med motparter som lägst har en AA-rating, eller, om ett CSA-avtal föreligger, A1/A+ rating. Bedömningen är att risken för egentliga förluster på finansiella motparter är ytterst begränsad.

## forts. Not 3 Finansiell riskhantering och exponering

### Konsortiets kreditrisk per ratingkategori, 31 december 2006

#### Total motpartsexponering (verkligt värde, MDKK)

Rating	Placeringar	Derivat brutto	Derivat netto	Säkerhet	Antal motparter
AAA	–	153	21	–	6
AA	979	1 056	731	507	15
A	–	174	140	–	5
	<b>979</b>	<b>1 383</b>	<b>892</b>	<b>507</b>	<b>24</b>

Bruttoexponeringen för motpartsrisken baserat på verkligt värde är redogjord för utan hänsyn till nettningsavtal med motparten vilket är i överensstämmelse med IAS 32. För jämförelse är nettoexponeringen till verkligt värde redogjord för med hänsyn tagen till nettningsavtal samt hänsyn tagen till mottagna säkerheter enligt collateralavtal.

Det har ingåtts avtal om ställande av säkerhet med 13 av 24 motparter varpå exponeringen för motparter utan avtal om ställande av säkerhet uppgår brutto till 481 MDKK, (netto 266 MDKK). Exponeringen för motparter med avtal om ställande av säkerhet uppgår brutto till 902 MDKK (netto 626 MDKK) och det har mottagits säkerhet om 507 MDKK. Den största exponeringen på en enskild motpart uppgår brutto till 246 MDKK (netto 241 MDKK).

Då SVEDAB uteslutande lånar i Riksgäldskontoret och inte har några derivat föreligger ingen kreditrisk.

SVEDABs långfristiga fordran på aktieägarna Banverket och Vägverket i fråga om villkorat aktieägartillskott samt upplupen ränta uppgår till 1 705 MSEK (1 643).

#### Likviditetsrisker

Med likviditetsrisk förstås risken att koncernen drabbas av förluster eller extra-kostnader till följd av likviditetsproblem. SVEDABs upplåning sker i Riksgäldskontoret i enlighet med proposition 1996/97:161. Villkoren för SVEDABs upplåning fastställs i avtal med Riksgäldskontoret och baseras på de villkor som

Riksgäldskontoret själv erhåller på kapitalmarknaden För rörliga lån baseras avtalen på Riksbankens reporänta med ett påslag i dagsläget om ca 0,05 procent.

Alla lån och finansiella instrument som tecknas av Konsortiet är garanterade av den danska och svenska staten. Det betyder att Konsortiet generellt kan få samma villkor på kapitalmarknaden som danska och svenska staten. Mot bakgrund härav är det knappast troligt att Konsortiet direkt skulle komma att sakna likvida medel, men situationen skulle kunna uppstå, att Konsortiet måste ta upp lån vid en tidpunkt som mot bakgrund av marknadsförhållandena är ofördelaktiga. Denna risk hanteras genom att etablera en finansiell beredskap. Enligt finanspolicyn skall Konsortiet förutom befintlig lånefinansiering ha en betalningsberedskap uppgående till minst sex månaders likviditetsförbrukning. Vid utgången av 2006 var målet för likviditetsreserven uppfyllt.

#### Not 4 Osäkerhet i uppskattningar

Vissa antaganden om framtiden och vissa uppskattningar och bedömningar per balansdagen har särskild betydelse för värderingen av tillgångarna och skulderna i balansräkningen. Nedan diskuteras de områden där risken för värdeförändringar under det efterföljande året är störst på grund av att antagandena eller uppskattningarna kan behöva ändras.

Vid värdering av realräntelån och realränteswappar till verkligt värde görs en uppskattning av den framtida inflationen.

När det redovisade värdet för materiella anläggningstillgångar granskas beträffande eventuell värdeminskning görs antaganden om den framtida realränteutvecklingen, trafiktillväxten och behovet av reinvesteringar.

Trots att SVEDAB har redovisat förluster de senaste åren redovisas en uppskjuten skattefordran. De inledande åren med förluster ligger helt i linje med förutsättningarna som de svenska och danska regeringarna gav i samband med beslutet om den fasta förbindelsen över Öresund. Med nuvarande förutsättningar avseende trafikutveckling görs bedömningen att SVEDAB kan påbörja utnyttjandet av underskottsavdragen senast år 2020.

## Not 5 Segmentsupplysningar

Enligt IFRS skall ett företag lämna information om sina olika slag av produkter och tjänster och om de olika geografiska områden inom vilka det verkar.

Det finns inga förutsättningar för uppdelning av segment inom SVEDAB-koncernen. För fördelning av intäkterna hänvisas till not 6, Intäkter.

## Not 6 Intäkter

Intäkter avser intäkter från vägförbindelsen såsom avgifter för passager, ersättning från Banverket och dess danska motsvarighet Banedanmark för nyttjande av tågförbindelsen samt intäkter från fiberoptik och telefonledningar i Øresundsbron. Avgifterna för passage på vägförbindelsen fastställs av Øresundsbro Konsortiets styrelse. Storleken på ersättningen för nyttjandet av tågförbindelsen regleras i det mellanstatliga avtalet om en fast förbindelse över Öresund mellan Sverige och Danmark.

	2006	2005
Intäkter från vägförbindelsen	509	454
Intäkter från järnvägen	264	259
Övriga intäkter	6	8
<b>Summa</b>	<b>779</b>	<b>721</b>

## Not 7 Övriga rörelsekostnader

I övriga rörelsekostnader ingår kostnader för driften av Øresundsbron och de svenska landanslutningarna. Här ingår t ex drift- och underhållskostnader av själva anläggningarna, marknadsföringskostnader, lokalkostnader, administrationskostnader och kostnader för IT.

## Not 8 Revisionsarvode och andra kostnadsersättningar

TSEK	2006	2005
<b>Revision</b>		
Riksrevisionen	93	63
Rigsrevisionen	20	69
KPMG C Jespersen	649	566
Öhrlings PricewaterhouseCoopers	1 267	1 119
<b>Summa</b>	<b>2 029</b>	<b>1 817</b>
<b>Övrigt</b>		
KPMG C Jespersen	474	630
Öhrlings PricewaterhouseCoopers	676	1 114
<b>Summa</b>	<b>1 150</b>	<b>1 744</b>

Övrigt avser främst revisionsnära rådgivning i och redovisnings- och rapporteringsfrågor.

## Not 9 Operationella leasingavtal

Operationella leasingavtal utgörs av lokalyror.

TSEK	2006	2005
Leasingkostnader avseende operationella leasingavtal	2 382	2 564
Framtida minimileaseavgifter avseende icke uppsägningsbara operationella leasingavtal fördelar sig på förfallotidpunkter enligt följande:		
0 – 1 år	2 382	2 564
<b>Summa</b>	<b>2 382</b>	<b>2 564</b>

## Not 10 Finansnetto

Finansiella intäkter och kostnader består av årets nominella ränteintäkter och räntekostnader. Under posten värdeförändringar redovisas realiserade vinster och förluster samt orealiserade vinster och förluster som uppkommer vid värdering av finansiella tillgångar och skulder till verkligt värde. Som värdeförändringar redovisas även över- och underkurser och realiserade och orealiserade valutakursvinster avseende värdepapper, skulder och derivat.

Ränteintäkter hänförliga till finansiella tillgångar som ej redovisas till verkligt värde uppgår till 62 (53). Räntekostnader hänförliga till finansiella skulder som ej redovisas till verkligt värde uppgår till -140 (-140).

	2006	2005
<b>Finansiella intäkter</b>		
Ränteintäkter från finansiella anläggningstillgångar	80	53
Övriga ränteintäkter	3	11
<b>Summa</b>	<b>83</b>	<b>64</b>
<b>Finansiella kostnader</b>		
Räntekostnader lån	-761	-761
Ränteintäkter derivat	129	178
Övriga finansiella poster, netto	1	-3
<b>Summa</b>	<b>-631</b>	<b>-586</b>
<b>Summa nettofinansieringskostnader</b>	<b>-548</b>	<b>-522</b>
<b>Värdeförändringar netto</b>		
Värdepapper	3	14
Lån	619	-486
Valuta- och ränteswappar	-231	204
Ränteoptioner	13	6
Valutaoptioner	19	12
<b>Summa</b>	<b>423</b>	<b>-250</b>
<b>Resultat från finansiella investeringar</b>	<b>-125</b>	<b>-772</b>

I sammanställningen nedan presenteras de finansiella intäkterna och kostnaderna till upplupet anskaffningsvärde. Detta innebär framför allt att över- och underkurser beräknas till upplupet anskaffningsvärde och att realiserade värdeförändringar hänförs till justerade nettofinansieringskostnader. Resultatet från finansiella investeringar är oförändrat i förhållande till resultaträkningen. De justerade finansieringskostnaderna för 2006 är 39 MSEK bättre än föregående år.

	2006	2005
<b>Justerat finansnetto</b>		
Summa nettofinansieringskostnader enligt resultaträkningen	-548	-522
Periodiserade över- och underkurser m m	15	3
Valutakursförändringar och periodiserade premier	6	12
Realiserade värdeförändringar	3	-56
<b>Summa justerade nettofinansieringskostnader</b>	<b>-524</b>	<b>-563</b>
<b>Justerade värdeförändringar</b>		
Värdeförändringar netto enligt resultaträkningen	423	-250
Avgår justeringar ovan	-24	41
<b>Summa justerade värdeförändringar</b>	<b>399</b>	<b>-209</b>
<b>Resultat från finansiella investeringar</b>	<b>-125</b>	<b>-772</b>



## Not 11 Inkomstskatt

	2006	2005
<b>Inkomstskatt fördelar sig enligt följande</b>		
Förändring i uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	-116	64
Uppskjuten skatt som belöper på årets underskottsavdrag	58	75
<b>Summa inkomstskatt</b>	<b>-58</b>	<b>139</b>
<b>Skillnad mellan redovisad skatteintäkt och skatteintäkt baserad på gällande skattesats</b>		
Redovisat resultat före skatt	206	-498
Skattekostnad/intäkt enligt gällande skattesats	-58	139
<b>Skatt på årets resultat enligt resultaträkningen</b>	<b>-58</b>	<b>139</b>
<b>Temporära skillnader</b>		
Temporära skillnader föreligger i de fall tillgångars eller skulders redovisade respektive skattemässiga värden är olika. Temporära skillnader avseende följande poster har resulterat i uppskjutna skattefordringar:		
<b>Uppskjuten skattefordran</b>		
Skillnad mellan redovisat och skattemässigt värde lån	54	229
Skillnad mellan redovisat och skattemässigt värde derivatinstrument	-29	-85
Underskottsavdrag	701	643
<b>Summa uppskjuten skattefordran</b>	<b>726</b>	<b>787</b>

Uppskjuten skattefordran har beräknats på de temporära skillnaderna inklusive de skattemässiga underskottsavdragen med 28 procent.

Trots att SVEDAB redovisat förluster de senaste åren redovisas en uppskjuten skattefordran. De inledande åren med förluster ligger helt i linje med förutsättningarna som de svenska och danska regeringarna gav i samband med beslutet om den fasta förbindelsen över Öresund. Med nuvarande förutsättningar avseende trafikutveckling beräknas SVEDAB kunna påbörja utnyttjandet av underskottsavdragen senast år 2020.

## Not 12 Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar består främst av Øresundsbron och de svenska landanslutningarna. Avskrivningar enligt plan sker sedan anläggningen togs i drift, dvs den 1 juli 2000. Anskaffningsvärdet har minskats med EU-bidrag.

Avskrivningarna beräknas på tillgångarnas anskaffningsvärde och fördelas över den beräknade nyttjandetiden. Øresundsbron och de svenska landanslutningarna har delats upp i enheter med olika nyttjandetider (s k komponentavskrivning) där grundkonstruktionen skrivs av över 100 år.

*Följande procentsatser har använts vid avskrivning:*

Baskonstruktions, Øresundsbron & svenska landanslutningar	1 %
Fasad- & bullerdämpande åtgärder, svenska landanslutningar	2 %
Byggnation väg & järnväg, svenska landanslutningar	2,5 %
Byggnader Øresundsbro Konsortiet	4 %
Mekaniska och bantekniska installationer, Øresundsbron & svenska landanslutningar	4 %
Kopplingsstationer, Øresundsbron	5 %
Programvara & elektriska installationer, Øresundsbron	10 %
Övriga materiella anläggningstillgångar	20 %

Vid beräkning av återvinningsvärde för tillgångarna anses Øresundsbron och de svenska landanslutningarna tillsammans utgöra en kassagenererande enhet.

Några taxeringsvärden är ej åsatta koncernens anläggningstillgångar.

	2006	2005
<b>Øresundsbron</b>		
Ingående ackumulerat anskaffningsvärde	12 453	11 934
Investering	34	3
Kursdifferens	-498	516
<b>Utgående ackumulerat anskaffningsvärde</b>	<b>11 989</b>	<b>12 453</b>

## forts. Not 12 Materiella anläggningstillgångar

	2006	2005
Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 098	-860
Årets avskrivningar	-198	-198
Kursdifferens	48	-40
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-1 248</b>	<b>-1 098</b>
<b>Utgående planenligt restvärde</b>	<b>10 741</b>	<b>11 355</b>
<b>Svenska landanslutningar</b>		
Ingående ackumulerat anskaffningsvärde	2 987	2 984
Investering	1	3
Utrangering	-2	0
<b>Utgående ackumulerat anskaffningsvärde</b>	<b>2 986</b>	<b>2 987</b>
Ingående ackumulerade avskrivningar	-273	-223
Utrangering	1	
Årets avskrivningar	-50	-50
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-322</b>	<b>-273</b>
<b>Utgående planenligt restvärde</b>	<b>2 664</b>	<b>2 714</b>
<b>Övriga materiella anläggningstillgångar</b>		
Ingående ackumulerat anskaffningsvärde	55	29
Inköp	13	28
Försäljning och utrangering	-1	-4
Kursdifferenser	-3	2
<b>Utgående ackumulerat anskaffningsvärde</b>	<b>64</b>	<b>55</b>
Ingående ackumulerade avskrivningar	-12	-12
Årets avskrivningar	-3	-3
Försäljning och utrangering	1	3
Kursdifferenser	1	0
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-13</b>	<b>-12</b>
<b>Utgående planenligt restvärde</b>	<b>51</b>	<b>43</b>

Övriga materiella anläggningstillgångar består till största delen av inventarier, datorer och bilar.

## Not 13 Fordran på ägare avseende villkorat aktieägartillskott

I enlighet med 2001 års ekonomiska vårproposition tillförs moderbolaget SVEDAB kapitaltillskott i form av betalningsutfästelser (reverser) för att täcka upp de negativa resultaten, så att SVEDABs egna kapital vid varje tillfälle uppgår till det registrerade aktiekapitalet. Betalningsutfästelserna belöper med ränta, vilken också tillförs i form av betalningsutfästelser. Den upplupna räntan redovisas under andra fordringar.

	2006	2005
Ingående fordran avseende beslutade aktieägartillskott	1 492	1 322
Årets beslutade aktieägartillskott	0	170
<b>Utgående fordran på ägare avseende villkorat aktieägartillskott</b>	<b>1 492</b>	<b>1 492</b>

## Not 14 Andra fordringar

	2006	2005
Ingående balans	151	97
Upplupen ränta på fordran avseende villkorat aktieägartillskott	62	54
<b>Utgående balans avseende andra fordringar</b>	<b>213</b>	<b>151</b>

## Not 15 Derivatinstrument

Redovisade värden	2006			2005		
	Tillgång	Skuld	Netto	Tillgång	Skuld	Netto
<b>Ränteswapar</b>	<b>141</b>	<b>-249</b>	<b>-108</b>	<b>268</b>	<b>-603</b>	<b>-335</b>
Valutaswapar	606	-614	-8	864	-371	493
Valutaterminer	11	-4	7	8	-2	6
Ränteoptioner	18	-4	14	9	-3	6
Valutaoptioner	0	-4	-4	0	0	0
<b>Summa</b>	<b>776</b>	<b>-875</b>	<b>-99</b>	<b>1 149</b>	<b>-979</b>	<b>170</b>

## Not 16 Kortfristiga fordringar

	2006	2005
Kundfordringar och övriga fordringar	78	62
Upplupna intäkter	3	3
Förutbetalda kostnader	7	9
Periodiserade räntor:		
Valuta- och ränteswapar	268	253
<b>Summa</b>	<b>356</b>	<b>327</b>

## Not 17 Likvida medel

	2006	2005
Banktillgodohavanden	77	117
Kortfristiga bankplaceringar	595	309
Certifikat	0	193
<b>Summa</b>	<b>672</b>	<b>619</b>

## Not 18 Eget kapital

### Aktier

Aktiekapitalet består av 8 000 aktier med kvotvärde 1 000 SEK. Alla aktier har lika röstvärde.

### Villkorat aktieägartillskott

Aktieägarna har lämnat villkorat aktieägartillskott som uppgår till totalt 1 492 (1 492).

## Not 19 Finansiella instrument

### Finansiell nettoskuld

Den finansiella nettoskulden för koncernen uppgår till 13 844 (14 675) MSEK och för moderbolaget till 1 692 MSEK (1 650) och fördelar sig på följande valutor och beståndsdelar:

### Redovisade värden

Valuta	Finansiella anlägg- nings- tillgångar	Likvida medel	Upplä- ning	Valuta- och ränte- swapar	Övriga derivat	Periodi- serade räntor	Summa	
							Netto- skuld 2006	Netto- skuld 2005
<b>2006</b>								
EUR	0	-349	959	7 080	442	124	8 256	9 243
DKK	0	-65	360	2 241	-14	20	2 542	4 081
SEK	-2 431	-256	8 414	-2 302	-456	86	3 055	1 525
GBP	0	0	1 144	-1 150	0	0	-6	-54
JPY	0	0	480	-451	-28	0	1	-17
NOK	0	0	3 239	-3 239	0	0	0	-91
AUD	0	0	267	-267	0	0	0	-4
CHF	0	-1	0	5	0	1	5	-5
USD	0	-1	1 758	-1 801	40	-5	-9	-3
<b>Koncernen</b>	<b>-2 431</b>	<b>-672</b>	<b>16 621</b>	<b>116</b>	<b>-16</b>	<b>226</b>	<b>13 844</b>	<b>14 675</b>
<b>Verkligt värde</b>	<b>-2 431</b>	<b>-672</b>	<b>16 583</b>	<b>116</b>	<b>-16</b>	<b>226</b>	<b>13 806</b>	<b>14 716</b>
<b>2005</b>								
<b>Koncernen</b>	<b>-2 430</b>	<b>-619</b>	<b>17 679</b>	<b>-157</b>	<b>-13</b>	<b>215</b>	<b>14 675</b>	<b>-</b>
<b>Verkligt värde</b>	<b>-2 430</b>	<b>-619</b>	<b>17 720</b>	<b>-157</b>	<b>-13</b>	<b>215</b>	<b>14 716</b>	<b>-</b>

Räntebärande nettoskuld värderad till upplupet anskaffningsvärde uppgick vid årets slut för koncernen till 14 300 MSEK (14 792) och för moderbolaget till 2 398 MSEK (2 287).

För information om moderbolagets finansiella nettoskuld hänvisas till not XIII i "Moderbolagets redovisningsprinciper och upplysningar i noter".

## forts. Not 19 Finansiella instrument

### Nettoskuldens räntebindningstid

Räntebindningstiden avser antingen förfallotidpunkt eller den tidpunkt då nästa räntjustering infaller, om denna tidpunkt infaller tidigare. Som rörligt förräntad skuld menas den skuld som antingen har en förfallotidpunkt under det kommande året eller har en räntjustering som infaller under det kommande året. Räntebindningen används som ett uttryck för kassaflödesrisk, då kassaflödet i dessa fall är exponerat för ränteändringar.

För koncernen fördelas den fast förräntade räntebindningen ungefär lika mellan perioderna 1–5 år och 5–10 år. Realräntelånen har övervägande löptider på mer än 10 år. För moderbolaget fördelas den fast förräntade räntebindningen inom 1–5 år.

Räntebindningstiden för moderbolaget samt koncernens nettoskuld fördelar sig enligt följande:

### Nominella värden

#### Koncernen

Räntebindningstid	2006-12-31					2005-12-31				
	Upplåning	Ränteswapar	Valutaswapar	Övriga finansiella instrument*)	Nettoskuld	Upplåning	Ränteswapar	Valutaswapar	Övriga finansiella instrument*)	Nettoskuld
0–1 år	3 277	–4 615	7 005	–510	5 157	4 657	–3 923	5 409	–401	5 742
1–2 år	1 549	222	133	0	1 904	1 292	296	–240	1	1 349
2–3 år	1 963	–90	–645	–168	1 060	1 579	239	117	–134	1 801
3–4 år	1 264	491	–824	0	931	2 020	–74	–698	0	1 248
4–5 år	1 267	510	–802	0	975	1 279	512	–959	0	832
> 5 år	6 762	3 627	–4 623	2	5 768	5 845	3 094	–3 692	0	5 247
<b>Summa</b>	<b>16 082</b>	<b>145</b>	<b>244</b>	<b>–676</b>	<b>15 795</b>	<b>16 672</b>	<b>144</b>	<b>–63</b>	<b>–534</b>	<b>16 219</b>
<b>Verkligt värde</b>	<b>16 840</b>	<b>159</b>	<b>–74</b>	<b>–688</b>	<b>16 237</b>	<b>17 893</b>	<b>388</b>	<b>–590</b>	<b>–544</b>	<b>17 147</b>

\*) Övriga finansiella instrument avser övriga derivat samt likvida medel.

Värdering av lån till verkligt värde i Øresundsbro Konsortiet har inte under året (eller ackumulerat) påverkats av förändringar i Øresundsbro Konsortiets kreditvärdighet, vilken inte har förändrats i förhållande till föregående år. Kreditratingen är den högsta (AAA) enligt Standard & Poor, då den danska och svenska staten har lämnat en solidarisk garanti. Skillnaden mellan i noten redovisade verkliga värden och nominella värden avspeglar skillnaden mellan redovisning till verkligt värde och den kontraktsevenliga förpliktelsen vid förfall.

### Nominella värden

#### Koncernen

Räntebindningstid > 5 år	2006-12-31		2005-12-31	
	Nettoskuld	varav realränteinstrument	Nettoskuld	varav realränteinstrument
5–10 år	3 866	928	3 316	1 118
10–15 år	685	685	694	694
15–20 år	611	611	637	637
> 20 år	606	606	600	600
<b>Summa</b>	<b>5 768</b>	<b>2 830</b>	<b>5 247</b>	<b>3 049</b>

## forts. Not 19 Finansiella instrument

### Nominella värden

#### Moderbolaget

Räntebindingstid	2006-12-31	2005-12-31
0–1 år	1 260	765
1–2 år	1 136	890
2–3 år	775	1 136
3–4 år	440	775
4–5 år	465	320
<b>Summa</b>	<b>4 076</b>	<b>3 886</b>
<b>Verkligt värde</b>	<b>4 119</b>	<b>4 009</b>

Moderbolagets fordran på aktieägarna avseende villkorade aktietillskott i form av betalningsutfästelser uppgår till 1 492 (1 492) och belöper med rörlig ränta som fastställs årsvis. Upplupen ränta på betalningsutfästelserna uppgår till 213 (151) och belöper även de med rörlig ränta som fastställs årsvis.

### Räntegarantier fördelat på effektiva avtalsräntor och referensräntor

SVEDAB har inga avtal om räntetak/räntegarantier.

Øresundsbro Konsortiet har olika former av räntetak, bl a caps, till ett belopp av 3,2 miljarder DKK vilka ligger spridda de närmaste 0–5 åren med en ränta på 3,25–4 procent. Vid utgången av 2006 var 50 procent av den rörligt förräntade skulden säkrad med olika former av räntetak. Motsvarande siffra för 2005 var 41 procent.

### Effektiva räntor fördelat på räntebindning och räntevaluta

De effektiva räntorna beräknas som marknadsvärdet i förhållande till de kontraktssenliga räntorna och kapitalbeloppet på förfallotidpunkten. Den effektiva räntan motsvarar därmed de aktuella marknadsräntorna.

Koncernen		2006-12-31			
Räntevaluta	Rörlig ränta	Fast ränta	Realränta	Nettoskuld total	Andel
DKK	3,9 %	4,3 %	4,3 %	4,3 %	27 %
EUR	3,8 %	4,2 %	–	4,2 %	40 %
SEK	4,1 %	4,1 %	4,4 %	4,3 %	33 %
<b>Summa</b>	<b>4,1 %</b>	<b>4,1 %</b>	<b>4,3 %</b>	<b>4,3 %</b>	<b>100 %</b>

Koncernen		2005-12-31			
Räntevaluta	Rörlig ränta	Fast ränta	Realränta	Nettoskuld total	Andel
DKK	2,5 %	3,2 %	3,7 %	3,7 %	40 %
EUR	2,8 %	3,3 %	–	3,3 %	47 %
SEK	3,0 %	3,1 %	3,8 %	3,8 %	13 %
<b>Summa</b>	<b>3,6 %</b>	<b>3,2 %</b>	<b>3,8 %</b>	<b>3,6 %</b>	<b>100 %</b>

## forts. Not 19 Finansiella instrument

Moderbolaget	2006-12-31		2005-12-31	
	Rörlig ränta	Fast ränta	Rörlig ränta	Fast ränta
Räntevaluta				
SEK	4,1 %	4,1 %	3,2 %	3,1 %
<b>Summa</b>	<b>4,1 %</b>	<b>4,1 %</b>	<b>3,2 %</b>	<b>3,1 %</b>

Vid utgången av 2006 var 33 procent (13) av koncernens nettoskuld exponerad mot SEK-ränta, 27 procent (40) mot DKK-ränta samt 40 procent (47) mot EUR-ränta. Av realränteskulden är 59 procent exponerad mot danskt konsumentprisindex (CPI) och 41 procent mot svenskt konsumentprisindex (KPI).

Med den räntebindningstid som ovan beskrivits skulle en ränteökning med 1 procentenhet medföra ökade finansieringskostnader med 19,2 MSEK. Omvänt skulle en motsvarande ränteminskning med 1 procentenhet medföra minskade finansieringskostnader med 31,7 MSEK. Skillnaden berör på de säkringar med räntetak som finns och som därmed skyddar mot högre räntekostnader.

Moderbolagets nettoskuld var vid utgången av 2006 i sin helhet exponerat mot SEK-ränta. Med den räntebindningstid som beskrivits ovan skulle en ränteökning med 1 procentenhet medföra ökade finansieringskostnader med 7,2 MSEK och en motsvarande minskning av finansieringskostnaderna vid en ränteminskning med 1 procentenhet.

### Känslighetsanalys

När marknadsräntorna ändras, påverkas det verkliga värdet av nettoskulden. Risker är störst för den fastförräntade delen av nettoskulden med lång löptid. Det förklaras av en diskonterings effekt och motsvarar den alternativkostnad eller – vinst, som är förknippad med fastförräntade skulder jämfört med en finansiering till rörliga och aktuella marknadsräntor.

Durationen anger den genomsnittliga räntebindningstiden för nettoskulden. En lång duration innebär en låg risk när det gäller refinansieringsrisken, eftersom ränteomförhandling sker för en relativt liten del av nettoskulden.

Koncernen	2006			2005		
	Duration i år	BPV*	Verkligt värde	Duration i år	BPV*	Verkligt värde
Nominell skuld	2,6	3,3	11 417	2,3	3,1	12 076
Realränteskuld	11,6	3,9	3 113	12,4	4,7	3 427
<b>Summa nettoskuld</b>	<b>4,3</b>	<b>7,2</b>	<b>14 530</b>	<b>4,3</b>	<b>7,8</b>	<b>15 503</b>

\*Basis Point Value anger kurskänsligheten när räntekurvan parallellförskjuts med 1 bp/punkt.

Moderbolaget	2006			2005		
	Duration i år	BPV*	Verkligt värde	Duration i år	BPV*	Verkligt värde
Nominell skuld	1,6	0,6	2 378	2,0	0,7	2 357
<b>Summa nettoskuld</b>	<b>1,6</b>	<b>0,6</b>	<b>2 378</b>	<b>2,0</b>	<b>0,7</b>	<b>2 357</b>

Durationen för koncernens nettoskuld var 4,3 år vid utgången av 2006, där durationen för den nominella delen av skulden var 2,6 år och för realränteskulden 11,6 år. När räntekurvan parallellförskjuts med 1 bp/punkt är kurskänsligheten 7,2 MSEK för hela nettoskulden.

Durationen för moderbolagets nettoskuld var 1,6 år vid utgången av 2006. När räntekurvan förskjuts med 1 bp/punkt är kurskänsligheten 0,6 MSEK för hela nettoskulden.

### Förfallotid för upplåning och finansiella instrument

I nedanstående sammanställning är upplåningen samt de finansiella instrumenten värderade till nominellt värde och motsvarar således den kontraktsevenliga förpliktelsen vid förfall. I koncernen är upplåningen relativt jämt fördelad över tiden och likviditetsrisken är därmed relativt begränsad. I moderbolaget förfaller nästan 60 procent de kommande två åren.

## förs. Not 19 Finansiella instrument

Koncernen	2006-12-31				2005-12-31			
	Förfallotidpunkt	Upplåning	Derivat, tillgång	Derivat, skuld	Netto	Upplåning	Derivat, tillgång	Derivat, skuld
0–1 år	1 660	–2 239	2 415	1 836	1 597	–4 117	4 044	1 524
1–2 år	1 653	–2 801	2 807	1 659	1 292	–1 895	2 073	1 470
2–3 år	2 365	–1 679	1 693	2 379	1 701	–3 017	2 989	1 673
3–4 år	1 264	–1 229	1 314	1 349	2 442	–2 447	2 423	2 418
4–5 år	1 702	–1 266	1 311	1 747	1 279	–1 372	1 366	1 273
5–10 år	2 750	–1 893	1 986	2 843	3 289	–2 016	2 111	3 384
10–20 år	4 082	–2 994	2 956	4 044	4 473	–2 008	1 943	4 408
> 20 år	606	–	–	606	600	–	–	600
<b>Summa nominellt värde</b>	<b>16 082</b>	<b>–14 101</b>	<b>14 482</b>	<b>16 463</b>	<b>16 673</b>	<b>–16 872</b>	<b>16 949</b>	<b>16 750</b>
<b>Summa verkligt värde</b>	<b>16 583</b>	<b>–14 248</b>	<b>14 357</b>	<b>16 692</b>	<b>17 632</b>	<b>–17 215</b>	<b>17 051</b>	<b>17 468</b>

Moderbolaget	2006-12-31	2005-12-31
	Förfallotidpunkt	Upplåning
0–1 år	1 260	765
1–2 år	1 136	890
2–3 år	775	1 136
3–4 år	440	775
4–5 år	465	320
<b>Summa nominellt värde</b>	<b>4 076</b>	<b>3 886</b>
<b>Summa verkligt värde</b>	<b>4 038</b>	<b>3 927</b>

Moderbolagets fordran på aktieägarna avseende villkorade aktieägartillskott i form av betalningsutfästelser inklusive upplupen ränta förfaller > 10 år. Den totala fordran uppgår till 1 704 MSEK (1 643).

## Not 20 Övriga skulder

	2006	2005
Leverantörsskulder	27	58
Övriga skulder	13	13
Upplupna kostnader	26	13
Förutbetalda intäkter	8	7
Periodiserade räntor:		
Lån	257	260
Valuta- och ränteswappar	237	208
<b>Summa</b>	<b>568</b>	<b>559</b>

## Not 21 Ansvarsförbindelser, eventualförpliktelser och åtaganden

	2006	2005
Ansvarsförbindelser för vilka moderbolaget har solidariskt ansvar tillsammans med A/S Øresund består av: Solidariskt ansvar tillsammans med A/S Øresund för skulderna i Øresundsbro Konsortiet	27 804	30 482
Koncernredovisningen upprättas enligt klyvningsmetoden, varför koncernens ansvarsförbindelser reduceras med halva beloppet	-13 902	-15 241
<b>Summa</b>	<b>13 902</b>	<b>15 241</b>

### Eventualförpliktelser

Øresundsbro Konsortiet hade per 2006-12-31 ingått ett valutaoptionsavtal som löpte fram till 1 mars 2007 och som innebar, om avtalet blev effektivt, att Øresundsbro Konsortiet förpliktigades köpa EUR och sälja SEK för nominellt 1 357 MSEK till en genomsnittlig strikekurs om 9,05 SEK/EUR. Det verkliga värdet var -7,8 MDKK. Øresundsbro Konsortiet har mottagit premier på 6,1 MDKK för de sålda valutaoptionerna. Avtalet blev inte effektivt.

### Åtaganden

Moderbolaget SVEDAB har ingått drifts- och underhållsavtal som gäller dels till 2010 med ett totalt nettobelopp på 20 MSEK och dels till 31 december 2050 med ett totalt nettobelopp på 31 MSEK. Därutöver finns ett driftsavtal som löper till vidare, med en beräknad årlig kostnad på 2 MSEK.

Øresundsbro Konsortiet har ingått drifts- och underhållsavtal som gäller fram till 2010 med ett totalt nettobelopp på 143 MSEK. Övriga åtaganden vid årets utgång uppgår till 78 MSEK.

## Not 22 Ersättning till anställda

	2006	2005
Löner och andra ersättningar	47,8	46,6
Sociala kostnader	14,8	15,0
(varav pensionskostnader)	6,8	(6,0)

Årets kostnader för löner och andra ersättningar till verkställande direktörer uppgår till TSEK 2 389 (3 218). Av pensionskostnaderna avser TSEK 1 153 (1 049) verkställande direktörerna. Några överenskommelser om rörliga lönedelar finns ej.

Till verkställande direktören i moderbolaget, Lars Christiansson, har under året utgått lön och annan ersättning, inklusive förmåner på total 829 TSEK. Verkställande direktören omfattas av ITP-planen i Alecta. Vid eventuell uppsägning av utgår lön under uppsägningstiden som är 6 månader samt ett avgångsvederlag motsvarande 18 månaders löne- och anställningsförmåner. Vid ny anställning ska avgångsvederlaget reduceras med belopp som motsvarar den nya inkomsten. Christiansson äger också rätt att själv säga upp sin anställning med rätt till avgångsvederlag enligt ovan om bolagets verksamhet förändras på ett avgörande sätt eller om bolaget fusioneras med annat bolag, säljes eller privatiseras eller om verksamheten på annat sätt förändras så att de idag gällande förutsättningarna inte längre föreligger.

Øresundsbro Konsortiets verkställande direktör och högsta ledning har, vid eventuell uppsägning från bolagets sida, rätt till avgångsvederlag om 12 månadslöner exklusive pensionsavsättningar med full avräkning. För övriga medarbetare finns inga särskilda villkor.

Uppllysning om ersättning till styrelseledamöter anges i not 23.



## forts. Not 22 Ersättning till anställda

### Pensionskostnader

#### Pensionsförsäkring i Alecta

Åtaganden för ålderspension och familjepension för tjänstemän i Sverige tryggas bl a genom en försäkring i Alecta. Enligt ett uttalande från Redovisningsrådets Akutgrupp, URA 42, är detta en förmånsbestämd plan som omfattar flera arbetsgivare. För räkenskapsåret 2006 har koncernen inte haft tillgång till sådan information som gör det möjligt att redovisa denna plan som en förmånsbestämd plan. Pensionsplanen enligt ITP som tryggas genom en försäkring i Alecta redovisas därför som en avgiftsbestämd plan. Årets avgifter för pensionsförsäkringar som är tecknade i Alecta uppgår till 1 861 tkr (1 323 tkr). Alectas överskott kan fördelas till försäkringstagarna och/eller de försäkrade. Vid utgången av 2006 uppgick Alectas överskott i form av den kollektiva konsolideringsnivån till 143,1 procent (128,5 procent). Den kollektiva konsolideringsnivån utgörs av marknadsvärdet på Alectas tillgångar i procent av försäkringsåtagandena beräknade enligt Alectas försäkringstekniska beräkningsantaganden, vilka inte överensstämmer med IAS 19.

	2006		2005	
	Antalet anställda	Varav män	Antalet anställda	Varav män
Sverige	52	39 %	49	41 %
Danmark	35	55 %	35	55 %

## Not 23 Upplýsingar om närstående

### Transaktioner med närstående

SVEDAB-koncernens utbud av tjänster består av upplåtande av väg- och järnvägsförbindelsen på Øresundsbron. Upplåtandet av vägförbindelsen erbjuds allmänheten, staten, statliga myndigheter och statliga bolag i konkurrens och på normala kommersiella villkor. Järnvägsförbindelsen upplåtes till diverse järnvägsoperatörer via Banverket och Banedanmark och för detta erhåller koncernen en av Sveriges och Danmarks regeringar fastställd avgift.

SVEDAB-koncernen köper produkter och tjänster från statliga myndigheter och bolag till marknadsmässiga priser och i övrigt på normala kommersiella villkor. Enskilt svarar varken staten, de statliga myndigheterna eller de statliga bolagen för en väsentlig del av SVEDAB-koncernens resultat.

För mer information hänvisas till not 6.

### Ersättning till styrelsen

Till styrelseledamöter utgick arvode om totalt TSEK 852 (839). Härav avser arvode till styrelseordförande TSEK 387 (237).

Styrelseledamöter och ledande befattningshavare	2006		2005	
	Antal på balansdagen	Varav män	Antal på balansdagen	Varav män
<b>Moderbolaget</b>				
Styrelseledamöter	4	100 %	4	100 %
Verkställande direktörer	1	100 %	1	100 %

### Not 24 Övrigt

#### *Ägarförhållanden*

Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB är i sin helhet ägt av svenska staten genom Vägverket och Banverket. Vägverket och Banverket har ställt ut en kapitaltäckningsgaranti till skydd för SVEDABs egna kapital.

Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB

*Årsredovisning 2006*

## Moderbolagets resultaträkning

MSEK	Not	2006	2005
<b>Rörelsens intäkter m m</b>			
Nettoomsättning	V	2	2
<b>Summa rörelsens intäkter</b>		<b>2</b>	<b>2</b>
<b>Rörelsens kostnader</b>			
Övriga externa kostnader	VI	-17	-18
Personalkostnader	VII	-3	-6
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar	IX	-50	-50
Övriga rörelsekostnader		-1	0
<b>Summa rörelsens kostnader</b>		<b>-71</b>	<b>-74</b>
<b>Rörelseresultat</b>		<b>-69</b>	<b>-72</b>
<b>Resultat från finansiella investeringar</b>			
Ränteintäkter från finansiella anläggningstillgångar		62	53
Räntekostnader och liknande resultatposter		-140	-140
<b>Summa resultat från finansiella investeringar</b>		<b>-78</b>	<b>-87</b>
<b>Resultat före skatt</b>		<b>-147</b>	<b>-159</b>
Skatt på årets resultat	VIII	41	44
<b>ÅRETS RESULTAT</b>		<b>-106</b>	<b>-115</b>

Noterna på sid 48-54 utgör en integrerad del av denna årsredovisning.

### Kommentarer till resultaträkningen

Nettoomsättningen i moderbolaget uppgick för året till 2 MSEK, vilket är oförändrat i förhållande till föregående år.

Finansnettot är knappt 10 MSEK bättre än föregående år och beror främst på ökade ränteintäkter för moderbolagets fordran på Banverket och Vägverket i fråga om villkorat aktieägartillskott samt lägre räntekostnader för upplåningen.

Årets resultat är ett underskott om 106 MSEK (-115), vilket innebär en förbättring med 9 MSEK eller 8 procent.

Årets skatteintäkt är 41 MSEK och hänför sig till årets skattemässiga underskott samt temporära skillnader på kapitalandelen i Øresundsbro Konsortiet.

## Moderbolagets balansräkning

MSEK	Not	2006-12-31	2005-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Svenska landanslutningar	IX	2 664	2 714
		<b>2 664</b>	<b>2 714</b>
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Kapitalandel Øresundsbro Konsortiet	X	23	23
Fordran på ägare avseende villkorat aktieägartillskott		1 492	1 492
Uppskjuten skattefordran	III	701	643
Långfristiga fordringar		213	151
		<b>2 429</b>	<b>2 309</b>
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>5 093</b>	<b>5 023</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Fordringar på Øresundsbro Konsortiet		1	1
Övriga fordringar		3	3
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	XI	1	1
		<b>5</b>	<b>5</b>
<b>Kassa och bank</b>	XIV	<b>35</b>	<b>9</b>
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>40</b>	<b>14</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>5 133</b>	<b>5 037</b>

Noterna på sid 48-54 utgör en integrerad del av denna årsredovisning.

### Kommentarer till balansräkningen

SVEDAB har finansierat byggnationen av de svenska landanslutningarna genom lån i Riksgäldskontoret. Lånen kommer att betalas tillbaka i takt med att Konsortiet delar ut vinstmedel till ägarbolagen. Investeringskostnaden för de svenska landanslutningarna är drygt tre miljarder SEK. Beroende på hur moderbolagen i framtiden väljer att disponera Konsortiets fria egna kapital, kan SVEDABs lån med nuvarande förutsättningar vara återbetalda senast år 2040.

Moderbolagets räntebärande nettoskuld var vid årets slut 2,4 miljarder SEK (2,3). Den genomsnittliga finansieringskostnaden för 2006 var 3,5 procent (3,8).

MSEK	Not	2006-12-31	2005-12-31
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>			
<i>Bundet eget kapital</i>			
Aktiekapital	XII	<b>8</b>	<b>8</b>
Reservfond		2	2
		<b>10</b>	<b>10</b>
<i>Fritt eget kapital</i>			
Balanserad vinst		701	816
Årets resultat		-106	-115
		<b>595</b>	<b>701</b>
<b>Summa eget kapital</b>		<b>605</b>	<b>711</b>
<b>Avsättningar</b>			
Uppskjuten skatt	VII	365	348
<b>Summa avsättningar</b>		<b>365</b>	<b>348</b>
<b>Långfristiga skulder</b>			
Lån från Riksgäldskontoret	III	4 076	3 886
Övriga skulder		<b>0</b>	<b>2</b>
<b>Summa långfristiga skulder</b>		<b>4 076</b>	<b>3 888</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Leverantörsskulder		2	4
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	XV	<b>85</b>	<b>86</b>
<b>Summa kortfristiga skulder</b>		<b>87</b>	<b>90</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>5 133</b>	<b>5 037</b>
Ställda säkerheter		Inga	Inga
Ansvarsförbindelser		27 804	30 482

## Moderbolagets förändringar i eget kapital

MSEK	Aktie- kapital	Reserv- fond	Balans- rad vinst	Årets resultat	Summa eget kapital
<b>Eget kapital 2004-12-31</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>965</b>	<b>-124</b>	<b>851</b>
Behandling av resultat			-124	124	0
Utdelning avseende 2004			-25		-25
<b>Summa förändringar i eget kapital som inte redovisas i resultaträkningen</b>			<b>-149</b>	<b>124</b>	<b>-25</b>
Årets resultat				-115	-115
<b>Eget kapital 2005-12-31</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>816</b>	<b>-115</b>	<b>711</b>
Behandling av resultat			-115	115	0
<b>Summa förändringar i eget kapital som inte redovisas i resultaträkningen</b>			<b>-115</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Årets resultat				-106	-106
<b>Eget kapital 2006-12-31</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>701</b>	<b>-106</b>	<b>605</b>

Noterna på sid 48-54 utgör en integrerad del av denna årsredovisning.

### Kommentarer till förändringar i eget kapital

Då moderbolaget under de inledande åren redovisar underskott har Banverket och Vägverket bemyndigats att oåterkalleligen vid behov lämna villkorade aktieägartillskott så att SVEDABs egna kapital vid varje tillfälle uppgår till det registrerade aktiekapitalet. Banverkets och Vägverkets villkorade aktieägartillskott sker i form av betalningsutfästelser. För den fordran som SVEDAB därigenom får gentemot Banverket och Vägverket skall verken årligen erlägga ränta, som också tillskjuts i form av betalningsutfästelser.

De villkorade aktieägartillskotten beräknas vara återbetalade till ägarna senast år 2035. Då återstår dock en fordran på ägarna avseende ränta på aktieägartillskotten.

### Utdelningspolicy

Mot bakgrund av att verksamheten under de närmaste åren kommer att visa ett negativt resultat har SVEDAB valt att i rådande läge inte formulera eller lägga fast någon utdelningspolicy.

SVEDAB och A/S Øresund beslutar om och i vilken utsträckning Konsortiet ska dela ut vinstmedel till ägarna. Principerna för vinstutdelning är reglerade i konsortialavtalet mellan de två moderbolagen. Där framgår att vinst ska delas ut i största möjliga utsträckning men inte överstiga vad som i balansräkningen redovisas som Konsortiets nettovinst för året eller stå i strid med god affärssed.

Enligt konsortialavtalet kan ägarna även besluta att Konsortiet ska ställa tillgängliga medel till moderbolagens förfogande i form av lån. Beslut om sådana utbetalningar ska fattas efter sunda affärsmässiga principer.

## Moderbolagets kassaflödesanalys

MSEK	2006	2005
<b>Den löpande verksamheten</b>		
Årets resultat	-106	-115
Justeringar för:		
Skatt	-41	-44
Avskrivningar på materiella anläggningstillgångar	50	50
Finansiella intäkter	-62	-53
Finansiella kostnader	140	140
Övrigt	-1	2
Förändring i rörelsekapital	-2	2
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<b>-22</b>	<b>-18</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>		
Investering i svenska landanslutningar	-1	-3
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>	<b>-1</b>	<b>-3</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>		
Förändring av långfristiga fordringar	0	-171
Upptagna lån	190	356
Betald ränta	-141	-143
Erhållen ränta	0	0
Utbetald utdelning	0	-25
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>	<b>49</b>	<b>17</b>
<b>ÅRETS KASSAFLÖDE</b>	<b>26</b>	<b>-4</b>
Likvida medel vid årets början	9	13
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	<b>35</b>	<b>9</b>
<b>Likvida medel vid årets slut fördelar sig enligt följande:</b>		
Bankmedel	35	9
<b>Summa</b>	<b>35</b>	<b>9</b>

Noterna på sid 48-54 utgör en integrerad del av denna årsredovisning.

# Moderbolagets redovisningsprinciper och upplysningar i noter

(Belopp i MSEK om annat ej anges. Avrundningsdifferenser kan förekomma.)

## **Not I Företagsinformation**

Årsredovisningen för Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB (Moderbolaget) för det räkenskapsåret 2006 har godkänts av styrelsen och verkställande direktören för publicering den 30 mars 2007 och kommer att föreläggas årsstämman den 26 april 2007 för fastställande. Moderbolaget är ett svenskt aktiebolag med säte i Malmö, Sverige.

## **Not II Sammanfattning av viktiga redovisningsprinciper**

### ***Uttalande om överensstämmelse med tilläpade regelverk***

Moderbolagets årsredovisning är upprättad i enlighet med svensk lag och med tillämpning av Redovisningsrådets rekommendation RR 32 (Redovisning för juridiska personer). Detta innebär att IFRS värderings- och upplysningsregler tillämpas med de avvikelser som framgår nedan.

### ***Grunder för upprättandet av redovisningen***

Redovisningen baseras på historiska anskaffningsvärden. Alla belopp anges, om inget annat sägs, i miljoner svenska kronor (MSEK).

### ***Intresseföretagsredovisning***

Kapitalandelen i Øresundsbro Konsortiet redovisas enligt anskaffningsvärdemetoden med avdrag för eventuella nedskrivningar. Det innebär att Konsortiets resultat inte inräknas i kapitalandelens anskaffningsvärde. Som intäkt redovisas endast erhållen utdelning av vinstmedel.

### ***Intäktsredovisning***

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

### ***Intäkter från de svenska landanslutningarna***

Redovisning av intäkter från de svenska landanslutningarna sker i takt med att anläggningen nyttjas.

### ***Inkomstskatter***

Uppskjuten skatt redovisas i enlighet med balansräkningsmetoden, innebärande att uppskjuten skatt beräknas för på balansdagens samtliga identifierade temporära skillnader, dvs mellan å ena sidan tillgångarnas eller skuldernas skattemässiga värden och å andra sidan deras redovisade värden.

Uppskjutna skattefordringar redovisas för bolagets outnyttjade underskottsavdrag, i den utsträckning det är sannolikt att framtida skattepliktiga vinster kommer att finnas tillgängliga och mot vilka de outnyttjade underskottsavdragen kan komma att utnyttjas. Värdering av samtliga skatteskulder/-fordringar sker till nominella belopp, och görs enligt de skatteregler och skattesatser som är beslutade eller som är aviserade och med stor säkerhet kommer att fastställas. De uppskjutna skattefordringarnas redovisade värden prövas vid varje balansdag.

### ***Materiella anläggningstillgångar***

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

Tillkommande utgifter läggs till tillgångens redovisade värde endast då det är sannolikt att de framtida ekonomiska fördelarna som är förknippade med tillgången kommer att komma koncernen tillgodo och tillgångens anskaffningsvärde kan mätas på tillförlitligt sätt. Utgifter för reparation och underhåll redovisas som kostnader.

Materiella anläggningstillgångar skrivs av linjärt över tillgångarnas bedömda nyttjandeperiod, som normalt är 5 till 100 år.

Redovisat värde för materiella anläggningstillgångar prövas beträffande eventuell värdeminskning när det finns någon indikation som tyder på att tillgångens värde kan ha minskat. En tillgång skrivs ned när det redovisade värdet överstiger återvinningsvärdet. Med återvinningsvärde avses det högsta av nettoförsäljningsvärdet och nyttjandevärdet.



Tillgångarnas restvärde och nyttjandeperiod prövas varje balansdag och justeras vid behov.

Nyttjandevärdet utgörs av nuvärdet av de förväntade framtida kassaflödena, vilka diskonteras med en vägd kapitalkostnad som tar hänsyn till en relevant, marknadsmässig kapital-struktur. För tillgångar som inte till övervägande del genererar oberoende kassaflöden, fastställs återvinningsvärdet för den kassagenererande enheten till vilken tillgången hör. En eventuell nedskrivning redovisas i resultaträkningen.

### **Finansiella instrument**

#### *Låneskulder, räntor och likvida medel*

Lånekostnader utgörs av ränta på lån samt andra kostnader för lånen såsom t ex uppläggningsavgifter. Lånekostnader belastar resultatet i den period till vilken de hänför sig.

Låneskulder redovisas till upplupet anskaffningsvärde. Låneskulder bokas bort vid amortering. Som likvida medel klassificeras kassa- och banktillgodohavanden. Låneskulder och likvida medel redovisas enligt likviddagsprincipen.

#### *Redovisat och verkligt värde*

För de finansiella tillgångar och skulder där redovisat värde avviker från verkligt värde redovisas verkligt värdet i not. För övriga finansiella instrument sammanfaller det redovisade värdet med verkligt värde. Detta gäller till exempel för kundfordringar och leverantörsskulder.

### **Ersättningar till anställda**

#### *Pensionsförpliktelser*

I moderbolaget finns avgiftsbestämda pensionsplaner, vilket innebär betalning av fastställda avgifter till separata juridiska enheter utan någon förpliktelse att betala ytterligare avgifter. Pensionsplanerna finansieras genom inbetalningar från bolaget och belastar resultatet i takt med att förmånerna intjänas. Pensionsåtaganden är tryggade genom försäkring i Alecta och redovisas som en avgiftsbestämd plan. Se vidare not VIII.

### **Kassaflödesanalys**

Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod.

### **Not III Finansiell riskhantering och exponering**

SVEDABs upplåning sker i Riksgäldskontoret i enlighet med proposition 1996/97:161. Utifrån detta fastställer sedan styrelsen riktlinjer för upplåningen. Enligt propositionen får SVEDAB maximalt låna upp 2,6 miljarder SEK i prisnivå januari 1997 för planering, byggande och drift av de svenska landanslutningarna exklusive moms och räntor. Hittills har SVEDAB lånat 4 076 MSEK i löpande prisnivå, dock fortfarande utan att överskrida den beviljade låneramen. Marginalen till låneramen var vid årets slut drygt 100 MSEK beräknat i prisnivå januari 1997.

SVEDAB har upplåning endast i SEK. Finansieringskostnaderna är beroende av den generella ränteutvecklingen, räntebindingstiden samt hur portföljen är fördelad mellan fast och rörlig ränta. Bolaget strävar efter bästa möjliga räntevillkor genom att skapa en jämn fördelning av löptider och lånevolymer. SVEDAB tar upp lån både till fast och rörlig ränta. Andelen lån med rörlig ränta får enligt styrelsebeslut uppgå till maximalt 20 procent av den totala lånevolymen och uppgick 2006-12-31 till 9 procent.

Under 2006 har lån med antingen rörlig ränta eller ränteförfall under det kommande året ökat från 20 till 31 procent. Knappt 60 procent av dagens lånevolymer förfaller inom de kommande två åren och därför planerar SVEDAB att under 2007 ta upp lån med längre räntebindingstid än vad bolaget tidigare haft. SVEDAB har under 2006 refinansierat 1 090 MSEK och tagit upp nya lån för 190 MSEK. Refinansieringen för 2007 beräknas till 890 MSEK och nyupplåningen till 175 MSEK.

Moderbolagets räntexponering netto*	2006	2005
Rörlig	31 %	20 %
Fast	69 %	80 %

\* Moderbolagets räntefördelning beräknas på bolagets upplåning och likvida medel.

Då SVEDAB uteslutande lånar i Riksgäldskontoret och inte har några derivat föreligger ingen kreditrisk. SVEDABs långfristiga fordran på aktieägarna Banverket och Vägverket i fråga om villkorta aktieägartillskott samt upplupen ränta uppgår till 1 705 MSEK (1 643).

### Not IV Osäkerhet i uppskattningar

Vissa antaganden om framtiden och vissa uppskattningar och bedömningar per balansdagen har särskild betydelse för värderingen av tillgångarna och skulderna i balansräkningen. Nedan diskuteras de områden där risken för värdeförändringar under det efterföljande året är störst på grund av att antagandena eller uppskattningarna kan behöva ändras.

När det redovisade värdet för materiella anläggningstillgångar granskas beträffande eventuell värdeminskning görs antaganden om den framtida realränteutvecklingen, trafiktillväxten och behovet av reinvesteringar.

Trots att SVEDAB har redovisat förluster de senaste åren redovisas en uppskjuten skattefordran. De inledande åren med förluster ligger helt i linje med förutsättningarna som de svenska och danska regeringarna gav i samband med beslutet om den fasta förbindelsen över Öresund. Med nuvarande förutsättningar avseende trafikutveckling görs bedömningen att SVEDAB kan påbörja utnyttjandet av underskottsavdragen senast år 2020.

### Not V Nettoomsättning

Nettoomsättningen omfattar banavgifter från Banverket för nyttjande av järnvägen.

	2006	2005
Intäkter från järnvägen	2	2
<b>Summa</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

### Not VI Revisionsarvode och andra kostnadsersättningar

TSEK	Revision		Övrigt	
	2006	2005	2006	2005
Riksrevisionen	15	36	0	0
Öhrlings PricewaterhouseCoopers	480	475	385	535
<b>Summa</b>	<b>495</b>	<b>511</b>	<b>385</b>	<b>535</b>

Övrigt avser främst revisionsnära rådgivning angående övergången till International Financial Reporting Standards (IFRS) och redovisnings- och rapporteringsfrågor.

### Not VII Löner, andra ersättningar och sociala kostnader

	2006	2005
Löner och andra ersättningar	1,6	3,7
Sociala kostnader	1,5	2,3
(varav pensionskostnader)	(1,3)	(1,1)

Årets kostnad för löner och andra ersättningar till styrelse och verkställande direktör uppgår till TSEK 1 008 (2 631). Härav avser arvode till styrelseordförande TSEK 119 (118).

Till verkställande direktören Lars Christiansson har under året utgått lön och annan ersättning, inklusive förmåner på total 829 TSEK. Verkställande direktören omfattas av ITP-planen i Alecta. Vid eventuell uppsägning av utgår lön under uppsägningstiden som är 6 månader samt ett avgångsvederlag motsvarande 18 månaders löne- och anställningsförmåner. Vid ny anställning ska avgångsvederla-

get reduceras med belopp som motsvarar den nya inkomsten. Christiansson äger också rätt att själv säga upp sin anställning med rätt till avgångsvederlag enligt ovan om bolagets verksamhet förändras på ett av görande sätt eller om bolaget fusioneras med annat bolag, säljes eller privatiseras eller om verksamheten på annat sätt förändras så att de idag gällande förutsättningarna inte längre föreligger.

## Pensionskostnader

### Pensionsförsäkring i Alecta

Åtaganden för ålderspension och familjepension för tjänstemän i Sverige tryggas bl a genom en försäkring i Alecta. Enligt ett uttalande från Redovisningsrådets Akutgrupp, URA 42, är detta en förmånsbestämd plan som omfattar flera arbetsgivare. För räkenskapsåret 2006 har SVEDAB inte haft tillgång till sådan information som gör det möjligt att redovisa denna plan som en förmånsbestämd plan. Pensionsplanen enligt ITP som tryggas genom en försäkring i Alecta redovisas därför som en avgiftsbestämd plan. Årets avgifter för pensionsförsäkringar som är tecknade i Alecta uppgår till 558 tkr (139 tkr). Alectas överskott kan fördelas till försäkringstagarna och/eller de försäkrade. Vid utgången av 2006 uppgick Alectas överskott i form av den kollektiva konsolideringsnivån till 143,1 procent (128,5 procent). Den kollektiva konsolideringsnivån utgörs av marknadsvärdet på Alectas tillgångar i procent av försäkringsåtagandena beräknade enligt Alectas försäkringstekniska beräkningsantaganden, vilka inte överensstämmer med IAS19.

	2006		2005	
	Antalet anställda	Varav män	Antalet anställda	Varav män
Medelantal anställda				
Sverige	2	50%	3	67%

	2006		2005	
	Antal på balansdagen	Varav män	Antal på balansdagen	Varav män
Styrelseledamöter och ledande befattningshavare				
Styrelseledamöter	4	100%	4	100%
Verkställande direktörer	1	100%	1	100%

## Not VIII Inkomstskatter

	2006	2005
Inkomstskatter fördelar sig enligt följande		
Förändring i uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	-17	-31
Uppskjuten skatt som belöper på årets underskottsavdrag	58	75
<b>Summa inkomstskatt</b>	<b>41</b>	<b>44</b>

### Skillnad mellan redovisad skatteintäkt och skatteintäkt baserad på gällande skattesats

Redovisat resultat före skatt	-147	-159
Skatteintäkt enligt gällande skattesats	41	44
Skatt på årets resultat enligt resultaträkningen	41	44

### Temporära skillnader

Temporära skillnader föreligger i de fall tillgångars eller skulders redovisade respektive skattemässiga värden är olika. Temporära skillnader avseende följande poster har resulterat i uppskjutna skattefordringar och uppskjutna skatteskulder:

### Uppskjuten skattefordran

Underskottsavdrag	701	643
<b>Summa uppskjutna skattefordringar</b>	<b>701</b>	<b>643</b>

### Uppskjuten skatteskuld

Kapitalandel Øresundsbro Konsortiet	365	348
<b>Summa uppskjutna skatteskulder</b>	<b>365</b>	<b>348</b>

Uppskjuten skatt har beräknats på de temporära skillnaderna inklusive de skattemässiga underskottsavdragen med 28 procent.

Trots att SVEDAB redovisat förluster de senaste åren redovisas en uppskjuten skattefordran. De inledande åren med förluster ligger helt i linje med förutsättningarna som de svenska och danska regeringarna gav i samband med beslutet om den fasta förbindelsen över Öresund. Med nuvarande förutsättningar avseende trafikutveckling beräknas SVEDAB kunna påbörja utnyttjandet av underskottsavdragen senast år 2020.

## Not X Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar består främst av de svenska landanslutningarna. Avskrivningar enligt plan sker sedan anläggningen togs i drift, dvs den 1 juli 2000. Anskaffningsvärdet har minskats med EU-bidrag.

Avskrivningarna beräknas på tillgångarnas anskaffningsvärde och fördelas över den beräknade nyttjandetiden. De svenska landanslutningarna har delats upp i enheter med olika nyttjandetider (s k komponentavskrivning) där grundkonstruktionen skrivs av över 100 år.

*Följande procentsatser har använts vid avskrivning:*

Baskonststruktion, svenska landanslutningar	1 %
Fasad- & bullerdämpande åtgärder, svenska landanslutningar	2 %
Byggnation väg & järnväg, svenska landanslutningar	2,5 %
Mekaniska och tekniska installationer, svenska landanslutningar	4 %
Övriga materiella anläggningstillgångar	20 %

Vid beräkning av återvinningsvärde för tillgångarna anses Øresundsbron och de svenska landanslutningarna tillsammans utgöra en kassagenererande enhet.

	Svenska landanslutningar		Övriga materiella anläggningstillgångar	
	2006	2005	2006	2005
<b>Ingående ackumulerat anskaffningsvärde</b>	2 987	2 984	0,5	1,3
Investering	0	3	0	0
Försäljning och utrangering	-1	0	-0,1	-0,8
<b>Utgående ackumulerat anskaffningsvärde</b>	<b>2 986</b>	<b>2 987</b>	<b>0,4</b>	<b>0,5</b>
Ingående ackumulerade avskrivningar	-273	-223	-0,3	-0,9
Årets avskrivningar	-50	-50	0	-0,2
Försäljning och utrangering	1	0	0	0,8
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-322</b>	<b>-273</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,3</b>
<b>Utgående planenligt restvärde</b>	<b>2 664</b>	<b>2 714</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>
Lånekostnader inkluderade i anskaffningsvärdet, %	13%	13%		

Övriga materiella anläggningstillgångar består till största delen av inventarier, datorer och bilar.

## Not X Finansiella anläggningstillgångar

### *Kapitalandel i Øresundsbro Konsortiet*

Andelarna avser ett innehav på 50 procent i Øresundsbro Konsortiet, org nr 946001-3387, med säte i Malmö och Köpenhamn. Moderbolagets anskaffningsvärde på andelarna uppgår till nominellt värde 25 MDKK, omräknat till 23 MSEK. Resterande andel ägs av A/S Øresund, där den yttersta ägaren är den danska staten. Det föreligger inga legala krav på att det ackumulerade underskottet i Øresundsbro Konsortiet behöver täckas av ägarna i form av kapitaltillskott.

### *Fordran på ägare avseende villkorat aktieägartillskott*

I enlighet med 2001 års ekonomiska vårproposition tillförs SVEDAB kapitaltillskott i form av betalningsutfästelser (reverser) för att täcka upp de negativa resultaten, så att SVEDABs egna kapital vid varje tillfälle uppgår till det registrerade aktiekapitalet. Betalningsutfästelserna belöper med ränta, vilken också tillförs i form av betalningsutfästelser. Den upplupna räntan redovisas under långfristiga fordringar.

	2006	2005
Ingående fordran avseende beslutade aktieägartillskott	1 492	1 322
Årets beslutade aktieägartillskott	0	170
<b>Utgående fordran på ägare avseende villkorat aktieägartillskott</b>	<b>1 492</b>	<b>1 492</b>
<b>Långfristiga fordringar</b>		
Ingående balans	151	98
Upplupen ränta på fordran avseende villkorat aktieägartillskott	62	53
<b>Summa</b>	<b>213</b>	<b>151</b>

Upplupen ränta avser ränta på fordran på ägare avseende villkorat aktieägartillskott.

## Not XI Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	2006	2005
Förutbetalda hyres- och försäkringskostnader	1	1
<b>Summa</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

## Not XII Eget kapital

### Aktier

Aktiekapitalet består av 8 000 aktier med kvotvärde 1 000 SEK. Alla aktier har samma röstvärde.

### Villkorat aktieägartillskott

Aktieägarna har lämnat villkorat aktieägartillskott som uppgår till totalt 1 492 (1 492).

## Not XIII Långfristiga skulder

### Finansiell nettoskuld

Moderbolagets finansiella nettoskuld uppgår till 1 692 (1 650) MSEK och fördelar sig enligt följande:

### Redovisade värden

Valuta	Lån	Periodise- rade räntor	Finansiella anläggnings- tillgångar	Likvida medel	Summa
					Nettoskuld
<b>2006</b>					
SEK	4 076	80	-2 429	-35	1 692
<b>Summa</b>	<b>4 076</b>	<b>80</b>	<b>-2 429</b>	<b>-35</b>	<b>1 692</b>
<b>Verkligt värde</b>	<b>4 038</b>	<b>80</b>	<b>-2 429</b>	<b>-35</b>	<b>1 654</b>
<b>2005</b>					
SEK	3 886	82	-2 309	-9	1 650
<b>Summa</b>	<b>3 886</b>	<b>82</b>	<b>-2 309</b>	<b>-9</b>	<b>1 650</b>
<b>Verkligt värde</b>	<b>3 927</b>	<b>82</b>	<b>-2 309</b>	<b>-9</b>	<b>1 691</b>

Räntebärande nettoskuld värderad till upplupet anskaffningsvärde uppgick vid årets slut till 2 398 MSEK (2 287).

Upplysningar om räntebindningstid, effektiv ränta, känslighetsanalys samt förfallotider avseende moderbolagets upplåning finns i not 19 i avsnittet ”Koncernens redovisningsprinciper och upplysningar i noter”

## Not XIV Checkräkningskredit

Beviljat belopp på checkräkningskredit uppgår till 75 (75).

## Not XV Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2006	2005
Upplupna löner, semesterlöner och sociala avgifter	1	1
Upplupna räntekostnader	80	82
Övriga upplupna kostnader	4	3
<b>Summa</b>	<b>85</b>	<b>86</b>

## Not XVI Ansvarsförbindelser och åtaganden

	2006	2005
Ansvarsförbindelser för vilka moderbolaget har solidariskt ansvar tillsammans med A/S Øresund består av: Solidariskt ansvar tillsammans med A/S Øresund för skulderna i Øresundsbro Konsortiet	27 804	30 482
<b>Summa</b>	<b>27 804</b>	<b>30 482</b>

### Åtaganden

SVEDAB har ingått drifts- och underhållsavtal som gäller dels till 31 december 2010 med ett totalt nettobelopp på 20 MSEK dels till 31 december 2050 med ett totalt nettobelopp på 31 MSEK. Därutöver finns ett driftsavtal som löper till vidare, med en beräknad årlig kostnad på 2 MSEK.

### Not XVII Upplysningar om närstående

#### *Ägarförhållanden*

Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB är i sin helhet ägt av svenska staten genom Vägverket och Banverket. Vägverket och Banverket har ställt ut en kapitaltäckningsgaranti till skydd för SVEDABs egna kapital.

#### *Transaktioner med närstående*

SVEDABs utbud av tjänster består av upplåtande av den anslutande väg- och järnvägsförbindelsen till Øresundsbron. Vägförbindelsen upplåtes avgiftsfritt till allmänheten. Järnvägsförbindelsen upplåtes till diverse järnvägsoperatörer genom Banverket och för detta erhåller SVEDAB marknadsmässig ersättning.

SVEDAB köper, via Vägverket och Banverket, tjänster för drift och underhåll av landanslutningarna.

I övrigt köper SVEDAB produkter och tjänster från statliga myndigheter och bolag till marknadsmässiga priser och i övrigt på normala kommersiella villkor. Enskilt svarar varken staten, de statliga myndigheterna eller de statliga bolagen för en väsentlig del av SVEDABs resultat.

### Not XIX Information om bolaget

Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB är ett privat aktiebolag med säte i Malmö. Bolaget är registrerat i Sverige, och dess huvudkontor har adressen: Östergatan 20, Box 4044, 203 11 MALMÖ.

Resultat- och balansräkningarna fastställs på årsstämma 2007-04-26.

Malmö 2007-03-30



Jörgen Andersson

*Ordförande*



Göran Ahlström



Ingemar Skogö



Sven Bärström



Lars Christiansson

*Verkställande direktör*

Vår revisionsberättelse avseende denna årsredovisning  
har avgivits 2007-03-30

Mikael Eriksson

*Auktoriserad revisor*

Bertil Forsslundh

*Auktoriserad revisor*

Till årsstämman i  
Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB  
Org nr 556432-9083

Vi har granskat årsredovisningen, koncernredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning i Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB för år 2006. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för räkenskapshandlingarna och förvaltningen och för att årsredovisningslagen tillämpas vid upprättandet av årsredovisningen samt för att internationella redovisningsstandarder IFRS sådana de antagits av EU och årsredovisningslagen tillämpas vid upprättandet av koncernredovisningen. Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen, koncernredovisningen och förvaltningen på grundval av vår revision.

Revisionen har utförts i enlighet med god revisionssed i Sverige. Det innebär att vi planerat och genomfört revisionen för att med hög men inte absolut säkerhet försäkra oss om att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter. En revision innefattar att granska ett urval av underlagen för belopp och annan information i räkenskapshandlingarna. I en revision ingår också att pröva redovisningsprinciperna och styrelsens och verkställande direktörens tillämpning av dem samt att bedöma de betydelsefulla uppskattningar som styrelsen och verkställande direktören gjort när de upprättat årsredovisningen och koncernredovisningen samt att utvärdera den samlade informationen i årsredovisningen och koncernredovisningen. Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningskyldig mot bolaget. Vi har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen. Vi anser att vår revision ger oss rimlig grund för våra uttalanden nedan.

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en rättvisande bild av bolagets resultat och ställning i enlighet med god redovisningssed i Sverige. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med internationella redovisningsstandarder IFRS sådana de antagits av EU och årsredovisningslagen och ger en rättvisande bild av koncernens resultat och ställning. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och för koncernen, disponerar vinsten i moderbolaget enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Malmö den 30 mars 2007

Mikael Eriksson  
*Auktoriserad revisor*

Bertil Forsslundh  
*Auktoriserad revisor*

## Styrelse, ledning och revisorer



**Jörgen Andersson,**

f 1946,

Ordförande. Generaldirektör  
Näringsdepartementet, (f d statsråd). Styrelseordförande  
i Øresundsbro Konsortiet, Connect Syd,  
Sjöfartsverket och Nordisk Etanolproduktion AB.  
Styrelseledamot i Concordiabus AB och Connect Sverige  
I styrelsen sedan 2001.



**Göran Ablström,**

f 1936,

Direktör. Styrelseledamot i Øresundsbro Konsortiet,  
och E.ON Sverige AB.  
I styrelsen sedan 1992.



**Sven Bärström,**

f 1943,

Ställföreträdande Generaldirektör Banverket.  
Ordförande i A-Banan Projekt AB och Tunnelpersona-  
len i Malmö AB. Styrelseledamot i Øresundsbro  
Konsortiet. Suppleant i Botniabanan AB.  
I styrelsen sedan 2006.



**Ingemar Skogö,**

f 1949,

Generaldirektör Vägverket.  
Styrelseordförande i MAX-lab. Styrelseledamot i  
Vägverket, Øresundsbro Konsortiet och Dala Airport  
AB.  
I styrelsen sedan 1994.

**Revisorer**

**Mikael Eriksson**

Auktoriserad revisor  
Örhings PricewaterhouseCoopers  
Revisor i SVEDAB sedan 1999.

**Bertil Forslundh**

Auktoriserad revisor  
Riksrevisionen  
Revisor i SVEDAB sedan 2003.

**Företagsledning**

**Lars Christiansson,**

f 1946  
Verkställande direktör  
Anställd sedan 2006.



### Statens ägarroll

De statliga företagen skall utöver aktiebolagslagen och bokföringslagen även följa statens riktlinjer för extern rapportering. Företag med statligt ägande ägs ytterst av svenska folket och har därmed ett stort allmänintresse. Företagen skall därför vara minst lika genomlysta som de bästa börsnoterade företagen.

Regeringskansliet har uppdrag att aktivt följa och förvalta statens tillgångar så att värdeutvecklingen blir den bästa möjliga och i de fall det är aktuellt de särskilda samhällsintressena infrias. Uppföljningen och utvärderingen sker genom såväl ekonomiska analyser som genom styrelsearbete och dialoger med styrelsens ordförande. Målet för Regeringskansliets rapportering är att lämna en konsekvent och tydlig rapportering med relevanta jämförelsetal. Det ankommer på företagets styrelser att tillse att kvartalsrapporter och årsredovisningar uppfyller statens riktlinjer. Regeringens mål är att styrelserna skall ha hög kompetens som är väl anpassade till företagets verksamhet.

### Revisorerna

Revisorerna skall utöver den sedvanliga granskningen även utvärdera hur företagsledningen och styrelsen lever upp till regeringens riktlinjer avseende extern rapportering och anställningsavtal. Revisorerna och tjänstemännen inom regeringskansliet som ansvarar för förvaltningen av de helägda statliga bolagen skall föra en löpande dialog.

### SVEDAB-koncernen

SVEDAB koncernen består av SVEDAB och det till 50 procent ägda Øresundsbro Konsortiet. Samverkan mellan SVEDAB och Konsortiet är fastställt i ett konsortialavtal. I avtalet regleras arbetsformer och ansvar, samt kravet på insyn i Konsortiet angelägenheter. Den huvudsakliga verksamheten sker i Konsortiet och SVEDABs redovisningar utgår i huvudsak från underlag som rapporteras av Konsortiet. Konsortiets styrelse skall tillse att ägarbolagen och Sveriges och Danmarks regeringar bereds full insyn i konsortiet angelägenheter. I SVEDABs arbetsordning för styrelsen är det fastlagt att styrelsen tillsammans med det danska moderbolaget och i samråd med Konsortiet fastställer rapporteringsrutinerna för

Øresundsbro Konsortiet till moderbolagen. Styrelsen skall fortlöpande bevaka att rapportrutinerna tillämpas.

### Styrelsens arbete 2006

SVEDABs styrelse består av fyra ledamöter, varav två är ägarrepresentanter. Vid en extra bolagsstämma i februari 2006 valdes Sven Bårström in som ny ledamot efter Bo Bylund. Övriga ledamöte omvaldes i sin helhet vid årsstämman i maj 2006. Några suppleanter har inte utsetts. Verkställande direktören ingår inte i styrelsen utan deltar som föredragande.

Under verksamhetsåret 2006 har fem ordinarie och två extra styrelsemöten hållits med följande huvudpunkter:

februari	Anställning av ny VD
mars	Bokslut, genomgång med revisorerna
maj	Kvartalsrapport
augusti	Halvårsbokslut, prognos
november	Kvartalsrapport
december	Budget, prognos, finansiering

Vid sammanträdena har även behandlats bland annat VD:s anställningsvillkor och implementering av bolagskoden.

I arbetsordningen för styrelsen finns angivet dess ansvar och befogenheter, storlek och sammansättning, anvisningar för sammanträden och protokoll samt arbetsfördelning mellan styrelseordförande och VD m m. Styrelsens instruktion och arbetsordning ses över och fastställs varje år. Revisorerna rapporterar varje år personligen sina iakttagelser från granskningen och bedömningen av bolagets interna kontroll. Styrelsen och revisorerna träffas även i samband med den översiktliga granskning som görs vid halvårsrapporten.

Ersättning till styrelsen har utgått med 179 000 kronor under 2006, varav 119 000 kronor avser arvode till styrelsens ordförande. För ägarrepresentanterna utgår inget styrelsearvode i enlighet med Regeringens riktlinjer.

## Svensk kod för bolagsstyrning

SVEDAB ägs till 100 procent av den Svenska Staten. Aktierna förvaltas av Vägverket och Banverket. SVEDABs uppgift är att äga och förvalta Øresundsbron och de svenska landanslutningarna. För att bygga och driva Øresundsbron bildade SVEDAB och dess danska motsvarighet, A/S Øresund, Øresundsbro Konsortiet i vilket de båda moderbolagen äger hälften var.

Såsom aviserades i SVEDABs Årsredovisning för 2005 genomfördes under 2006 en intern analys i såväl moderbolaget SVEDAB som i Øresundsbro Konsortiet av hur en implementering av Koden skulle kunna genomföras och vilka konsekvenser detta skulle få för styrning, kontroll och uppföljning av verksamheterna. För detta analysarbete svarade Öhrlings PricewaterhouseCoopers i samarbete med bolagens ledning.

Bolagskonstruktionen för ägande, förvaltning och drift av Øresundsbron är speciell. Ägarkontrollen regleras ingående i ett konsortialavtal mellan det danska moderbolaget A/S Øresund och det svenska moderbolaget SVEDAB, som äger 50 procent var i Øresundsbron och i det operativa dotterbolaget Øresundsbro Konsortiet. Konsortiets uppgift är att äga bron samt finansiera och operativt driva densamma. Verksamheten i Konsortiet finansieras med omfattande lån i enlighet med beslut fattade av den svenska och den danska regeringen.

Utöver det ordinarie revisionsarbetet innehåller även konsortialavtalet regler

för styrning, kontroll och insyn så att både Sveriges och Danmarks regeringar bereds full insyn i Konsortiets angelägenheter. Sverige och Danmark garanterar Konsortiets lån. Konsortiets styrelse fastställer årligen en gällande finansstrategi inom ramen för de finansiella riktlinjer som upprättats. Strategin och riktlinjerna samt uppföljningen är också förankrade i enlighet med den överenskommelse som Konsortiet har med Riksgäldskontoret och Danmarks Nationalbank om insyn och kontroll av bolagets finansiella verksamhet.

Mot bakgrund av dels Øresundsbro Konsortiets speciella struktur, som angivits ovan, dels pga av den speciella ägarkonstruktionen, har moderbolaget SVEDAB samt Konsortiet beslutat att den insyn och kontroll som Koden för bolagsstyrning rekommenderar i allt väsentligt är uppfyllda inom ramen för nuvarande strukturer. Detta bekräftas av den analys som gjordes under 2006 med hjälp av Öhrlings PricewaterhouseCoopers. Samtidigt har SVEDAB och Konsortiet beslutat att under 2007 undersöka huruvida en implementering av tillämpliga delar av Kodens rekommendationer för förstärkt finansiell kontroll kan bidra till effektivare styrning.

Slutligen kan konstateras att såväl SVEDAB som Konsortiet följer de riktlinjer som satts för statens bolag.

## Kort historik

### 1991

Det grundläggande beslutet togs att bygga den fasta förbindelsen över Öresund. Sveriges och Danmarks regeringar undertecknade det mellanstatliga avtalet i mars 1991.

SVEDAB bildades i september 1991.

### 1992

Øresundsbro Konsortiet bildades i januari 1992.

### 1994

Den svenska regeringen godkände i juni 1994 förslaget till utformning av bron efter ingående miljökonsekvensutredningar.

### 1995

Kontrakt tecknades med de entreprenörer som skulle svara för byggnationen av Øresundsbron.

I december 1995 togs det första spadtaget avseende de svenska landanläggningarna.

### 2000

Förbindelsen invigdes den 1 juli 2000, före fastlagd tidplan och inom ramarna för budget och högt ställda miljökrav.

Under andra halvåret 2000 trafikerade totalt 1,7 miljoner vägfordon Øresundsbron, motsvarande knappt 9 200 fordon per dygn. Utvecklingen motsvarade förväntningarna bortsett från den tunga lastbilstrafiken som blev mindre än beräknat.

### 2001

Utfallet för vägtrafiken blev totalt 3 miljoner fordon eller 8 100 fordon per dygn, vilket var lägre än förväntat. Prissättningen justerades och rabattsystem infördes. Tågtrafiken visade en positiv utveckling.

### 2002

Totalt under året trafikerade 3,4 miljoner vägfordon bron – motsvarande 9 400 fordon per dygn – en ökning med 16 procent. Tågtrafiken ökade med 11 procent.

I slutet av 2002 hade över 20 miljoner bilresenärer passerat över Øresundsbron och mer än 13 miljoner hade åkt med tågen över bron.

### 2003

I snitt trafikerades bron varje dygn av 10 360 fordon, totalt 3,8 miljoner fordon under året. Vägtrafiken ökade med 10 procent och tågtrafiken ökade med 6 procent.

Ett skatteavtal ingicks mellan Sverige och Danmark som förväntas underlätta för alla som pendlar över sundet mellan bostad och arbete.

### 2004

Totalt omfattade vägtrafiken 4,3 miljoner fordon – i snitt 11 816 per dygn. Vägtrafiken ökade med 14 procent och tågtrafiken med 9 procent, vilket väl överträffade prognoserna.

I januari hade sammanlagt 50 miljoner resenärer färdats över Øresundsbron sedan den öppnades och i september passerade fordon nummer 15 000 000 över bron.

### 2005

BroPass introducerades, vilket innebär att kunderna betalar en fast årsavgift och ges ett rabatterat pris under 12 månader.

### 2006

Den regionala trafiken står för merparten av trafikökningen. Under året ökar pendlingstrafiken med 43 procent jämfört med året innan.

## Organisation

Verkställande direktör, *Lars Christiansson*

Ekonomichef, *Ulrika Ekstrand*

Driftsansvarig, *Fredrik Liljeqvist*

## Tidpunkter för ekonomisk information

SVEDAB lämnar följande ekonomiska rapporter om verksamhetsåret 2006:

Delårsrapport januari – mars, 25 maj 2007

Delårsrapport januari – juni, 31 augusti 2007

Delårsrapport januari – september, 23 november 2007

Bokskultskommuniké – 31 januari 2008

Årsredovisning 2007 – mars 2008

Rapporterna finns tillgängliga på företagets hemsida [www.svedab.se](http://www.svedab.se)

De kan även beställas från SVEDAB AB, Box 4044, 203 11 Malmö

Tel: 040-660 98 80. Fax: 040-20 22 75. e-post: [svedab@svedab.se](mailto:svedab@svedab.se)

På hemsidan finns mer information om SVEDAB och dess verksamhet