

TRAFFIC MANAGEMENT FINLAND

Verksamhetsberättelse och bokslut 2019



Så här läser du rapporten



Årsöversikt 2019

Strategi, centrala händelser under 2019 samt ansvarsöversikt.



Redogörelse för förvaltning och ersättningar 2019

Information om bolagets förvaltnings- och styrsystem samt verkställande direktörens och styrelseledamöternas löner och ersättningar.



Verksamhetsberättelse och bokslut 2019

En beskrivning av verksamheten år 2019 samt en sammanfattning av bolagets ekonomiska resultat och ekonomiska ställning.

Innehåll

Styrelsens verksamhetsberättelse	3
Bokslut	10
Koncernens resultaträkning	11
Moderbolagets resultaträkning	11
Koncernens balansräkning	12
Moderbolagets balansräkning	12
Koncernens finansieringsanalys	14
Moderbolagets finansieringsanalys	14
Noter	15
Underskrift av bokslut	21
Revisionsanteckning	21
Revisionberättelse	22

Styrelsens verksamhetsberättelse

Traffic Management Finland-koncernens uppgifter

Traffic Management Finland Oy (TMF) är ett statsägt bolag med specialuppgifter som ägarstyrs av Kommunikationsministeriet. Bolaget har som uppgift att erbjuda avancerade tjänster för styrning och hantering av flyg-, sjö-, järnvägs- och vägtrafik samt att på ett ansvarsfullt sätt säkerställa trafiksäkerheten och smidigheten inom alla trafikformer. Bolagets specialuppgift är att samla in, förvalta, utnyttja och tillhandahålla information som relaterar till styrtjänsterna jämligt till andra aktörer för att möjliggöra ny affärsverksamhet.

Staten har ett särskilt intresse som bolagets ägare. Bolaget har en samhälls-, industri-, säkerhets- och transportpolitisk uppgift som fastställs av staten. TMF producerar nödvändiga tjänster för trafikstyrning och trafikhantering som samhället, näringslivet samt myndigheterna behöver. Med tjänsterna säkerställs smidig och säker trafik samt trafikstyrningens och trafikhanterings funktionssäkerhet i alla situationer.

Bolagets specialuppgift är att erbjuda, upprätthålla och utveckla tjänster för trafikstyrning och -hantering för försvars- och säkerhetsmyndigheternas behov i den utsträckning som det är motiverat för att de ska kunna sköta sina lagstadgade uppgifter. Styrningen av denna specialuppgift säkerställs i första hand med verksamhetsområdets lagstiftning.

Enligt statsrådets principbeslut om ägarpolitiken från den 13 maj 2016 eftersträvar staten i fråga om bolagsinnehavet ett så bra ekonomiskt och samhälleligt bruttoresultat som möjligt. TMF:s ekonomiska bruttoresultat bedöms utgående från hur och med vilka kostnader bolaget uppfyller sin samhälleliga uppgift. Bolaget strävar efter att affärsverksamhetens kostnadseffektivitet förbättras och att affärsverksamheten i sin helhet är företagsekonomiskt lönsamt. Bolagets samhälleliga slagkraft framgår till exempel genom effektiviserad rörlighet och transport, smidigare trafik och förbättrad trafiksäkerhet samt trafikens minskade utsläpp. Dessutom har bolaget som uppgift att främja att nya mark-

nadsorienterade trafik tjänster skapas.

Lagen om statens bolagsinnehav och ägarstyrning (1368/2007) reglerar riksdagens, statsrådets och ministeriets styrning. Centrala riktlinjer om statens ägarpolitik fastställs i statsrådets principbeslut om ägarpolitiken (2016) samt i statsrådets övriga rådgivning. Vid anställning iakttar bolaget statsrådets aktuella principbeslut om ägarpolitiken. Inom bolaget tillämpas även Kommunikationsministeriets 1.1.2019 givna rekommendation för noterade bolags förvaltnings- och styrningssystem (Corporate Governance). Bolaget iakttar i sin verksamhet i tillämpliga delar Värdepappersmarknadsförbundet rf:s kod för bolagsstyrning av börsnoterade bolag (2015) samt OECD:s Corporate Governance-rekommendationer. Det övergripande målet för bolagets förvaltning och beslutsfattande är att utveckla och upprätthålla god förvaltningspraxis. Kommunikationsministeriet har godkänt bolagets ägarstrategiska riktlinjer 16.10.2019.

Traffic Management Finland har nära samarbete med ett omfattande nätverk av

kunder och samarbetspartner. Centrala intressegrupper vad gäller genomförande av bolagets uppgifter är Trafikledsverket (väg-, sjö- och järnvägstrafik) och Finavia samt flygbolagen (flygtrafiken) och branschens övriga aktörer såsom Traficom, försvars- och säkerhetsmyndigheter, städer, aktörer inom kollektivtrafiken, forskningsinstitut och företag inom olika branscher som köper bolagets tjänster för trafikstyrning.

Koncernens struktur

Traffic Management Finland Oy är koncernens moderbolag, och det har fyra dotterbolag: Air Navigation Services Finland Oy (ANS Finland, flygtrafiktjänst), Finrail Oy (styrning av järnvägstrafiken), Intelligent Traffic Management Finland Oy (ITM Finland, styrning av vägtrafiken) och Vessel Traffic Services Finland Oy (VTS Finland, styrning av sjötrafiken). Dotterbolagen svarar för trafikstyrningstjänsterna inom respektive ansvarsområde. Traffic Management Finland Oy fungerar som koncernens moderbolag och svarar för produktionen av ekosystem- och koncerntjänster.

Trafikverkets tjänster för styrning och hantering av sjö-, väg- och järnvägstrafiken införlivades från och med 1.1.2019 i trafikstyrningskoncernen som helt ägs av staten. Bolagiseringen baserade sig på lagen om ombildning av Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikhanteringstjänster till aktiebolag (574/2018 och RP 34/2018 rd). Finska staten avträdde tjänsterna för styrning av väg-, sjö- och järnvägstrafiken som införlivats ur Trafikverket samt Finrail Oy:s (järnvägstrafiken) och Air Navigation Services Finland Oy:s (flygtrafiktjänst) aktiestock till den grundade koncernens moderbolag Traffic Management Finland Oy, varefter bolaget överförde trafikstyrnings- och ledningsfunktionerna för vägtrafikens del till Intelligent Traffic Management Finland Oy, för sjötrafikens del till Vessel Traffic Services Finland Oy och för järnvägstrafikens del till Finrail Oy. Dotterbolagen ordnade i ersättning för verksamhetsöverlåtelsen aktieemission, där moderbolaget tecknade dotterbolagens nya aktier.

Staten tecknade 14.12.2018 sammanlagt 6 210 288 nya aktier i Traffic Management Finland Oy:s tre aktieemissioner. I aktieemissionen 1/2018 tecknade staten 5 000 000 nya aktier i samband med att sjö-, väg- och järnvägstrafikstyrningens anläggningstillgångar och övriga identifierade poster överfördes till bolaget. I aktieemissionen 2/2018

tecknade staten 247 608 nya aktier i samband med att Finrail Oy:s aktiestock överfördes till bolaget. I aktieemissionen 3/2018 tecknade staten 962 680 nya aktier i samband med att Air Navigation Services Finland Oy:s aktiestock överfördes till bolaget. Teckningspriset för alla tre emissioner betalades genom att överlåta tillgångarna som varit föremål för avyttring till Traffic Management Finland Oy som apportegendom 1.1.2019. Det totala antalet aktier efter aktieemissionerna var 6 210 388 och värdet för statens rekapitalisering på villkor för eget kapital var sammanlagt 155 326 024,69 euro. Bolaget äger inga egna aktier.

Räkenskapsperioden är koncernens första, och den är längre än normalt för Traffic Management Finland Oy, Vessel Traffic Services Finland Oy och Intelligent Traffic Management Finland Oy. I praktiken illustrerar bokslutet emellertid den egentliga operativa verksamheten under år 2019 på ett bra sätt, eftersom endast små händelser som anknöt till grundandet av bolagen inträffade under år 2018. Traffic Management Finland Oy:s räkenskapsperiod var 19.9.2018–31.12.2019 och Intelligent Traffic Management Finland Oy:s och Vessel Traffic Services Finland Oy:s räkenskapsperiod var 4.10.2018–31.12.2019. Air Navigation Services Finland Oy:s och Finrail Oy:s räkenskapsperiod var 1.1–31.12.2019.

Finska staten äger helt Traffic Management Finland Oy. Alla tidigare nämnda dotterbolag ägs helt av moderbolaget Traffic Management Finland Oy. Därtill hör Finlogic Oy, som ägs av Finrail Oy, till koncernen.

Koncernen hade 31.12.2019 verksamhet förutom i Helsingfors, Vanda, Tammerfors, Åbo och Uleåborg även på sammanlagt 24 andra orter.

Räkenskapsperiodens centrala händelser

Under år 2019 upprättades bolagets organisation och processer. Det första årets centrala mål var att säkerställa den operativa trafikstyrningens funktionssäkerhet och trafikens säkerhet. Den operativa trafikstyrningsverksamheten inom de olika trafikformerna fortsatte utan störningar i den nya koncernen.

Under det första verksamhetsåret byggde bolaget sin kärnverksamhet, utvecklade sin praxis och publicerade en strategi i oktober 2019. Koncernens vision är ”Finland har världens tryggaste, smidigaste och miljövänligaste trafik”. Strategiska mål är att förbättra trafikens trygghet, smidighet och miljövänlighet, utveckla trafiktjänsterna genom att erbjuda plattform- och datatjänster till ekosystemets aktörer, utveckla nya kundorienterade tjänster, effektivisera tjänsteproduktionens processer och öka automatiseringsgraden, utnyttja

koncernsynergier samt bra ledarskap och förnyelseförmåga.

Samarbetet med Trafikledsverket var nära både på koncern- och dotterbolagsnivå. Trafikstyrnings- och säkerhetsteknikutveckling i anslutning till Trafikledsverkets trafikledsprojekt förverkligades i samarbete med marknadsaktörer.

Utvecklingen av bolagets tjänster fortsatte i flera projekt inom de olika trafikformerna.

Ett av de viktigaste utvecklingsprojekten var en dataplattform som förenar alla trafikformer, Digitraffic, genom vilken koncernen öppnar mångsidig trafikdata för sina partner. År 2019 påskyndade koncernen byggandet av dataplattformen och samarbetet med potentiella partner. Syftet är att skapa nya tjänster som betjänar hela trafiksystemet.

ANS Finland utvecklade sin verksamhet i samarbete med dess centrala kunder, Finavia och flygbolagen. Ett av dess centrala utvecklingsprojekt är projektet FINEST, som siktar på ett flygtrafiktjänstssamarbete mellan Estland och Finland.

Finrails centrala utvecklingsinsats var projektet Digirata, där man utreder sätt att utveckla övervakningen av tågtrafiken i framtiden. Projektets mål är en ännu säkrare järnvägstrafik, som i framtiden utnyttjar infrastrukturkapaciteten på ett effektivare sätt. Finrail tog under året i bruk en ny teknik för

passagerarkommunikation till järnvägs kunder.

Hos ITM Finland låg tyngdpunkten på att stärka kärnverksamhetens, dvs. vägtrafikstyrningens och -hanteringens funktionssäkerhet samt att utveckla data om väg- och trafikförhållanden. Tjänsteutvecklingen fortsatte också.

VTS Finland förbättrade under året sin säkerhetsnivå ytterligare genom att satsa på att utveckla säkerhetsorganisationssystemet. VTS har även aktivt deltagit i projektet STM EfficientFlow, där man utvecklar samarbetslösningar som påskyndar fartygens hamnanlöp.

Under de kommande åren är förbättrad kostnadseffektivitet ett centralt mål. Bolaget har bundit sig till det mål som ägaren fastställt, dvs. att under strategiperioden avsevärt öka tjänsteproduktionens effektivitet och samhällsliga slagkraft. Ifall Trafikledsverkets interna finansiering i enlighet med tjänsteavtalet förverkligas enligt planerna som gjordes i bolagets etableringsskede kan man genomföra investeringarna för att förbättra säkerheten och lyfta automatiseringsgraden som strategin kräver samt utveckla nya tjänster för att förbättra slagkraften och effektiviteten. En väsentlig faktor när det gäller att förbättra effektiviteten är att utveckla verksamhetsmodellen och höja automatiseringsgraden, varpå den ökande trafikmängden kan hanteras med mindre kostnader.

År 2019 producerade bolaget tjänster till ett förmånligare pris än planerat bland annat genom att omorganisera sina funktioner och konkurrensutsätta otaliga köpta tjänster såväl inom förvaltningen som den operativa verksamheten.

Omsättning och resultat 2019

Traffic Management Finland-koncernens omsättning under dess första räkenskapsperiod var 221,9 miljoner euro. Tjänster för styrning av väg-, sjö- och järnvägstrafik som beställdes av Trafikledsverket utgjorde den största delen av omsättningen. Värdet på försäljningen av dessa tjänster var 141 miljoner euro. Flygtrafiktjänster såldes till flygbolag för 59,0 miljoner euro och till Finavia för 16,2 miljoner euro. I koncernens omsättning har man noterat en korrigerings på 9,1 miljoner euro angående SES-lagstiftningen och ANS Finlands undervägsavgifter samt Helsingfors-Vanda flygplats avgifter för flygtrafiktjänster. Korrigeringen minskar koncernens omsättning.

Rörelsevinsten var 21,3 miljoner euro. Rörelsevinsten i procent var 9,6 %. Räkenskapsperiodens vinst var 14,7 miljoner euro efter skatt. Resultatet var bättre än man hade förutsett när bolaget grundades, eftersom att man i bolagsform kunde producera tjänster till ungefär 7 miljoner euro lägre kostnader än förväntat tack vare den effektivi-

serade verksamheten samt bland annat på grund av att all affärsverksamhet kring trafikstyrning och därtill hörande tillgångar som beskrivits i affärsplanen inte ännu år 2019 överfördes från Trafikledsverket. Det sammanlagda värdet på tillgångarna som man planerat överföra under de kommande åren är ungefär 90 miljoner euro. I planerna från bolagets etableringsskede fanns osäkerhet speciellt vad gäller kostnadsstrukturen hos affärsverksamheten som lösgjorts från Trafikledsverket. Målet är att under de kommande åren fortsätta effektivisera verksamheten samtidigt som verksamhetsgraden och servicenivån förbättras samt nya tjänster utvecklas. Under de kommande åren förväntas vinstnivån vara lägre än år 2019 till följd av ett måttligt lönsamhetsmål samt ökad verksamhetsgrad och servicenivå och drift- och kapitalkostnader som orsakas av verksamhetens utveckling.

Balansräkningen är tillsvidare stark, eftersom investeringarna förverkligades mindre än planerat. Bolagets kassaflöde var bra. Situationen antas ändra snabbt om det planerade investeringsprogrammet förverkligas. Vad gäller år 2019 berodde investeringarna som var mindre än planerat både på att trafikledningsprojekten avancerade långsammare än man hade förutsett och på försiktigheten att inleda investeringar, eftersom bolaget

inte har tillräcklig säkerhet för försäljningen av tjänster för väg-, sjö- och järnvägstrafik för utvecklingen av omsättningen som finansieras ur statens budget under de kommande åren.

Efter bolagiseringen av tjänsterna för trafikstyrning finansierar Traffic Management Finland-koncernen investeringar med intern finansiering och vid behov på villkor för egen eller främmande finansiering. Därför ska bolaget ha tillräcklig säkerhet för intern finansiering och för att dess verksamhet förblir lönsam om verksamhetsgraden eller servicenivån hos tjänsterna som bolaget tillhandahåller stiger eller om man beställer helt nya tjänster av bolaget. Som en del av Trafikledsverket finansierades väg-, sjö- och järnvägstrafikstyrningstjänsternas investeringar direkt ur statens budget. I bolagsform finansieras förutom Trafikledsverkets köpta tjänster endast avskrivningarna och finansieringskostnaderna ur statens budget.

På grund av EU-lagstiftningen returneras en betydande del av flygtrafiktjänsternas vinst till flygbolagen som lägre enhetspris i framtiden. Därmed sammanhängande skyldigheter har observerats i koncernens balansräkning som en resultatreglering på 17,7 miljoner euro.

Koncernens centrala nyckeltal 2019

Omsättning (mn euro)	221,9
Rörelseresultat (mn euro)	21,3
Rörelseresultat (%)	9,6
Nettovinst (mn euro)	14,7
Investeringar (mn euro)	26,2
Investeringar kassaflöde (mn euro)	22,8
Räntebärande nettoskulder (mn euro)	-69,4
Självförsörjningsgrad (%)	71,6
Nettoskudsättningsgrad (%)	-40,8
Personal (genomsnittlig)	1 091

Bedömning av betydande risker och osäkerhetsfaktorer inom verksamheten

Traffic Management Finlands viktigaste uppgift är att säkerställa säkerheten i all verksamhet. Affärsverksamhetens risker är identifierade och de hanteras som en del av bolagens riskhanteringssystem. Bolagets mål är att säkerställa hög nivå för tjänster för trafikstyrning och -hantering och säkerhetskulturen samt försäkra verksamhetens kontinuitet i olika situationer. Bolaget utvecklar systematiskt riskhanteringen kring säkerhetsfrågor. Traffic Management Finlands riskhantering är förebyggande, systematisk och omfattande. Enligt ledningssystemet

Affärsverksamhetens nyckeltal

	ANS Finland	Finrail	ITM Finland	VTS Finland
Omsättning (mn euro)	80,2	74,4	44,0	21,7
Rörelseresultat (mn euro)	5,9	8,3	4,1	2,6
Rörelseresultat %	7,4	11,2	9,3	11,8
Personal genomsnittlig	441	464	71	99

ANS Finland svarar för flygtrafiktjänster, Finrail (Finrail Oy och Finlogic Oy) för styrning av järnvägstrafiken, ITM Finland för styrning av vägtrafiken och VTS Finland för styrning av sjötrafiken.

som godkänts av styrelsen ska bolaget ledas yrkeskunnigt samt i enlighet med sunda och försiktiga affärsprinciper.

I bolaget fäster man särskild uppmärksamhet vid datasäkerheten kring uppgifter som myndigheterna fastställt som sekretessbelagda samt affärshemligheter. Inom all verksamhet säkerställs effektivt och högklassigt dataskydd.

Bolaget försäkrar att dess utrustning, datasystem och program är funktionssäkra och datasäkra. Bolaget förbereder sig för cyberhot bland annat genom att effektivisera förvaltningen av datatillgångar samt möjliggöra omfattande och tillräckliga satsningar för att utveckla datasäkerheten.

Observationer som berör säkerheten rapporteras regelbundet till koncernens och dotterbolagens styrelser under årets gång. Riskhantering är en del av bolagets affärsstrategi och operativa målsättning. Koncernens och dotterbolagens styrelser hanterar verksamhetens största risker och osäkerhetsfaktorer. Att identifiera och hantera risker är en del av bolagens ledningssystem.

Under år 2019 fastställdes Traffic Management Finlands riskhanteringspolicy och tillvägagångssätt som omfattar hela affärsverksamheten. I slutet av år 2019 kartlade man riskerna i enlighet med det nya tillvägagångssättet. Centrala risker som identifierades var att man eventuellt misslyckas förhindra

cyberattacker samt producera nya digitala tjänster. Under strategiperioden identifierades dessutom den av statens budget beroende tjänsteförsäljningens eventuella otillräcklighet som risk. Risken är speciellt förknippad med finansieringen av balansposterna i anknytning till trafikstyrningen som är värd 90 miljoner euro och som man har planerat att flytta över till koncernen. De är tillgångar som anknyter till trafikstyrning som borde flyttas till TMF. Flytten förutsätter att man kan täcka kostnaderna som orsakas genom att öka omsättningen för tjänsten för trafikstyrning som beställts av Trafikledsverket. Bolaget anser också att det är viktigt att tillgångarna kunde flyttas som en nettoapport på samma sätt som tillgångarna flyttades i samband med bolagiseringen. På så sätt skulle finansieringen av kommande investeringar underlättas. Annars kan en kraftig ökning av trafikstyrningens driftsgrad äventyra effektiviseringen av verksamheten och utvecklingen av automatiseringsinvesteringar som främjar säkerheten samt nya tjänster som genomgripande betjänar samhället.

Personal, löner och kompetens

Traffic Management Finland hade under år 2019 i genomsnitt 1 091 anställda. I slutet av året var antalet anställda sammanlagt 1 103. När bolaget påbörjade sin verksamhet

1.1.2019 var antalet anställda 1 062.

I slutet av december var 95,7 % av arbetsavtalsförhållandena tillsvidareanställningar och 4,3 % visstidsanställningar.

Medelåldern hos koncernens arbetstagare var 45,8 år (december 2019). Männens andel är 78 % och kvinnornas 22 %. Personalomsättningen var ungefär 3,8 %. Genomsnittlig längd på anställningsförhållandena var 12,6 år.

Löner och arvoden som betalats under räkenskapsperioden var 77,6 miljoner euro. Personalkostnaderna var totalt 93,4 miljoner euro (46 % av alla utgifter). Hela personalen omfattas av resultatbonussystemet som fastställts av bolagets styrelse. Personalen har en företagsanknuten fond dit de helt eller delvis kan flytta resultatpremiens fonderade andel. Med resultatbonussystemet belönas personalen för bra arbete och resultat som gynnat bolaget.

Hela personalens gemensamma enkät om arbetstillfredsställelse som täcker alla trafikformer genomfördes i oktober 2019. Enkätens svarsprocent var 68 %. Enkätens resultat låg på god nivå med tanke på att året var fullt av stora förändringar för en del av personalen och inkluderade både bolagisering och bolagsöverlåtelse, varefter personalen övergick från tjänstemannauppgifter på Trafikledsverket till bolagets anställning. I personalenkäten bedömdes verksamheten omfattande med olika

mätare. Det totala resultatet för personalen inom alla trafikformer var 3,8/5.

Sjukfrånvaroprocenten i proportion till den teoretiska arbetstiden är låg i hela koncernen (3,4 %). Vanligtvis beror frånvaro på sjukdomar i rörelseorganen samt mental hälsa. Arbetstagarnas säkerhet är viktig för bolaget och man fäster bland annat särskild uppmärksamhet vid arbetsergonomi. Arbetsolycksfall inträffar sällan. År 2019 inträffade två arbetsolycksfall som ledde till sjukfrånvaro. Olyckorna inträffade under en arbetsresa.

Traffic Management Finland uppmuntrar sin personal att utveckla sin kompetens. Bolaget stödjer sin personals livslånga lärande som säkerställer att bolaget kan svara på verksamhetsmiljöns förändringar på ett förutseende och banbrytande sätt inom alla trafikformer.

Ett av bolagets fem strategier under strategiperioden 2020–2024 är bra ledarskap och förnyelseförmåga. Man har redan år 2019 gjort åtgärder för att uppnå dessa mål. Bolagets personal- och utbildningsplan säkerställer för sin del att bra förmansarbete och bra ledarskap förverkligas i det vardagliga arbetet. Bolaget utvecklar sin organisation, sina verksamhetsmodeller och -kultur så att de stödjer inläring och försök och på så sätt möjliggör konstant förnyelse.

Inom bolaget anser man att utvecklingen

av förmansarbetet och ledarskapet är centrala faktorer i utvecklingen av organisationens förnyelseförmåga. Bolaget har skapat ett program för förmännen som säkerställer förmansarbetets kontinuerliga utveckling och förnyelse. Med programmet stödjer man förmän i olika skeden av karriären. Personalen utbildas kontinuerligt – bland annat utbildas alla spår- och flygtrafikens trafikledare internt. Avia College är en särskild yrkesläroanstalt som ägs av ANS Finland och som erbjuder utbildningstjänster inom flygtrafik-tjänster som uppfyller internationella standarder och rekommendationer. För styrning av spårtrafiken svarar däremot KRAO, som ordnar utbildning i järnvägslogistik.

Övergången till ett gemensamt bolag har erbjudit nya samarbets- och inlärningsmöjligheter för alla trafikformer. Det nya bolaget kan skapa slagkraftigare tjänster inom organisationen och på ett flexibla sätt möjliggöra samarbetsprojekt mellan olika trafikformer.

Säkerhet

Traffic Management Finlands verksamhetsområde är särskilt säkerhetskritiskt: en potentiell olycka kan orsaka betydande skador för människor, miljön och ekonomin. Säkerhetsarbetet inom trafikstyrningen är omfattande och bolaget utvecklar säkerhetsfrågor systematiskt och ambitiöst inom alla trafik-

former. Trafikstyrning har en betydande roll att garantera flyg- och spårtrafikens säkerhet: TMF svarar med sina egna tjänster för att flygplan och tåg tryggt når sina destinationer. Vad gäller sjö- och vägtrafiken följer trafikstyrningen aktivt väg- och sjötrafikens smidighet, erbjuder situationsdata och ingriper i eventuella störningssituationer eller hot mot säkerheten, antingen genom att förebygga dem eller genom att lösa dem i tätt samarbete med myndigheter.

Delområdena inom trafikformernas säkerhet inkluderar bland annat störningsledning, riskhantering, beredskap, hantering av säkerhetshändelser, data- och cybersäkerhet samt företags säkerhet. Säkerhetsarbetet baserar sig på stark kompetens inom operativ verksamhet och kontinuerlig utveckling av nödvändig kunskap, arbetsmetoder, operativa system och processer och bedömning av prestandan.

I Traffic Management Finland svarar varje dotterbolag för sin egen säkerhet med ändamålsenliga praxis, metoder och arbetssätt. I samband med att bolaget grundades skapade man också ett gemensamt säkerhetsledningssystem, som har synkroniserats med dotterbolagens arbetssätt och deras egna säkerhetsledningssystem. Under år 2019 utarbetades en egen verksamhetsmodell för riskhantering åt Traffic Management Finland

som täcker all affärsverksamhet. Med modellen kartlägger man regelbundet potentiella risker, identifierar hur allvarliga de är samt fastställer nödvändiga sätt att hantera och förhindra riskerna. Centrala risker rapporteras regelbundet till koncernens styrelse och ledningsgrupp. År 2019 har man fäst särskild uppmärksamhet vid datasäkerhetsfrågor. Under året rekryterade bolaget bland annat en ny informations- och cybersäkerhetschef, och man gjorde betydande investeringar för att förbättra datasäkerheten. Dessutom gjorde man en omfattande analys av utgångsnivån för TMF:s datasäkerhet. Tack vare analysen kunde man identifiera centrala datasäkerhetsrisker och påbörja nödvändiga utvecklingsåtgärder inom olika dotterbolag för att lyfta datasäkerhetsnivån. År 2019 rapporteras inga betydande informationssäkerhetsincidenter eller dataskyddsincidenter.

Miljö

År 2019 har Traffic Management Finland skapat en ny miljöstrategi och fastställt tyngdpunkterna för sin miljöpåverkan.

Trafiken har en stark effekt på klimatförändringen. Trafiken producerar ungefär 20 procent av Finlands koldioxidutsläpp och 90 procent av detta orsakas av vägtrafiken. Med tjänsterna för trafikstyrning och genom att använda trafikdata stödjer bolaget

Finland att uppnå styrelsens ambitiösa klimatmål. TMF kan främja minskade utsläpp genom att möjliggöra konkurrenskraftiga alternativ för privatbilismen i form av digitaliserade resekedjor som stöder sig på kollektivtrafiken, främja smidig vägtrafik samt främja spårtrafikens konkurrenskraft med hjälp av effektiv trafikstyrning.

Traffic Management Finland förebygger med sin verksamhet att miljöskador uppstår på grund av trafiken. Identifiering av risker och riskhantering samt ändamålsenliga processer spelar en viktig roll i detta arbete.

Moderbolaget Traffic Management Finland Oy:s år 2019

Traffic Management Finland Oy är koncernens moderbolag, som helt äger de centrala dotterbolagen. Moderbolaget byggde år 2019 organisationer och processer på koncernnivå samt rekryterade personal som planerat bland annat personalenheten, juridik och upphandlingsavdelningen, ekonomiavdelningen, kommunikationsavdelningen och ekosystem- och teknik-plattformarna. Från och med början av år 2020 har huvuddelen av de gemensamma koncerntjänsterna samt kundservicen, ekosystem- och teknikplattformarna koncentrerats till moderbolaget.

Traffic Management Finland Oy:s omsättning var 147,5 miljoner euro. Moderbolagets

omsättning bestod år 2019 av de av Trafikledsverket beställda tjänsterna för styrning av väg-, sjö- och järnvägstrafiken, kund- och ekosystemtjänster samt interna koncern-tjänster. I fortsättningen är det meningen att man ska erbjuda ekosystemtjänster även till andra kunder. Tjänsterna för trafikstyrning köpte moderbolaget av dotterbolagen.

Rörelsevinsten för år 2019 var 1,0 miljoner euro. Rörelsevinsten i procent var 0,7 %. Räkenskapsperiodens vinst var 0,4 miljoner euro efter skatt. Självförsörjningsgraden var 66 %. Under räkenskapsperioden var personalen i genomsnitt 16 personer.

Koncernens ekonomiska position och resultat

Koncernens ekonomiska position är god, dess ekonomiska resultat och konjunkturläge framkommer i resultaträkningen och balansräkningen. Resultatet visar en vinst på 14 723 455,64 euro efter 6 039 730,01 euro i skatteavdrag.

Framtidsutsikt

Strategin som färdigställdes hösten 2019 preciserar tydliga strategiska mål för Traffic Management Finland. Bolaget fortsätter att målmedvetet förverkliga strategiska spetsprojekt inom alla trafikformer och på trafiksystemnivå samt utvecklar verksamhetens

ansvarsfullhet ytterligare. Bolagets spetsprojekt är att öka data- och cybersäkerhetens nivå, utveckla partnerskap och nya tjänster, effektiv trafikstyrning, fortsatt utveckling av den digitala trafikplattformen, bra ledarskap och förnyelseförmåga, utveckla mätningen av effektiviteten och öka effektiviteten.

TMF främjar säker, smidig och miljövänlig trafik medan trafikmängden fortsätter att öka. TMF är med och främjar tillväxten hos trafikens tjänstemarknad samt trafikens innovation genom att erbjuda trafikens ekosystem plattform- och informationstjänster. Genom att öka automatiseringsgraden vill bolaget öka trafiksäkerheten ytterligare samt producera ännu kostnadseffektiva tjänster för trafikstyrning. Bolaget utnyttjar den funktionella synergien mellan trafikformerna och inköpssynergien samt agerar omfattande inom alla delområden.

Händelser efter räkenskapsperioden

Som en del av omorganisationen av koncernens funktioner överfördes 1.1.2020 tillgångarna kopplade till programmet Digi-traffic från Intelligent Traffic Management Finland Oy, Vessel Traffic Services Finland Oy och Finrail Oy till moderbolaget. Utvecklingen av plattform- och ekosystemtjänsterna är koncentrerad till moderbolaget. Även Traffic Management Finlands gemensamma tjäns-

ter koncentrerades ytterligare, och 1.1.2020 övergick 13 personer från dotterbolagen till moderbolaget. Finrail Oy:s dotterbolag Finlogic Oy har svarat för den elektrifierade järnvägens driftscentraltjänster. Dessa tjänster övergår till Finrail Oy i början av året.

I styrelsen skedde ändringar i början av år 2020 när Seija Turunen valdes till den nya styrelsens ordförande från och med 7.1.2020. Juha Majanen och Kirsi Nuotto tillsattes samtidigt till styrelsen. Pertti Korhonen avsåg sig samtidigt sin plats i styrelsen. Bolaget meddelade 5.3.2020 att Pertti Korhonen har utsetts till verkställande direktör från och med 9.3.2020.

I januari 2020 har coronaviruset som härstammar från Kina snabbt spridit sig till en global pandemi och påverkar speciellt starkt flygtrafiken, men också andra trafikformer. Medborgarna och företagen i flera länder begränsar kraftigt resandet för att förhindra att viruset sprider sig. Detta antar man ha en tämligen betydande inverkan speciellt på flygtrafiktjänsternas vinst och därför inledde man 12.3.2020 samarbetsförhandlingar i ANS Finland för att anpassa verksamheten på grund av produktionsmässiga och ekonomiska skäl. Man har även utarbetat beredningsplaner för övriga trafikformer och åtgärdernas ekonomiska effekter kalkyleras. De slutliga effekterna på verksamheten och

TMF:s ekonomi beror på hur djup krisen är och hur länge den pågår.

Ledning och revision

Traffic Management Finland Oy:s styrelse bestod när bolaget grundades 19.9.2018 till och med 4.12.2018 av ordförande Juhapekka Ristola och medlemmarna Sanna Ruuskanen samt Rita Linna. En extra bolagsstämma valde 5.12.2018 en ny styrelse. Till ordförande valdes Pertti Korhonen och till medlemmar Sauli Eloranta, Nina Kopola, Teemu Penttilä, Seija Turunen och Katriina Vainio. Nina Kopola avstod från sin plats i styrelsen 4.11.2019. Styrelsen har två kommittéer, en revisionskommitté och en personalkommitté.

Styrelsen och dess kommittéer samlades under räkenskapsperioden 26 gånger: sju gånger år 2018 och 19 gånger år 2019. Styrelsens medlemmar betalades sammanlagt 211 400 euro i löner för styrelse- och kommittéarbete.

Pertti Korhonen fungerade som bolagets tillfälliga verkställande direktör 1–20.1.2019. Han skötte uppgiften vid sidan av sitt uppdrag som styrelsens ordförande tills Juko Hakala utsågs till verkställande direktör 21.1.2019. Hakalas anställningsförhållande avslutades med en gemensam överenskommelse 26.8.2019, varefter Pertti Korhonen återgick till uppgiften som tillfällig verkstäl-

lande direktör från och med 27.8.2019. Bolaget meddelade 5.3.2020 att Pertti Korhonen har utsetts till verkställande direktör från och med 9.3.2020.

Traffic Management Finlands alla fyra dotterbolag har en styrelse vars medlemmar består av koncernens verkställande direktör (ordförande), ekonomi- och finanschef samt två utomstående medlemmar.

Revisionsammanslutningen Ernst & Young Oy fungerade som revisor för koncernens bolag. Mikko Ryttilähti (CGR, OFGR) var huvudansvarig revisor.

Bolagets aktier

Staten äger alla Traffic Management Finland Oy:s 6 210 388 aktier och 6 210 388 röster, dvs. ägarandelen är 100 %. Bolaget har bara ett aktieslag. Kommunikationsministeriet utövar ägarstyrning på bolaget.

Styrelsens förslag för hur vinstmedlen ska användas

Traffic Management Finland Oy:s utdelningsbara medel var i bokslutet 31.12.2019 155 200 336,35 euro. Styrelsen föreslår att vinstandelen inte delas ut och räkenskapsperiodens vinst på 374 311,66 euro överförs till kontot för ackumulerade vinstmedel.

Rapporter som publiceras separat

Årsberättelsen som riktas till koncernens intressentgrupper innehåller en separat styrelsens verksamhetsberättelse och bokslut, en årsöversikt inklusive verkställande direktörens översikt, en översikt över förändringarna i verksamhetsmiljön och koncernens strategi, information om olika affärsverksamhet samt en utredning om ansvarsfullhet. Dessutom publicerar koncernen förvaltnings- och ersättningsutredningar.

Bokslut

Koncernens resultaträkning	11
Moderbolagets resultaträkning	11
Koncernens resultaträkning	12
Moderbolagets balansräkning	12
Koncernens finansieringsanalys	14
Moderbolagets finansieringsanalys	14
Noter	15
Underskrift av bokslut	21
Revisionsanteckning	21
Revisionberättelse	22

Koncernens resultaträkning

milj. euro	19.09.2018–31.12.2019
Omsättning	221,9
Övriga rörelseintäkter	0,6
Material och tjänster	
Inköp	-2,4
Köpta tjänster	-43,0
	-45,4
Personalkostnader	
Löner och arvoden	-77,6
Lönebikostnader	
Pensionskostnader	-13,5
Övriga personalkostnader	-2,4
	-93,4
Avskrivningar och nedskrivningar	
Avskrivningar enligt plan	-30,8
	-30,8
Övriga rörelsekostnader	-31,5
Rörelsevinst	21,3
Finansiella intäkter och kostnader	
Övriga ränteintäkter och finansiella intäkter	
Från övriga	0,0
Räntekostnader och övriga finansiella kostnader	
Till övriga	-0,6
	-0,5
Vinst före bokslutsdispositioner och skatter	20,8
Inkomstskatter	
Skatter för räkenskapsperioden	-6,0
	-6,0
Räkenskapsperiodens vinst	14,7

Moderbolagets resultaträkning

milj. euro	19.09.2018–31.12.2019
Omsättning	147,5
Material och tjänster	
Inköp	0,0
Köpta tjänster	-140,2
	-140,2
Personalkostnader	
Löner och arvoden	-2,3
Lönebikostnader	
Pensionskostnader	-0,3
Övriga personalkostnader	0,0
	-2,7
Avskrivningar och nedskrivningar	
Avskrivningar enligt plan	0,0
	0,0
Övriga rörelsekostnader	-3,6
Rörelsevinst	1,0
Finansiella intäkter och kostnader	
Övriga ränteintäkter och finansiella intäkter	
Från övriga	0,0
Räntekostnader och övriga finansiella kostnader	
Till övriga	-0,5
	-0,5
Vinst före bokslutsdispositioner och skatter	0,5
Bokslutsdispositioner	
Förändring i avskrivningsdifferens	0,0
Inkomstskatter	
Skatter för räkenskapsperioden	-0,1
	-0,1
Räkenskapsperiodens vinst	0,4

Koncernens balansräkning

milj. euro	31.12.2019
AKTIVA	
Bestående aktiva	
Immateriella tillgångar	
Goodwill	5,5
Immateriella rättigheter	33,0
Övriga utgifter med lång verkningstid	9,4
Förskottsbetalningar	3,5
	51,3
Materiella tillgångar	
Mark- och vattenområden	0,0
Byggnader och konstruktioner	40,3
Maskiner och inventarier	43,5
Övriga materiella tillgångar	1,9
Förskottsbetalningar och övriga pågående nyanläggningar	11,6
	97,5
Bestående aktiva totalt	148,8
Rörliga aktiva	
Kortfristiga fordringar	
Kundfordringar	8,0
Övriga fordringar	1,5
Resultatregleringar	9,9
	19,3
Kassa och bank	69,5
Rörliga aktiva totalt	88,8
Aktiva totalt	237,6

Moderbolagets balansräkning

milj. euro	31.12.2019
AKTIVA	
Bestående aktiva	
Immateriella tillgångar	
Immateriella rättigheter	0,4
Förskottsbetalningar	0,2
	0,6
Materiella tillgångar	
Maskiner och inventarier	0,0
	0,0
Investeringar	
Andelar i företag inom samma koncern	158,2
	158,2
Bestående aktiva totalt	158,8
Rörliga aktiva	
Kortfristiga fordringar	
Kundfordringar	0,0
Fordringar hos företag inom samma koncern	7,5
Övriga fordringar	0,4
Resultatregleringar	0,2
	8,2
Kassa och bank	68,7
Rörliga aktiva totalt	76,9
Aktiva totalt	235,8

Koncernens balansräkning

milj. euro	31.12.2019
PASSIVA	
Eget kapital	
Aktiekapital	0,5
Fond för inbetalt fritt eget kapital	154,8
Balanserad vinst från tidigare räkenskapsperioder	0,0
Räkenskapsperiodens vinst	14,7
Eget kapital totalt	170,0
Avsättningar	
Övriga avsättningar	0,1
Avsättningar totalt	0,1
Främmande kapital	
Långfristigt	
Latenta skatteskulder	1,3
Resultatregleringar	12,7
Långfristigt främmande kapital totalt	14,1
Kortfristigt	
Leverantörsskulder	19,1
Övriga skulder	4,2
Resultatregleringar	30,0
Kortfristigt främmande kapital totalt	53,3
Passiva totalt	237,6

Moderbolagets balansräkning

milj. euro	31.12.2019
PASSIVA	
Eget kapital	
Aktiekapital	0,5
Fond för inbetalt fritt eget kapital	154,8
Balanserad vinst från tidigare räkenskapsperioder	0,0
Räkenskapsperiodens vinst	0,4
Eget kapital totalt	155,7
Akkumulerade bokslutdispositioner	
Avskrivningsdifferens	0,0
Akkumulerade bokslutsdispositioner totalt	0,0
Främmande kapital	
Kortfristigt	
Leverantörsskulder	1,9
Skulder till företag inom samma koncern	77,1
Övriga skulder	0,1
Resultatregleringar	1,0
Kortfristigt främmande kapital totalt	80,1
Passiva totalt	235,8

Finansieringsanalys

milj. euro	Koncern 19.09.2018–31.12.2019	Moderbolag 19.09.2018–31.12.2019
Affärsverksamhetens kassaflöde		
Vinst före extraordinära poster	20,8	0,5
Korrektivposter		
Avskrivningar enligt plan	30,8	0,0
Övriga intäkter och kostnader som inte medfört betalningar	-0,1	
Finansiella intäkter och kostnader	0,5	0,5
Försäljningsintäkter av bestående aktiva	-	-
Kassaflöde före förändring av rörelsekapital	51,9	1,0
Förändring av rörelsekapital		
Förändring av kortfristiga rörelsefordringar	-1,7	-8,2
Förändring av omsättningstillgångar	-	-
Förändring av kortfristiga skulder	25,3	3,8
Affärsverksamhetens kassaflöde före finansiella poster och skatter	75,6	-3,3
Betalda räntor och övriga betalda finansiella kostnader i affärsverksamheten	-0,5	-0,5
Erhållna räntor från affärsverksamheten	0,0	0,0
Betalda direkta skatter	-3,9	-
Affärsverksamhetens kassaflöde	71,1	-3,8
Investeringarnas kassaflöde		
Investeringar i materiella och immateriella tillgångar	-22,8	-0,5
Överlåtelseinkomster från materiella och immateriella tillgångar	-	-
Köpta aktier i dotterbolag	-	0,0
Förvärv av dotterbolag minskat med likvida medel vid förvärvstidpunkten	26,1	-
Investeringarnas kassaflöde	3,3	-0,5
Finansieringens kassaflöde		
Betald emission	0,0	0,0
Upptagna kortfristiga lån	-	73,1
Amortering av långfristiga lån	-5,0	-
Finansieringens kassaflöde	-5,0	73,1
Förändring av likvida medel	69,5	68,7
Likvida medel vid räkenskapsperiodens början	-	-
Likvida medel vid räkenskapsperiodens slut	69,5	68,7

Noter gällande upprättande av bokslut

Värderingsprinciper och -metoder

Bolagets bestående aktiva värderas till anskaffningsutgiften med avdrag för planenliga avskrivningar.

Bolagets finansiella tillgångar har värderats till sitt nominella värde eller till ett lägre sannolikt värde.

Bolagets främmande kapital har värderats till sitt nominella värde.

De planenliga avskrivningarnas beräkningsgrunder och ändringar i avskrivningarna

De immateriella och materiella tillgångarna har upptagits i balansräkningen enligt direkta anskaffningskostnader med avdrag för planenliga avskrivningar. Avskrivningarna har beräknats lineärt och de är baserade på anläggningstillgångarnas ekonomiska livstid. Avskrivningarna har påbörjats vid ibruktandet av tillgången. De planenliga avskrivningstiderna är följande:

Goodwill	8–10 år
Immateriella rättigheter	5–15 år
Övriga immateriella rättigheter	5–15 år
Byggnader och konstruktioner	10–40 år
Maskiner och inventarier	3–15 år
Övriga materiella rättigheter	15–30 år

Goodwill som uppkommit i samband med upprättandet av koncernen avskrivs på 10 år som en följd av långa avtal, anläggningstillgångarnas verkningstid samt licenspraxis inom verksamheten. Goodwill, som tillkommit i samband med att dotterbolagen tillfogades koncernen 1.1.2019, avskrivs på åtta år enligt gällande affärskontrakt.

Pensionskostnader

De lagstadgade pensionerna för företagets personal handhas av pensionsförsäkringsbolag.

Jämförbarheten med informationen i föregående räkenskapsperiod

Då detta är företagets första räkenskapsperiod finns det inte jämförelsedata för varken resultat- och balansräkning eller finansieringsanalys.

Upprättande av finansieringsanalysen

Finansieringsanalysen har upprättats enligt Bokföringsnämndens allmänna anvisningar för kassaflödesanalys. Affärsverksamhetens kassaflöde har presenterats genom att använda indirekt presentationssätt. Koncernens bankkonton 72,5 milj. euro ingår i upptagna koncernlån i moderbolagets finansieringsanalys. I koncernens finansieringsanalys innehåller förvärv av dotterbolag minskat med likvida medel vid förvärvstidpunkten 27,4 milj. euro penning tillgångar som överförts till koncernen i samband med dotterbolagsaktier som erhöles som apport.

Principer för upprättande av koncernbokslut

Koncernbokslutet innehåller alla dotterbolag. Koncernbokslutet har upprättats enligt anskaffningsutgiftsmetoden. Skillanden mellan anskaffningsutgiften för dotterbolagen och den anskaffade andelen av det egna kapitalet är presenterat som koncerngoodwill. Koncerngoodwill avskrivs på 10 år.

Koncerninterna affärstransaktioner och interna fordringar och skulder har eliminerats. Koncernens avskrivningsdifferens minus latent skatteskuld, totalt 4,4 milj. euro, ingår i det egna kapitalet.

Av koncernbolagen har boksluten för Intelligent Traffic Management Finland Oy och Vessel Traffic Services Finland Oy konsoliderats i koncernbokslutet för Traffic Management Finland Oy fr.o.m. 4.10.2018 då de båda dotterbolagen grundades. Företagen har inte haft väsentlig verksamhet 2018, utan koncernens operativa verksamhet startade 1.1.2019. Boksluten för de övriga koncernbolagen har konsoliderats i koncernbokslutet för Traffic Management Finland Oy from 1.1.2019.

Noter till resultaträkningen

Omsättning

Koncernens omsättning har justerats genom en korrigerings på 9,1 milj euro för räkenskapsperioden 2019. Det gäller framtida förändringar i avgifter för flygrutter samt Helsingfors - Vanda flygtrafiktjänster i enlighet med SES lagstiftning. Korrigeringen beaktar bl a trafikrisk, inflation, kapacitetsincentiv, EU-stöd samt sådana kostnader som inte ingår i nämnda kostnadsrisker enligt paragrafer.

milj. euro	Koncern 19.9.2019-31.12.2019	Moderbolag 19.9.2019-31.12.2019
Personalkostnader		
Ledningens löner och arvoden		
Verkställande direktörer	1,4	0,6
Styrelsemedlemmar	0,4	0,2
Sammanlagt	1,9	0,8
Genomsnittligt antal anställda		
Företaget hade under räkenskapsperioden i medeltal		
Personal	1 091	16
Avskrivningar och nedskrivningar		
Avskrivningar enligt plan:		
Goodwill	0,7	0,0
Immateriella rättigheter	7,9	0,0
Övriga immateriella tillgångar	5,0	0,0
Byggnader och konstruktioner	6,5	0,0
Maskiner och inventarier	10,6	0,0
Övriga materiella tillgångar	0,0	0,0
Totalt	30,8	0,0
Revisorns arvoden		
Ernst & Young Oy		
Lagstadgad revision	0,1	0,0
Övriga tjänster	0,2	0,2
Totalt	0,3	0,2
Inkomstskatt		
Räkenskapsperiodens skatt	4,9	0,1
Tidigare räkenskapsperioders skatt	0,0	0,0
Förändring i latent skatteskuld	1,1	0,0
Totalt	6,0	0,1

Noter till balansräkningens aktiva

Immateriella tillgångar, milj. euro	Koncern 31.12.2019	Moderbolag 31.12.2019
Goodwill		
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	0,0	0,0
Ökningar:		
Goodwill	0,7	0,0
Koncerngoodwill	5,5	0,0
Avskrivningar 1.1.-31.12.2019 goodwill	-0,2	0,0
Avskrivningar 1.1.-31.12.2019 koncerngoodwill	-0,5	0,0
Balansvärde 31.12.2019	5,5	0,0
Immateriella rättigheter		
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	0,0	0,0
Ökningar under räkenskapsperioden	40,9	0,4
Anskaffningsutgift 31.12.2019	40,9	0,4
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar i början av räkenskapsperioden	0,0	0,0
Avskrivningar 1.1.-31.12.2019	-7,9	0,0
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar 31.12.	-7,9	0,0
Balansvärde 31.12.2019	33,0	0,4
Övriga immateriella tillgångar		
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	0,0	0,0
Ökningar under räkenskapsperioden	14,4	0,0
Anskaffningsutgift 31.12.2019	14,4	0,0
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar i början av räkenskapsperioden	0,0	0,0
Avskrivningar 1.1.-31.12.2019	-5,0	0,0
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar 31.12.	-5,0	0,0
Balansvärde 31.12.2019	9,4	0,0
Förskottsbetalningar för immateriella tillgångar		
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	0,0	0,0
Ökningar under räkenskapsperioden	3,5	0,2
Balansvärde 31.12.2019	3,5	0,2
Immateriella tillgångar totalt	51,3	0,6

Materiella tillgångar, milj. euro	Koncern 31.12.2019	Moderbolag 31.12.2019
Land- och vattenområden		
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	0,0	0,0
Ökningar under räkenskapsperioden	0,0	0,0
Balansvärde 31.12.2019	0,0	0,0
Byggnader och konstruktioner		
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	0,0	0,0
Ökningar under räkenskapsperioden	46,8	0,0
Anskaffningsutgift 31.12.2019	46,8	0,0
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar i början av räkenskapsperioden	0,0	0,0
Avskrivningar 1.1.-31.12.2019	-6,5	0,0
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar 31.12.	-6,5	0,0
Balansvärde 31.12.2019	40,3	0,0
Maskiner och inventarier		
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	0,0	0,0
Ökningar under räkenskapsperioden	54,2	0,0
Minskningar under räkenskapsperioden	-0,1	0,0
Anskaffningsutgift 31.12.2019	54,2	0,0
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar i början av räkenskapsperioden	0,0	0,0
Avskrivningar 1.1.-31.12.2019	-10,6	0,0
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar 31.12.	-10,6	0,0
Balansvärde 31.12.2019	43,5	0,0
Övriga materiella tillgångar		
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	0,0	0,0
Ökningar under räkenskapsperioden	1,9	0,0
Anskaffningsutgift 31.12.2019	1,9	0,0
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar i början av räkenskapsperioden	0,0	0,0
Avskrivningar 1.1.-31.12.2019	0,0	0,0
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar 31.12.	0,0	0,0
Balansvärde 31.12.2019	1,9	0,0

Tabellen fortsätter på följande sida.

Noter till balansräkningens aktiva, milj. euro	Koncern 31.12.2019	Moderbolag 31.12.2019
Förskottsbetalningar och pågående anskaffningar		
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	0,0	0,0
Ökningar under räkenskapsperioden	11,6	0,0
Balansvärde 31.12.2019	11,6	0,0
Materiella tillgångar totalt	97,5	0,0

Investeringar, milj. euro	Koncern 31.12.2019	Moderbolag 31.12.2019
Andelar i koncernbolag		
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	0,0	0,0
Ökningar	0,0	158,2
Anskaffningsutgift i slutet av räkenskapsperioden	0,0	158,2
Bokföringsvärde 31.12	0,0	158,2

Andelar i övriga bolag	Koncernens ägarandel, %	Moderbolagets ägarandel, %
Koncernbolagen		
Air Navigation Services Finland Oy, Vanda	100	100
Intelligent Traffic Management Finland Oy, Helsingfors	100	100
Vessel Traffic Services Finland Oy, Helsingfors	100	100
Finrail Oy, Helsingfors	100	100
Finlogic Oy, Helsingfors	100	0

Specifikation av fordringarna, milj. euro	Koncern 31.12.2019	Moderbolag 31.12.2019
Kortfristiga fordringar		
Fordringar från företag inom samma koncern		
Försäljningsfordringar		0,9
Övriga fordringar		6,6
		7,5

Fordringar hos övriga	Koncern 31.12.2019	Moderbolag 31.12.2019
Försäljningsfordringar	8,0	0,0
Övriga fordringar	1,5	0,4
Resultatregleringar	9,9	0,2
Totalt	19,3	0,6

Kortfristiga fordringar totalt	19,3	8,2
---------------------------------------	-------------	------------

Specifikation av fordringarna, milj. euro	Koncern 31.12.2019	Moderbolag 31.12.2019
Väsentliga poster i aktiva resultatregleringarna		
Resultatregleringar gällande omsättningen	4,4	0,0
Understöd och bistånd	3,8	0,0
Företagshälsovårdens fordringar	0,4	0,0
Skatter	0,2	0,0
Övriga	1,0	0,2
Totalt	9,9	0,2

Noter till balansräkningens passiva

Specifikation av det egna kapitalet, milj. euro	Koncern 31.12.2019	Moderbolag 31.12.2019
Bundet eget kapital		
Aktiekapital vid början av räkenskapsperioden	0,0	0,0
Aktieemission 1.10.2018	0,0	0,0
Aktieemission 1.1.2019	0,5	0,5
Aktiekapital vid slutet av räkenskapsperioden	0,5	0,5

Fritt eget kapital	Koncern 31.12.2019	Moderbolag 31.12.2019
Fond för inbetalt fritt eget kapital i början av räkenskapsperioden	0,0	0,0
Ökning 4.10.2018	0,0	0,0
Aktieemission 1.1.2019	154,8	154,8
Fond för inbetalt fritt eget kapital i slutet av räkenskapsperioden	154,8	154,8
Balanserad vinst från tidigare räkenskapsperioder	0,0	0,0
Räkenskapsperioden vinst	14,7	0,4
Ackumulerade vinstmedel vid räkenskapsperiodens slut	14,7	0,4

Eget kapital totalt	170,0	155,7
----------------------------	--------------	--------------

Uträkning av bolagets utdelningsbara medel	Koncern 31.12.2019	Moderbolag 31.12.2019
Balanserad vinst från tidigare räkenskapsperioder	0,0	0,0
Räkenskapsperioden vinst	14,7	0,4
Fond för inbetalt fritt eget kapital	154,8	154,8
Totalt	169,5	155,2

Bolagets aktier indelat per aktieslag och de huvudsakliga bestämmelserna för varje aktietyp enligt bolagstämman

	2019
Bolagets aktiekapital indelas enligt aktieslag på följande sätt:	
Aktie (1 röst/aktie)	6 210 388
Totalt	6 210 388

Aktierna har lika rätt till dividender och bolagets tillgångar.

Avsättningar, milj. euro

	Koncern 31.12.2019	Moderbolag 31.12.2019
Avsättningar		
Övriga avsättningar	0,1	0,0

Ett av koncernbolagen hade i början av räkenskapsperioden som följd av ett övertagande av tillgångar en avsättning på 0,3 milj. euro som under räkenskapsperioden utnyttjats för 0,1 milj. euro och upplösts 0,03 milj. euro.

Specifikation av främmande kapital, milj. euro

	Koncern 31.12.2019	Moderbolag 31.12.2019
Långfristigt främmande kapital		
Skulder till övriga		
Resultatregleringar	12,7	0,0
Totalt	12,7	0,0
Skulder som förfaller senare än om fem år		
Resultatreglering för korrigerig gällande reglering	4,3	0,0
Totalt	4,3	0,0

Andelen som förfaller om fem år för korrigeringen gällande reglering är en del av kundernas återbetalning av EU-stöd. Korrigeringen består av 26,6 milj. euro skuldandel och 8,9 milj. euro fordringsandel.

Latenta skatteskulder		
Från bokslutsdispositioner	1,3	
Totalt	1,3	

Bokslutsdispositionerna består av ackumulerad avskrivningsdifferens.

Kortfristigt främmande kapital, milj. euro

	Koncern 31.12.2019	Moderbolag 31.12.2019
Skulder till övriga		
Leverantörsskulder	19,1	1,9
Övriga skulder	4,2	0,1
Resultatregleringar	30,0	1,0
Totalt	53,3	2,9

Skulder till koncernbolag, milj. euro

	Koncern 31.12.2019	Moderbolag 31.12.2019
Skulder till koncernbolag		
Leverantörsskulder	0,0	1,1
Resultatregleringar	0,0	0,2
Övriga skulder	0,0	74,0
Skuld för tecknade aktier	0,0	1,9
Totalt	0,0	77,1

Koncernbankkontonas saldo 72,5 milj. euro redovisas i Övriga skulder.
Skulden för tecknade aktier har betalats 13.2.2020.

Väsentliga poster i passiva resultatregleringar

Löner inklusive sociala avgifter	19,4	0,7
Räntor	0,0	0,0
Skatter	2,0	0,1
Regleringsskuld	5,0	0,0
Övriga	3,7	0,1
Totalt	30,0	1,0

Säkerheter och ansvarsförbindelser, milj. euro

	Koncern 2019	Moderbolag 2019
Leasingavtal		
Belopp som skall betalas för leasingavtal		
Betalas under nästa räkenskapsperiod	0,8	0,0
Betalas senare	1,1	0,0
Totalt	1,9	0,0

Övriga ansvarsförbindelser

Betalas under nästa räkenskapsperiod	26,1	0,0
Betalas under senare räkenskapsperioder	13,9	0,0
Totalt	40,0	0,0

Tidsbundna hyreskontrakt

Betalas under nästa räkenskapsperiod	2,2	0,0
Betalas senare	13,1	0,0
Totalt	15,3	0,0

Säkerheter och ansvarsförbindelser, milj. euro	Koncern 2019	Moderbolag 2019
Pensionsansvar		
Tilläggsponsansvar	0,3	0,0
Totalt	0,3	0,0
Hyresansvar, garantidepositioner och övriga garantier		
Garantidepositioner	0,2	0,0
Hyresgarantier	0,1	0,0
Totalt	0,3	0,0

Finansiering

Koncernen har finansieringslimiter för ett totalvärde av 154 miljoner euro för finansiering av investeringar och rörelsekapital. Av limiten är 100 miljoner euro långvarigt kommitterat kapital och 30 miljoner euro långvarigt icke kommitterat kapital. Därtill har koncernen kontolimiten för 20 miljoner euro samt från början av året 2020 upprättade ca. fyra miljoner euro i finansieringslimiter.

Transaktioner med närstående parter

Bolagets omsättning består främst av fakturering från Trafikledsverket.

Villkoren för transaktionerna mellan koncernbolagen och koncernens närstående parter motsvarar de villkor då man idkar affärer med övriga parter.

Koncernen har, vid överföringen av egendom 1.1.2019, emottagit som apportegendom:

	Koncern	Moderbolag
Immateriella tillgångar	34,6	0,0
Materiella tillgångar	93,5	0,0
Aktier i dotterbolag	0,0	157,3
Totalt	128,1	157,3
Övriga kortfristiga skulder	0,6	0,0
Skulder till bolag i samma koncern	0,0	1,9
Resultatregleringar	2,5	0,1
Totalt	3,1	2,0

Underskrift av bokslut 31.12.2019

Helsingfors den 16 mars 2020

Seija Turunen
styrelseordförande

Sauli Eloranta
styrelsemedlem

Juha Majanen
styrelsemedlem

Kirsi Nuotto
styrelsemedlem

Teemu Penttilä
styrelsemedlem

Katriina Vainio
styrelsemedlem

Pertti Korhonen
verkställande direktör

Revisionsanteckning

Över utförd revision har idag avgivits berättelse

Helsingfors den 16 mars 2020

Ernst & Young Oy, Revisionsamfund
Mikko Rytilahti, CGR, OFR-revisor

Revisionberättelse

(Översättning till svenska av det finska originalet)

TILL BOLAGSSTÄMMAN I TRAFFIC MANAGEMENT FINLAND OY

Revision av bokslutet

Uttalande

Vi har utfört en revision av bokslutet för Traffic Management Finland Oy (fo-nummer 2942108-7) för bolagets första räkenskapsperiod 19.9.2018–31.12.2019. Bokslutet omfattar koncernens samt moderbolagets balansräkning, resultaträkning, finansieringsanalys och noter.

Enligt vår uppfattning ger bokslutet en rättvisande bild av koncernens och moderbolagets ekonomiska ställning samt om resultatet av deras verksamhet i enlighet med i Finland ikraftvarande stadganden gällande upprättande av bokslut och det uppfyller de lagstadgade kraven.

Grund för uttalande

Vi har utfört vår revision i enlighet med god revisionsred i Finland. Våra skyldigheter enligt god revisionsred beskrivs närmare i avsnittet Revisorns skyldigheter vid revision av bokslutet. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernföretagen enligt de etiska kraven i Finland som gäller den av

oss utförda revisionen och vi har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa. Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar för bokslutet

Styrelsen och verkställande direktören ansvarar för upprättandet av bokslutet och för att bokslutet ger en rättvisande bild i enlighet med i Finland ikraftvarande stadganden gällande upprättande av bokslut samt uppfyller de lagstadgade kraven. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta ett bokslut som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Vid upprättandet av bokslutet ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av moderbolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fort-

sätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om man avser att likvidera moderbolaget eller koncernen, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Revisorns skyldigheter vid revision av bokslutet

Vårt mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida bokslutet som helhet innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionsred alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller fel och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i bokslutet.

Som del av en revision enligt god revisionsred använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i bokslutet, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på fel, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av moderbolagets eller koncernens interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.

- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i ledningens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av bokslutet. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om moderbolagets eller koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i bokslutet om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om bokslutet. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett moderbolag eller en koncern inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i bokslutet, däribland noterna, och om bokslutet återger de underliggande transaktioner-

na och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

- inhämtar vi tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis avseende den finansiella informationen för enheterna eller affärsaktiviteterna inom koncernen för att göra ett uttalande avseende koncernbokslutet. Vi ansvarar för styrning, övervakning och utförande av koncernrevisionen. Vi är ensamt ansvariga för vårt uttalande.

Vi kommunicerar med dem som har ansvar för bolagets styrning avseende, bland annat, revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den, samt betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat under revisionen.

Övriga rapporteringsskyldigheter

Övrig information

Styrelsen och verkställande direktören ansvarar för den övriga informationen. Den övriga informationen som vi fick tillgång till före datumet för denna revisionsberättelse, är verksamhetsberättelsen.

Vårt uttalande om bokslutet täcker inte övrig information.

Vårt ansvar är att läsa den ovan specificerade övriga informationen i samband med

revisionen av bokslutet och i samband med detta göra en bedömning av om det finns väsentliga motstridigheter mellan den övriga informationen och bokslutet eller den uppfattning vi har inhämtat under revisionen eller om den i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter. För verksamhetsberättelsens del är det ytterligare vår skyldighet att bedöma om verksamhetsberättelsen har upprättats enligt gällande bestämmelser om upprättande av verksamhetsberättelse.

Enligt vår uppfattning är uppgifterna i verksamhetsberättelsen och bokslutet enhetliga och verksamhetsberättelsen har upprättats i enlighet med gällande bestämmelser om upprättande av verksamhetsberättelse.

Om vi utgående från vårt arbete på den övriga informationen som vi fick tillgång till före datumet för denna revisionsberättelse, drar slutsatsen att det förekommer en väsentlig felaktighet i den aktuella övriga informationen, bör vi rapportera detta. Vi har ingenting att rapportera gällande detta.

Övriga uttalanden

Vi förordar fastställande av bokslutet. Styrelsens förslag till disposition av den vinst som balansräkningen utvisar beaktar bestämmelserna i aktiebolagslagen. Vi förordar beviljandet av ansvarsfrihet för moderbolagets styrelseledamöterna samt för verkställande

direktören för den av oss granskade räkenskapsperioden.

Helsingfors 16.3.2020

Ernst & Young Ab
revisionsamfund

Mikko Ryttilahti
CGR, OFR-revisor



Traffic Management Finland Oy: Löneboställsporten 1, 00240 Helsingfors