



FINTRAFFIC

Verksamhetsberättelse och bokslut 2020

Vision om världens tryggaste, smidigaste och miljövänligaste trafik

Vi tillhandahåller och utvecklar tjänster för trafikstyrning och -ledning inom alla trafikformer. Vi står till tjänst för att människor och varor ska nå sin destination säkert, smidigt och med beaktande av miljön.

Smarta trafikstyrningstjänster, digitala tjänster för företag och konsumenter samt uppdaterad trafikinformation sätter fart på Finlands utveckling till en föregångare då det gäller hållbar trafik och logistik.

Vi vill vara en utmärkt och attraktiv arbetsplats för toppexperter.

Vi sysselsätter 1 100 proffs.

Moderbolaget

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab

Dotterbolag

- Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab svarar för flygtrafiktjänster.
- Fintraffic Sjötrafikledning Ab svarar för sjötrafikstyrningen.
- Fintraffic Järnväg Ab svarar för styrningen och ledningen av järnvägstrafiken.
- Fintraffic Väg Ab svarar för styrningen och ledningen av vägtrafiken.

Så här läser du rapporthelheten



Årsöversikt 2020

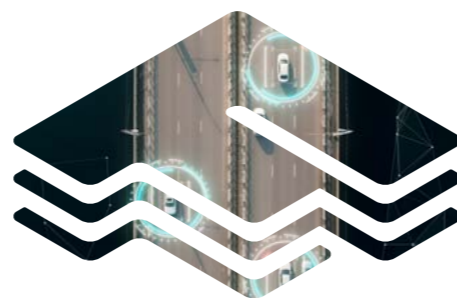
Strategi, centrala händelser 2020 och översikt över hållbarheten.

[Läs rapporten här.](#)



Redogörelse för förvaltning och ersättningar 2020

Information om bolagets förvaltnings- och styrsystem samt verkställande direktörens och styrelsemedlemmarnas löner och arvoden. [Läs rapporten här.](#)



Verksamhetsberättelse och bokslut

Beskrivning av bolagets verksamhet 2020 samt sammanfattning av bolagets ekonomiska resultat och ekonomiska ställning.

Innehåll

Styrelsens verksamhetsberättelse	3
Bokslut	14
Koncernens resultaträkning	15
Koncernens balansräkning	16
Koncernens finansieringsanalys	18
Moderbolagets resultaträkning	19
Moderbolagets balansräkning	20
Moderbolagets finansieringsanalys	22
Noter	23
Underskrift av bokslut	33
Revisionsanteckning	33
Revisionsberättelse	34

Styrelsens verksamhetsberättelse

Fintraffic – allmänt

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab (tidigare Traffic Management Finland Ab) är ett av statens helägda bolag med specialuppgifter som ägarstyrs av kommunikationsministeriet. Bolaget har som uppgift att erbjuda avancerade tjänster för styrning och ledning 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 jämlikt till andra aktörer för att möjliggöra ny affärsverksamhet.

Trafikstyrningsbolaget Traffic Management Finland Ab:s och dess dotterbolags namn ändrades 31.12.2020. Koncernen heter nu Trafikstyrningsbolaget Fintraffic. Syftet är att i egenskap av ett allt enhetligare trafikstyrningsbolag tillhandahålla trafikstyrningstjänster under ett namn som är lätt att känna igen och komma ihåg.

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab är koncernens moderbolag (tidigare Traffic

Management Finland Ab) och svarar för produktion av ekosystem- och koncerntjänster, Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab svarar för flygtrafiktjänster (tidigare Air Navigation Services Finland Ab), Fintraffic Järnväg Ab svarar för tjänster inom järnvägstrafikstyrningen (tidigare Finrail Ab), Fintraffic Sjötrafikledning Ab svarar för tjänster inom sjötrafikstyrningen (tidigare Vessel Traffic Services Finland Ab) och Fintraffic Väg Ab svarar för tjänster inom vägtrafikstyrningen (tidigare Intelligent Traffic Management Finland Oy).

Trafikledsverkets (tidigare Trafikverket) tjänster för styrning och ledning av sjö-, väg- och järnvägstrafiken införlivades från och med 1.1.2019 i den av staten helägda trafikstyrningskoncernen. Bolagiseringen baserade sig på lagen om ombildning av Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster 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 Fintraffic Järnväg Ab:s (järnvägstrafiken) och Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab:s

(flygtrafiktjänst) aktiestock till den grundade koncernens moderbolag Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab, varefter bolaget överförde trafikstyrnings- och ledningsfunktionerna för vägtrafikens del till Fintraffic Väg Ab, för sjötrafikens del till Fintraffic Sjötrafikledning Ab och för järnvägstrafikens del till Fintraffic Järnväg Ab.

Finska staten äger hela aktiestocken i Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab. Alla ovan nämnda dotterbolag är helägda av moderbolaget Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab. Till koncernen hör dessutom Finlogic Oy som ägs av Fintraffic Järnväg Ab. Räkenskapsperioden är den andra för koncernen.

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

cialuppgift är att erbjuda, upprätthålla och utveckla tjänster för trafikstyrning och -ledning för försvars- och säkerhetsmyndigheternas behov i den utsträckning som det är motiverat för att de ska kunna sköta sina lagstadgade tjänsteuppgifter. Bolaget svarar också för att samla in, förvalta, utnyttja och tillhandahålla information som relaterar till styrtjänsterna jämlikt till andra aktörer för att möjliggöra ny affärsverksamhet.

Enligt principbeslutet om statens ägarpolitik som meddelades av statsrådet 8.4.2020 eftersträvar staten i fråga om bolagsinnehavet ett så bra ekonomiskt och samhälleligt bruttoresultat som möjligt. Fintraffic's totala ekonomiska resultat bedöms utifrån hur och till vilka kostnader bolaget utför sin samhällseliga serviceuppgift. Bolaget har som mål att förbättra kostnadseffektiviteten i affärsverksamheten och att affärsverksamheten, bedömd som en helhet, är affärsekonomiskt lönsam. Bolagets samhällseliga genomslagskraft framgår till exempel genom effektiviserad rörlighet och transport, smidigare trafik och förbättrad trafiksäkerhet samt trafikens

minskade utsläpp. Dessutom ska bolaget utveckla utnyttjandet av trafikinformation och på detta sätt enligt marknadsvillkor främja uppkomsten av nya tjänster på trafikmarknaden.

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 (2020) samt i statsrådets övriga anvisningar. I sin verksamhet iakttar bolaget statsrådets principbeslut om ägarpolitik SRK/2020/48. Vid premiering iakttar bolaget statsrådets gällande 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 Värdepappersmarknadsföreningen rf:s förvaltningskod för börsnoterade bolag (2020) samt OECD:s Corporate Governance rekommendationer. Det övergripande målet för bolagets förvaltning och beslutsprocesser är att utveckla och upprätthålla god förvaltningspraxis. Kommunikationsministeriet har godkänt bolagets ägarstrategiska riktlinjer 16.10.2019.

Fintraffic verkar i nära samarbete med ett omfattande nätverk av kunder och samarbetspartner. Bolagets trafikstyrningstjän-

ter köps av Trafikledsverket (väg-, sjö- och järnvägstrafik), Finavia och flygbolagen (flygtrafiktjänst). De övriga centrala intressentgrupperna omfattar Transport- och kommunikationsverket Traficom, försvars- och säkerhetsmyndigheter, städer, aktörer inom kollektivtrafiken, forskningsinstitut och företag inom olika branscher.

Koncernen hade 31.12.2020 verksamhet förutom i Helsingfors, Tammerfors, Åbo, Uleåborg också på 24 andra orter.

Räkenskapsperiodens centrala händelser

Coronaviruspandemin och konsekvenserna av denna

År 2020 präglades av konsekvenserna av coronaviruspandemin för den internationella trafiken och i synnerhet för volymerna i flygtrafiken samt därigenom för flygtrafiktjänsternas intäkter. Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab:s (tidigare Air Navigation Services Finland Ab) omsättning sjönk med cirka 39 procent på grund av att efterfrågan på flygtrafiktjänster minskade till följd av att trafikvolymerna rasade.

Inom flygtrafiktjänsten vidtog kraftiga anpassningsåtgärder. En betydande del av personalen var efter mars 2020 tillåtna att arbeta från hemmet, och dessutom försökte man också minska de övriga rörelsekostna-

derna. Trots de kraftiga anpassningsåtgärderna gjorde flygtrafiktjänsten en betydande förlust. På grund av detta visade hela koncernens rörelseresultat en förlust, trots att vinsten blev som planerad i sjö-, väg- och järnvägstrafikverksamheten.

Sjö-, väg- och järnvägstrafiktjänster beställs huvudsakligen av Trafikledsverket. Trots att trafikvolymerna minskade förblev trafikstyrningens servicenivå på den normala nivån så att samhällets försörjningsberedskap samt säker och smidig trafik säkerställdes.

I början av mars började koncernen vidta många beredskapsåtgärder i syfte att säkerställa en så störningsfri tjänsteproduktion som möjligt i de förhållanden som styrs av coronaviruspandemin. Åtgärderna lyckades bra och resulterade i att konsekvenserna av coronaviruspandemin blev obetydliga, trots att trafikcentralernas personal huvudsakligen var fysiskt närvarande. I kontorsarbetet var huvudregeln distansarbete. Tack vare de övergripande försiktighetsåtgärderna som vidtog gällande personalen upptäcktes inga arbetsrelaterade coronavirusfall vid bolagets driftställen.

Ny modell för kundrelationsledning tillsammans med Trafikledsverket

Tillsammans med Trafikledsverket introducerade koncernen en modell för kundre-

lationsledning och inledde ett projekt för utveckling av partnerskapet. Tack vare dessa åtgärder har det dagliga samarbetet blivit smidigare, transparensen i verksamheten förbättrats, verksamhetsplaneringen effektiviserats samt allokeringen av de begränsade driftskostnaderna främjats utifrån genomslagskraften. Koncernen började tillämpa tjänstespecifik uppföljning och rapportering av kostnaderna. Syftet med modellen med ett nära partnerskap är att försäkra sig om att utvecklingen av verkets trafikledningsnätverk och bolagets trafikstyrningstjänster som helhet förblir enhetlig och på detta sätt bidrar till utvecklingen av hela trafiksystemet så bra som möjligt.

Utveckling av koncernens organisation

Utvecklingen av koncernens organisation och verksamhetsprocesser fortsatte 2020. Koncerttjänsterna centraliserades från och med början av året till moderbolaget. Syftet med ändringen var att förbättra servicenivån och verksamhetseffektiviteten. Under året stärktes resurserna för i synnerhet lag- och upphandlingstjänsterna samt data- och cybersäkerheten. I augusti 2020 överfördes från Sydöstra Finlands NTM-central telematikuppgifterna och personalen inom vägtrafikstyrning och vägtrafikledning till Fintraffic Väg Ab (RP 34/2020).

Fintraffic Järnväg Ab inledde 15.12.2020 i anslutning till reformen av funktionerna hos kontrollcentralen för järnvägstrafiken samarbetsförhandlingar, där planen var att slå samman verksamhetsställena i Kouvola och Helsingfors i enlighet med den strategi för en reform av bolagets verksamhetsmodell som godkänts av koncernens och bolagets styrelser. Från bolaget meddelades 16.2.2021 att det för tillfället inte finns förutsättningar för en sammanslagning av kontrollcentralerna. I linje med sin strategi kommer bolaget att fortsätta utveckla sina trafikkontrollfunktioner och sin kontrollcentralstruktur för att vidareutveckla trafikens säkerhet, smidighet, driftsäkerhet och effektivitet. Dessa mål främjas genom att göra investeringar i modernisering och digitalisering av trafikledningssystemen, utveckla verksamhetsprocesserna och personalens kompetens samt ordna adekvata arbetsförhållanden för kontrollcentralernas verksamhet och personal.

Koncernens strategi

Koncernens vision är "Finland har världens tryggeste, smidigaste och miljövänligaste trafik". De strategiska målen omfattar säker och smidig trafik samt ett optimerat trafiksystem, högklassiga, driftsäkra och effektiva trafikstyrningstjänster, allt bättre tjänster för både passagerarna och logistiken genom att använda

trafikinformation och plattformslösningar, allt större mervärde för kunderna och intressentgrupperna samt en utmärkt och dynamisk arbetsgemenskap.

Bolaget utvecklar sina trafikstyrningsfunktioner i syfte att ytterligare förbättra säkerheten, smidigheten, driftsäkerheten och effektiviteten i trafiken. Dessa mål främjas bland annat genom att investera i modernisering och digitalisering av trafikstyrningssystemen samt utveckla verksamhetsprocesserna och personalkompetensen.

Koncernen utvecklar sitt tjänsteutbud för både de nuvarande kunderna och nya kundgrupper samt för hela trafikekosystemet. Målet är att öka de övriga kundernas andel som beställare av tjänster. För tillfället är staten den största beställaren av tjänster i synnerhet då det gäller styrning av sjö-, väg- och järnvägstrafiken. Alla trafikstyrningens slutanvändare är trafikantvändare.

Förbättring av kostnadseffektiviteten

En fortlöpande förbättring av kostnadseffektiviteten är ett av de centrala målen för bolagiseringen av trafikstyrningen och i Fintraffic's strategi. Fintraffic har i enlighet med de ägarstrategiska riktlinjerna förbundit sig att förbättra servicenivån och den samhälleliga genomslagskraften samt att effektivisera tjänsteproduktionen för trafikstyrningen

genom att utveckla den operativa verksamhetsmodellen kumulativt med 30 miljoner euro under de kommande åren. Utvecklingen av tjänsteproduktionen för att förbättra säkerheten och höja automationsnivån kan äventyras, om inte koncernens operativa verksamhetsmodell omarbetas. Genom smart och hållbar användning av resurserna stöder koncernen en hållbar reform av trafiken och utvecklingen av branschen och dess sysselsättnings potential.

Affärsutvecklingsprojekt

År 2020 satte Fintraffic fart på de projekt för både trafiksystemet och trafikformerna som stöder uppbyggandet av ett ekosystem för trafiken i Finland. Trafiksystemet består av person- och godstrafik i alla trafikformer jämte trafiknätverk, kommunikationsförbindelser och information, tjänster, trafikmedel samt trafikstyrningssystem för dessa. Fintraffic's mål är att tillsammans med aktörerna inom branschen slå samman informationen och tjänsterna så, att transporterna blir så smidiga som möjligt samt att tjänsteleverantörerna och slutanvändarna drar nytta av det. Tillsammans med aktörerna inom branschen har det konkreta avtalats hur man i samarbete i öppna arbetsgrupper fastställer en vision, mål och en vägkarta för trafikens ekosystem så att aktörerna tillsammans, genom att utnyttja trafikin-

formationen, kunde producera nya tjänster för slutanvändarna.

De öppna data som tillhandahålls av bolaget användes i allt större utsträckning. Tack vare samarbetet som har inletts med Bauer Medias radiokanaler började man i Radio Novas trafikprogram använda tjänsten Trafiksituationen. På detta sätt fick man förutom synlighet också flera användare av trafikinformation som produceras av bolaget.

Trots konsekvenserna av coronaviruspandemin arbetade *Fintraffic Flygtrafiktjänst* med sina spetsprojekt som planerat under året. I samarbete med Estonia Air Navigation Services (EANS), som producerar Estlands flygtrafiktjänster, fortsatte vi introduktionen av FINEST-projektets verksamhetsmodell. Målet är att slutföra projektet 2022. Projektet har som mål att för dem som använder luftrummet tillhandahålla en harmoniserad, dynamisk, kostnadseffektiv och konkurrenskraftig gränsöverskridande flygtrafiktjänst från och med 2022.

Beredningen av konceptet med distansflygledning, Multi-ROT, framskred 2020. Fintraffic flygtrafiktjänst och Finavia planerar att tillsammans skaffa ett system för distansflygledning till flygfält som bestäms separat av Finavia. Om tjänsten introduceras skulle det innebära att en enda flygledare under sitt arbetsskift och med hjälp av distansförbindelser kunde svara för flygtrafik-

tjänsten vid många flygplatser.

Obemannade luftfarkoster, dvs. drönare, blir allt vanligare på flygtrafikmarknaden, vilket skapar ett allt större behov av nya typer av trafikledningstjänster. För drönarflygarna bereddes i samarbete med Traficom 2020 en webbtjänst som introducerades i början av 2021. Systemet stöder också digitaliseringen av allmän luftfart och är en del av flygtrafik-tjänsten.

Fintraffic järnvägstrafikstyrning fortsatte sina utvecklingsprojekt som planerat. Av spetsprojekten framskred Digirata väl och blev ett av de främsta nationella trafikprojekten. Inom järnvägstrafiken samarbetade man med 5G-leverantörer för att kunna tillämpa 5G-tekniken i järnvägstrafiken. Effektiviteten, säkerheten och beredskapsförmågan förbättrades. Under årets lopp fortsatte den tekniska tudelningen av fjärrstyrningssystemen för järnvägstrafiken i syfte att höja beredskapsnivån. I störningssituationer kan olika styrningsområden producera tjänster allt smidigare korsvis. Under året främjades omarbetningen av fjärrstyrningssystemet för Sydöstra Finlands järnvägsnät. Projektet påbörjades 2017 och framskred som planerat mot en fullständig driftsättning 2022.

Trafikledsverket beställde för järnvägstrafikstyrningen den nya tjänsten Situationsledare till Helsingfors och Tammerfors. Med

hjälp av tjänsten säkerställs i olyckssituationer en så snabb återhämtning som möjligt i trafiken samt tillses behöriga säkerhetsprocesser. Produktionsfasen startar i början av 2021.

I november påbörjades en ny kapacitetsstyrningsfunktion. Kapacitetsstyrningsfunktionen vid Helsingfors station och Ilmala bangård är en tjänst som har beställts av Trafikledsverket.

I slutet av året påbörjades arbetet med en reform av kontrollcentralernas funktioner under de följande åren. Målet för utvecklingen av järnvägstrafikstyrningen är att säkerställa allt säkrare, smidigare och miljövänligare tågtrafik.

Fintraffic vägtrafikstyrning har som mål att vara den part som möjliggör ett dynamiskt ekosystem för vägtrafiken. Spetsprojekten för produkt- och tjänsteutvecklingen framskred som planerat under året. Åtgärderna för att skapa en digital tvilling för vägtrafiken och en situationsbild i realtid av den faktiska statusen för infrastrukturen, förhållandena, underhållet och trafiken framskred väl. I syfte att främja saken publicerades den omarbetade TLOIK-plattformen där man för vägnätet samlat styrsystemen, informations- och servicestyrningsverktygen för hela vägnätet i Finland, avancerad automation som genererar styrningsförslag enligt trafiksituationen samt en lägesinformationshelhet. I

denna används bland annat hundratals kameror, vägväderstationer och andra anordningar.

Dessutom påbörjades många pilotprojekt i syfte att utveckla vägvädertjänsterna. Gränssnitten och kapaciteten för plattformstjänsten för vägtrafikförhållandena utvecklades så, att Fintraffic i fortsättningen har förutsättningar att ta emot data som producerats av externa leverantörer för analys och vidareförädling. I slutet av året lanserades den omarbetade tjänsten WebKeli för trafikledernas intressentgrupper. Tack vare förbättringarna som har gjorts i vägtrafiken får användarna i det närmaste uppdaterad information om vägunderhållet.

I fråga om infrastrukturen omfattade de mest betydande händelserna öppnandet av avsnittet Lahtis södra ringväg på Riksväg 12 för trafik i december. I juni öppnades avsnittet Tammerfors-Kangasala på Riksväg 12. Bolaget svarade för förnyandet av trafikledningsanordningarna på avsnittet.

Fintraffic sjötrafikstyrning hade under året ett nära samarbete med myndigheter, hamnar och rederier. I sjötrafiken har informationsgången gällande fartygsankomster blivit allt bättre för hamnoperatörerna. Målet är att främja säkerheten, den ekonomiska effektiviteten och prestandan i den internationella trafiken. I mars anslöt sig bolaget dessutom som medlem i ekosystemet One Sea. Ekosys-

temet främjar den autonomiska sjötrafikens utveckling.

På EU-nivå fortsatte det intensiva samarbetet inom många projekt. Till exempel projektet Sea Traffic Management Efficient Flow introducerade för hamnarna i Finland en ny hamnapplikation som ska utvidgas så att den blir rikstäckande. Hamnapplikationen kan i alla hamnar i Finland tas i användning som en slutanvändartjänst med öppen tidsinformation och lägesbild. Tjänsten möjliggör hamnspecifikt informationsbyte mellan olika hamnoperatörer och förbättrar samtidigt informationsbytet med Fintraffic.

Affärstransaktion

I slutet av 2020 gjordes mellan finska staten och dess företrädare, Trafikledsverket, samt koncernens moderbolag Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab en affärstransaktion till ett gängse värde på 29,6 miljoner euro där de egendomsposter i projekt vid Trafikledsverket som hade avslutats senast 31.10.2020 överfördes till bolaget i enlighet med RP 34/2018. Statsrådets allmänna sammanträde 10.12.2020 befullmäktigade Trafikledsverket att sälja affärsverksamheten till bolaget. Affärsverksamheten överfördes i en affärstransaktion omedelbart till dotterbolagen som svarar för dessa affärsverksamheter. Till Fintraffic Väg Ab överfördes tillgångar

Koncernens centrala nyckeltal 2020

	2020	2019
Omsättning (M €)	182,4	221,9
Rörelseresultat (M €)	-8,0	21,3
Rörelsemarginal (%)	-4,4	9,6
Resultat efter skatter (M €)	-9,4	14,7
Investeringar (M €)	63,0	26,2
Investeringar kassaflöde (M €)	61,7	22,8
Räntebärande nettoskulder (M €)	15,0	0
Soliditet (%)	69,8	71,6
Nettoskultsättningsgrad (%)	-1,4	-40,8
Personal (i genomsnitt)	1 125	1 091

till ett värde på 19,9 miljoner euro och till Fintraffic Järnväg Ab på motsvarande sätt tillgångar värda 9,7 miljoner euro. Bakgrunden för affärstransaktionen var de pågående trafikstyrningsprojekt som i samband med bolagiseringen hade blivit kvar hos Trafikledsverket. Per 1.1.2019 hade Trafikledsverket tillgångsposter som anknöt till trafikstyrningen och som vid denna tidpunkt var halvfärdiga. Av denna anledning avtalades vid bolagiseringen om en förköpsrätt för bolaget till dessa tillgångar när de hade blivit färdiga. Enligt de preliminära planerna görs 2021,

mellan samma parter, en andra affärstransaktion som innebär att största delen av de återstående tillgångsposterna i de pågående projekten skulle överföras från staten. Värdet av denna affärstransaktion torde bli högre än värdet av affärstransaktionen som gjordes 2020, och den största tillgångsposten som överförs blir helheten som bildas av trafikledningen och -styrningen för tunnlarna längs avsnittet Lahtis södra ringväg på Riksväg 12 och vars värde uppgår till cirka 21 miljoner euro.

Omsättning och resultat 2020

Under Fintraffic-koncernens andra räkenskapsperiod uppgick omsättningen till 182,4 (221,9) miljoner euro. Räkenskapsåret som avslutades vid utgången av 2019 var koncernens första och längre än normalt (19.9.2018–31.12.2019). Räkenskapsperiodens längd påverkar inte siffrornas jämförbarhet, eftersom koncernen inledde sin egentliga affärsverksamhet först i början av 2019, och 2018 uppkom endast kostnader som anknöt till etableringen av koncernens nya bolag. Största delen av omsättningen bildades genom de styrningstjänster för väg-, sjö- och järnvägstrafiken som hade beställts av Trafikledsverket och vilkas försäljningsvärde enligt tjänsteavtalet uppgick till 132 (141) miljoner euro. Försäljningen av flygtrafiktjänster minskade radikalt, och omsättningen var 49,3 (80,2) miljoner euro. Omsättningen höjdes av den korrigerig på cirka 5 miljoner euro angående SES-lagstiftningen som grundar sig på den i EU-lagstiftningen avsedda trafikriskmekanismen (år 2019 blev omsättningen 9,1 miljoner lägre till följd av denna korrigerig).

Rörelseresultatet visade en förlust på 8,0 miljoner euro (år 2019 visade det en vinst på 21,3 miljoner euro). Rörelsemarginalen var -4,4 % (+9,6) procent. Räkenskapsperiodens förlust efter skatter var 9,4 (vinst 14,7) miljoner euro. Koncernens resultat försämrades, vilket i synnerhet berodde på den kraftiga

minskningen i flygtrafiksäkerhetens intäkter och den verksamhetsförlust som orsakades av att volymerna i flygtrafiken rasade på grund av pandemin. Resultatet försämrades också till följd av att den planerliga lönsamheten för trafikformerna försämrades till den målsatta måttliga nivån efter det exceptionellt goda resultatet för det första verksamhetsåret. Koncernens rörelseresultat förväntas bli positivt 2021.

Koncernens balans är fortfarande stark, trots att kassaflödet blev sämre 2020. Koncernens kassaflöde försämrades på grund av att intäktsflödet i flygtrafiktjänstens affärsverksamhet blev sämre och att investeringarna ökade jämfört med året innan, 61,7 (22,8) miljoner euro. Av investeringarna orsakades 29,6 miljoner av affärstransaktionen mellan Trafikledsverket och bolaget. I samband med affärstransaktionen vid årsskiftet lyfte koncernen första gången banklån med ränta. Enligt prognosen ökar koncernens skulder till följd av att kassaflödet i flygtrafiktjänstens affärsverksamhet förväntas bli svagt även 2021. Samtidigt ska investeringarna hållas på en relativt hög nivå då halvfärdiga trafikstyrningstillgångar enligt planerna överförs från Trafikledsverket till bolaget också 2021. Samtidigt genomförs investeringar för att såväl upprätthålla verksamheten som utveckla och effektivisera verksamheten.

På grund av EU-lagstiftningen returneras en

Nyckeltal för affärsverksamheterna 2020 (2019)

	Flygtrafiktjänst	Järnvägstrafikstyrning	Vägtrafikstyrning	Sjötrafikstyrning
Omsättning (M €)	49,3 (80,2)	69,6 (74,4)	43,5 (44,0)	18,1 (21,7)
Rörelseresultat (M €)	-16,1 (5,9)	4,4 (8,3)	2,8 (4,1)	1,0 (2,6)
Rörelsemarginal %	-32,6 (7,3)	6,3 (11,2)	6,5 (9,3)	5,5 (11,8)
Personal i genomsnitt	443 (441)	465 (464)	80 (71)	101 (99)

betydande del av flygtrafiktjänsternas vinst till flygbolagen som lägre enhetspris i framtiden. De totala skyldigheter som anknyter till detta har beaktats i koncernens balansräkning som en resultatreglering på 12,7 (17,7) miljoner euro.

Flygtrafiktjänst

Resultatet påverkades i synnerhet av raset i flygtrafikens volymer som orsakades av coronaviruspandemin. Detta ledde till en kraftig minskning i intäkterna för flygtrafiktjänstens affärsverksamhet (31 miljoner euro) och en rörelseförlust på 16,1 (vinst 5,9) miljoner euro för flygtrafiktjänstens affärsverksamhet. Inom flygtrafiktjänsterna justerades driftskostnaderna med cirka 6 miljoner euro jämfört med föregående år genom att permittera personal och gallra andra kostnader. Genom dessa åtgärder kunde endast en del av intäktsförlusterna inom flygtrafiktjänsterna täckas.

Flygtrafiktjänsternas servicenivå måste i alla situationer vara tillräckligt hög för att kunna garantera säkerheten i flygtrafiken.

En faktor som i väsentlig grad påverkade flygtrafiktjänstens och koncernens resultat är den trafikriskmekanism gällande flygtrafiktjänstens affärsverksamhet som grundar sig på EU-lagstiftningen. I normala förhållanden skulle mekanismen fungera så, att avgifterna för flygtrafiktjänsten i enlighet med förordningen avseende prestations- och avgiftssystemet höjs om två år, om trafiken underskrider prognosen i prestationsplanen. På grund av den drastiska förändringen i flygtrafikbranschens marknadsomgivning tillämpas inte trafikriskmekanismen som normalt 2020 och 2021. Genom undantagslagstiftning har man försökt förhindra kraftiga fluktuationer i trafikavgifterna, beakta flygbolagskundernas betalningsförmåga samt säkerställa att verksamhetskapaciteten bevaras bland dem som tillhandahåller flygtrafiktjänster. Omsättningen höjdes av den korrigering från 2018 på cirka 5 miljoner euro angående SES-lagstiftningen som grundar sig på den i EU-lagstiftningen avsedda trafikriskmekanismen (år 2019 blev omsättningen 9,1 miljoner lägre till följd av denna korrigering).

Väg-, sjö- och järnvägstrafikstyrning
Väg-, sjö- och järnvägstrafikstyrningens tjänster samt ekosystem- och kundtjänster beställs huvudsakligen av Trafikledsverket. I tjänsteavtalet mellan Trafikledsverket och Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab uppgick den totala faktureringen till 131,8 (141) miljoner euro, med andra ord minskade faktureringen med 9,2 miljoner euro. Bolagen som svarar för väg-, sjö- och järnvägstrafiken visade ett gott resultat på planerad nivå. På grund av den nya kommersiella modellen

som hade avtalats för 2020 försämrades bolagens resultat betydligt jämfört med föregående år. År 2019 grundade sig den kommersiella modellen på ett fast pris. År 2019 producerade bolaget tjänsterna betydligt effektivare än planerat, vilket utmynnade i ett mycket gott rörelseresultat. År 2020 grundade sig den kommersiella modellen och faktureringen på en täckning på 5 procent som läggs till tjänsteproduktionens kostnader. Detta svarar mot den måttliga lönsamhet som förutsätts av bolaget. Den kommersiella modellen innefattade ett incitament för effektivisering av verksamheten. För de operativa bolagen som tillhandahåller tjänster för Trafikledsverket blev rörelseresultatet cirka 6 procent, dvs. lönsamheten var i enlighet med målen, men betydligt lägre än året innan (11 procent).

Effektivisering av verksamheten

Inom flygtrafiktjänstens affärsverksamhet har verksamheten redan många år effektiviserats på det sätt som förutsätts i EU-lagstiftningen. Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab är en av de mest effektiva europeiska enheterna som tillhandahåller flygtrafiktjänster. År 2020 var exceptionellt: flygtrafikvolymerna rasade på grund av coronaviruspandemin, och av denna anledning vidtog omfattande anpassnings-

åtgärder. Dessa fortsätter också 2021 till följd av att affärsverksamhetsmiljön förblir utmanande.

Bolaget effektiviserade sin verksamhet och producerade 2020 de tjänster för väg-, sjö- och järnvägstrafikstyrningen som avses i avtalet mellan Trafikledsverket och bolaget på ett effektivare sätt än 2019. År 2019 kunde trafikstyrningstjänsterna produceras till en kostnad som var cirka 7 miljoner lägre än den som uppgavs i affärsverksamhetsplanen i samband med bolagiseringen, och 2020 kunde tjänsterna produceras till en kostnad som var uppskattningsvis cirka 3 miljoner lägre än 2019. Driftsgraden i tjänsteproduktionen blev samtidigt högre, och därför var den totala effektiviseringen större. I tjänsteproduktionen har man också 2019 och 2020 klarat av en betydande kumulativ effektivisering av verksamheten, med beaktande av att driftsgraden samtidigt höjts. Driftsgraden har blivit högre i och med att bolaget tagit över exempelvis nya tunnlar och vägväderstationer, investerat i operativa system för trafikstyrningen, tillhandahållit nya tjänster och satsat på att höja servicenivån genom att bland annat höja informations- och cybersäkerhetskapaciteten. Samtidigt har åtgärder vidtagits för att effektivisera verksamheten, bland annat

har anskaffningar konkurrensutsatts, koncerttjänster centraliserats, operativa aktiviteter omorganiserats och investeringar gjorts i allt bättre teknik som möjliggör både en bättre servicenivå och ett effektivare sätt att arbeta. Uppföljningen och planeringen av de tjänstespecifika kostnaderna, likaså mätningen av driftsgraden och effektiviseringen har utvecklats i väsentlig grad 2020. I Trafikledsverkets tjänsteavtal minskade den totala faktureringen för tjänsterna inom väg-, sjö- och järnvägstrafikstyrningen samt ekosystem- och kundtjänsterna med cirka 9 miljoner euro jämfört med 2019.

Bedömning av betydande risker och osäkerhetsfaktorer i verksamheten

Fintraffics viktigaste uppgift är att garantera säkerheten i all verksamhet. Affärsverksamhetsriskerna har identifierats och hanteras inom ramen för bolagens riskhanteringssystem. Bolaget har som mål att säkerställa en hög nivå på trafikstyrnings- och ledningstjänsterna och säkerhetskulturen samt verksamhetens kontinuitet i olika situationer. Bolaget utvecklar systematiskt riskhanteringen i säkerhets- och skyddsfrågor. Fintraffics riskhantering är proaktiv, systematisk och övergripande. Enligt ledningssystemet som godkänts av styrelsen

ska bolaget ledas yrkeskunnigt samt i enlighet med sunda och försiktiga affärsverksamhetsprinciper.

Hos bolaget fäster man särskild vikt vid datasäkerheten kring uppgifter som myndigheterna fastställt som sekretessbelagda samt affärshemligheter. I hela verksamheten säkerställs effektiv datasäkerhet på hög nivå.

Bolaget ser till att dess utrustning, datasystem och program är funktionssäkra och datasäkra. Det bereder sig för cyberhot bland annat genom att effektivisera förvaltningen av datatillgångar samt möjliggöra omfattande och adekvata satsningar för att utveckla datasäkerheten.

Säkerhetsobservationer rapporteras regelbundet till koncernens och dotterbolagens styrelser under året. Riskhanteringen är en del av bolagets affärsverksamhetsstrategi och operativa måluppsättning. De mest betydande riskerna och osäkerhetsfaktorerna behandlas i koncernens och dotterbolagens styrelser. Att identifiera och hantera risker är en del av bolagens ledningssystem.

De största operativa riskerna omfattar allvarliga olyckor samt hot mot data- och cybersäkerheten. Den tredje centrala riskfaktorn som uppstod under året var coronaviruset som kunde orsaka sjukdomsfall bland personalen och på detta sätt sänka bolagets styrningska-

pacitet och i värsta fall momentant sätta stopp för exempelvis järnvägs- och flygtrafiken. Det finns också alltid en risk för mänskliga fel.

Ekonomiskt sett är den största risken 2021 att coronaviruspandemin fortsätter och ger upphov till konsekvenser för flygtrafikvolymerna samt flygtrafiktjänstens avkastning och lönsamhet. Fintraffics Flygtrafiktjänst gjorde 2020 en rörelseförlust på 16,1 miljoner euro med en omsättning på endast 49,3 miljoner euro (-39 procent). Fintraffics Flygtrafiktjänst Ab har för tillfället en skyldighet att producera tjänster somagnar staten och i avgifterna för flygrutterna inkludera kostnaderna för att producera dessa. På grund av pandemin är avkastningen för flygrutterna ringa, vilket innebär att bolaget själv får bära en betydande del av kostnaderna för produktionen av dessa tjänster. Tjänsterna omfattar exempelvis luftfartsinformation, luftrumskontroll, flygräddning samt tjänster för statens luftfart på samarbetsflygplatserna. Bolaget har med kommunikationsministeriet diskuterat möjligheten för statliga tjänsteköp i anslutning till dessa tjänster. Enligt vår uppskattning blir flygtrafikvolymerna 2021 cirka hälften av vad de var 2019 och börjar öka småningom under de kommande åren.

En annan betydande osäkerhetsfaktor som anknyter till vår verksamhet är i denna utma-

nade ekonomiska situation som orsakats av coronaviruspandemin hur mycket tilläggsfinansiering Trafikledsverket kan få ur den statliga budgeten för att köpa trafikstyrningstjänster av bolaget. Detta påverkar koncernens kapacitet för investeringar och utveckling av sin affärsverksamhet.

Trots de ovan nämnda riskerna kommer hela koncernens resultat enligt prognosen att vara positiv 2021.

Personal, löner och kompetens

År 2020 hade Fintraffic i genomsnitt 1 125 (1 091) anställda. Vid utgången av året uppgick antalet anställda till totalt 1 129. I slutet av december gällde 96 procent av anställningsavtalen tills vidare, och 4 procent var tidsbestämda. Genomsnittsåldern för koncernens anställda var 45 år. Männens andel var 78 procent och kvinnornas 22 procent. Omsättningen var cirka 8,5 procent och avgångsomsättningen för dem som själva sagt upp sig 2,0 procent. Den genomsnittliga anställningslängden är 13 år.

Beloppet av lönerna och arvoden som utbetalades under räkenskapsperioden uppgick till 72,0 (77,6) miljoner euro. Personalkostnaderna uppgick till totalt 85,8 (93,4) miljoner euro (44 procent av alla kostnader). Hela personalen omfattas av resultatbonussystemet som fastställts av bolagets styrelse. Personalen har

en personalfond dit personalen kan överföra antingen hela eller en del av den andel av resultatbonusen som ska fonderas. Med hjälp av resultatbonussystemet premieras personalen för en god arbetsprestation och uppnått resultat som gagnat bolaget.

Enligt styrelsens beslut har man på grund av koncernens förlustbringande resultat inte utbetalat resultatbonus till någon. Den operativa personalen visade flexibilitet och engagemang under de exceptionella förhållandena då det inte fanns några möjligheter för distansarbete i operativa uppgifter, och därför utbetalas till personalen ett separat incitamentsarvode som uppgår till totalt 200 000 euro.

Det incitamentsarvode som utbetalades som en engångsersättning delades jämnt mellan de anställda som omfattades av premiering hos Fintraffic Järnväg Ab, Fintraffic Väg Ab och Fintraffic Sjötrafikledning Ab. Också Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab:s personal gjorde ett utmärkt arbete i de exceptionella förhållandena, men bolagets kraftigt förlustbringande resultat tillät ingen engångspremiering. I fråga om dem som omfattades av den personliga premieringen utbetalades en engångsersättning för exceptionella prestationer som under loppet av 2020 bidrog till att bolagets verksamhet utvecklades starkt i enlighet med strategin. På grund av arvodets karaktär betalades detta till 10 procent av arbetstagarna som inte fick de

operativa arbetstagarnas engångsersättning.

En för hela personalen gemensam enkät om arbetsnöjdheten som gällde alla trafikformer genomfördes i augusti 2020. I enkäten gavs svar av 66 procent av de anställda. Enkätresultaten var på en bra nivå. Enligt de erhållna resultaten är personalen nöjd med arbetsatmosfären, kollegernas verksamhet och chefsarbetet. På skalan 1–5 blev det genomsnittliga vitsordet i dessa frågor 4.

Fokus i bolagets arbetarskyddsverksamhet låg på framgångsrik hantering av coronaviruspandemin och anknytande försiktighetsåtgärder inom hela koncernen. Hos bolaget konstaterades under året endast sju coronavirusfall, och inte ett enda av dessa orsakade massexponeringar eller försvårade personaltillgången för kontrollcentralerna. Det förekom inga arbetsrelaterade coronavirusfall på Fintraffic's arbetsplatser.

Sjukfrånvaron var i proportion till den teoretiska arbetstiden låg inom hela koncernen (2,8 procent). Orsaken till sjukfrånvaro är vanligtvis muskuloskeletal sjukdomar och psykiska problem. De anställdas säkerhet är viktig för bolaget, och stor uppmärksamhet fästs vid bland annat arbetsergonomin. År 2020 inträffade tre arbetsolycksfall och två pendlingsolycksfall som resulterade i minst en sjukfrånvarodag för den berörda personen.

Kompetensutnyttjande och -utveckling,

gott ledarskap och en reformvänlig företagskultur är ett av spetsprojekten i koncernens strategi. Personalen stöds på många olika sätt i kompetensutvecklingen. Kompetensutvecklingen har indelats i metoder för lärande i arbetet, handledning och stöd samt utbildning och studier.

Tillsammans med de anställda ordnas regelbundet utvecklings-, mål- och resultat-samtal där en genomgång görs av vilken typ av stöd för kompetensutvecklingen en person behöver för att uppnå sina mål.

Under året ordnades chefs- och ledarskapsutbildningar om bland annat ledning av arbetsförmågan, den nya arbetstidslagen och de centrala anställningsvillkoren samt ledning av distansarbete och decentraliserat arbete. Totalt deltog cirka 60 chefer i chefs- och ledarskapsutbildningarna. Koncernens gemensamma utbildningsprogram för tjänsteutveckling fortsatte i form av en läroavtalsutbildning. Totalt 18 experter deltog i programmet. Under året ordnades varje månad utbildningar i juridik och upphandling för personer som arbetar med avtal och upphandling. Dessutom ordnades utbildning i engelska.

Cirka 80 procent av de anställda är sysselsatta i operativt arbete. För dessa ordnades inom var och en trafikform utbildningar, till exempel utbildningar inom flygtrafiktjänster, simuleringsövningar, utbildningar för arbets-

platsutbildare och arbetshandledare, trafikstyrningsutbildningar samt trafiksäkerhetsutbildningar.

Säkerhet

Fintraffics verksamhetsområde är särskilt säkerhetskritiskt: en eventuell olycka kan orsaka betydande skador för människor, miljön och ekonomin. Säkerhetsarbetet inom trafikstyrningen är omfattande, och bolaget utvecklar säkerhetsfrågor systematiskt och ambitiöst inom alla trafikformer. Trafikstyrningen har en betydande roll då det gäller att garantera säkerheten i flyg- och järnvägstrafiken. Fintraffic svarar med sina egna tjänster för att flygplan och tåg tryggt når sina destinationer. Vad gäller sjö- och vägtrafiken följer trafikstyrningen aktivt upp väg- och sjötrafikens smidighet, tillhandahåller situationsdata och ingriper i eventuella störningssituationer eller hot mot säkerheten, antingen proaktivt eller genom att lösa dem i nära samarbete med myndigheter.

Inom alla trafikformer förblev säkerheten i trafikstyrningen på en god nivå hela året. Det uppstod inga allvarliga olyckor som skulle ha berott på trafikstyrningen. I fråga om betydande säkerhetsavvikelse uppnåddes målen inom alla trafikformer, förutom i järnvägstrafikstyrningen. Också i järnvägstrafikstyrningen minskade antalet allvarliga tillbud

betydligt. Inga betydande data- eller cybersäkerhetsavvikelse har anmälts under året. I sjötrafikstyrningen förhindrade vi nio grundstötningar.

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

Data- och cybersäkerheten fick allt större betydelse under året, och kraftiga åtgärder vidtogs för denna. Hos bolaget bildades en ledningsgrupp för data- och cybersäkerheten, uppbyggdes ett system för ledning av data- och cybersäkerheten, uppdaterades verksamhetsplanen och utvidgades kompetensen bland annat genom att anställa en person för att bygga upp data- och cybersäkerheten.

Hos Fintraffic svarar vart och ett dotterbolag med ändamålsenliga rutiner, metoder och förfaranden för sin egen säkerhet. Bolaget har också ett gemensamt säkerhetsledningssystem som har synkroniserats med dotterbolagets förfaranden och deras egna säkerhetsledningssystem.

Miljö

Trafiken har en kraftig inverkan på klimatförändringen. Trafiken ger upphov till ungefär 20 procent av koldioxidutsläppen i Finland, och 90 procent av dessa orsakas av vägtrafiken.

Fintraffic kan genom egna åtgärder bidra till smidigheten i trafiksystemet och på detta sätt påverka utsläppen från de olika trafikformerna. Målet är att bli en förespråkare och aktiv påverkare då det gäller miljöfokuserad trafik. Förhindrande av olika miljöskador och olyckor hör till Fintraffics grundläggande uppgifter. Målet är att alla statliga bolag ska vara kolneutrala senast 2035. Också Fintraffic har förbundit sig till detta mål.

År 2020 uppdaterades miljöstrategin och skapades en grund för bolagets egen miljöledning. Hos bolaget bildades en ledningsgrupp för miljöförvaltningen, och denna inledde sin verksamhet i mitten av året. Under ledning av ledningsgruppen skapades en vägkarta över Fintraffics miljömål och centrala utvecklingsområden.

Under året utvecklades miljöindikatorerna och rapporteringen samt inleddes uppbyggandet av ett miljöinformationssystem. Det system som tas i användning i början av 2021 möjliggör både datainsamling och effektiv rapportering. Målet är att i framtiden rappor-

tera den egna ekologiska effektiviteten, till exempel el- och vattenförbrukningen, samt materialanvändningen och avfallsvolymen som denna ger upphov till.

Moderbolaget Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s år 2020

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab är koncernens moderbolag och äger hela aktiestocken i de centrala dotterbolagen. År 2020 vidareutvecklade moderbolaget organisationerna och processerna på koncernnivå genom att centralisera de gemensamma koncerntjänsterna till moderbolaget. Personal överfördes från dotterbolagen till bland annat personalenheten, juridik- och upphandlingsenheten, ekonomin, kommunikationen och IT-tjänsterna. Under året stärktes i synnerhet data- och cybersäkerhetens samt juridik- och upphandlingstjänsternas kapacitet och resurser. Sedan början av 2020 har största delen av de gemensamma koncerntjänsterna, likaså kundtjänsten samt ekosystem- och tekniktjänsterna, centraliserats till moderbolaget.

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s omsättning var 140,1 (147,5) miljoner euro. Moderbolagets omsättning bildades 2020 genom de tjänster inom väg-, sjö- och järnvägstrafikstyrningen och kund- och ekosystemtjänsterna som beställdes av Tra-

fikledsverket, samt koncernens interna koncerttjänster. Omsättningen minskade som planerat, vilket berodde på den nya kommersiella modellen i tjänsteavtalet mellan moderbolaget och Trafikledsverket. Denna grundade sig på en täckning som läggs till i tjänsteproduktionens kostnader och på incitamentet att effektivisera verksamheten. Omsättningen och resultatet minskade betydligt. I fortsättningen tillhandahåller moderbolaget ekosystemtjänster i allt större utsträckning också för andra kunder. Moderbolaget köpte trafikstyrningstjänster från sina dotterbolag.

I slutet av 2020 gjorde Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab en affärstransaktion med finska staten. I transaktionen överfördes till bolaget till gängse värde projektanläggningstillgångar som förvaltas av statens företrädare Trafikledsverket, anknyter till trafikstyrning och som vid tidpunkten för bolagiseringen fortfarande var halvfärdiga till ett värde på 29,6 miljoner euro. De överförda tillgångarna överfördes omedelbart efter affärstransaktionen till de av moderbolaget helägda Fintraffic Väg Ab, som svarar för den operativa vägtrafikstyrningen, och Fintraffic Järnväg Ab, som svarar för den operativa järnvägstrafikstyrningen.

Rörelsevinsten 2020 uppgick till 0,3 (1,0) miljoner euro. Rörelsemarginalen var 0,2 (0,7) procent. Rörelseresultatet består när-

mast av täckningen från ekosystem- och kundtjänsterna. Räkenskapsperiodens resultat efter skatt var 0,0 (0,4) miljoner euro. Soliditeten var 76,8 (66,0) procent. Det genomsnittliga antalet anställda var 36 (16). Ökningen i antalet anställda berodde huvudsakligen på centraliseringen av koncerttjänsterna till koncernens moderbolag i början av 2020.

Koncernens ekonomiska ställning och resultat

Koncernens ekonomiska ställning är god, trots att det ekonomiska resultatet 2020 visade en förlust. Koncernens ekonomiska ställning framgår av resultaträkningen och balansräkningen. Räkenskapsperiodens resultat visar efter skatter på 1 017 337,54 (6 039 730,01) euro en förlust på 9 435 154,24 (vinst 14 723 455,63) euro. Soliditeten var 69,8 (71,6) procent.

Framtidsutsikter

I strategin fastställs klara mål för Fintraffic. Bolaget fortsätter målmedvetet genomförandet av de strategiska spetsprojekten inom alla trafikformer och på trafiksystemnivå samt vidareutvecklar ansvarsfullheten i sitt arbete. Bolagets spetsprojekt omfattar en målmedveten förbättring av trafiksäkerheten, en omarbetning av verksamhetsmodellen för trafik-

styrningen, uppbyggande av ett ekosystem i världsklass, en situationsbild av trafiken i realtid, dvs. en digital tvilling, samt kompetensutnyttjande och -utveckling, gott ledarskap och en reformvänlig företagskultur.

Coronaviruspandemin kommer fortfarande 2021 att starkt påverka verksamhetsmiljön, i synnerhet inom flygsäkerhetstjänsterna. Flygtrafikvolymerna förväntas öka måttligt först under andra hälften av 2021. Vi tror att resultatet för flygtrafiktjänsten kommer att bli klart bättre när avkastningen från flygtrafiktjänsten blir högre och EU:s trafikriskmekanism fungerar. Vi tror att lönsamheten för väg-, sjö- och järnvägstrafikstyrningen kommer att förbli stabil. Enligt prognosen kommer resultatet 2021 att vara positivt. Inom koncernen ökar skuldsättningen fortfarande till följd av flygtrafiktjänstens alltjämt svaga kassaflöde och investeringsprogrammets framskridande. Soliditeten förblir dock stark.

I takt med att trafikvolymerna ökar alltmer bidrar Fintraffic med sina insatser till säker, smidig och miljövänlig trafik. Bolaget deltar i främjandet av trafiktjänstmarknadens tillväxt samt trafikinnovationen genom att tillhandahålla plattforms- och datatjänster för ekosystemet. Genom att höja automationsgraden försöker bolaget ytterligare förbättra trafiksäkerheten samt producera trafikstyr-

ningstjänsterna på ett alltmer kostnadseffektivt sätt. Bolaget utnyttjar de operativa synergier mellan trafikformerna och upphandlingssynergier samt bedriver lönsam verksamhet inom alla sektorer.

Händelser efter räkenskapsperioden

Fintraffic informerade 16.2.2021 att samarbetsförhandlingarna gällande reformen av järnvägstrafikstyrningen hade avslutats. I förhandlingarna, som pågick 15.12.2020–28.1.2021, planerades en sammanslagning av verksamhetsställena i Kouvola och Helsingfors i enlighet med den av koncernens och bolagets styrelser godkända strategin gällande en omarbetning av bolagets verksamhetsmodell. Från bolaget meddelades att det för tillfället inte finns förutsättningar för en sammanslagning av kontrollcentralerna. I linje med sin strategi kommer bolaget att fortsätta utveckla sina trafikkontrollfunktioner och sin kontrollcentralstruktur för att vidareutveckla trafikens säkerhet, smidighet, driftsäkerhet och effektivitet.

Fintraffic har i enlighet med sin strategi påbörjat arbetet med att intensifiera samarbetet mellan de olika aktörerna i trafikens ekosystem. Vid ett möte som ordnades av Fintraffic i januari 2021 kom aktörerna inom branschen överens om konkreta åtgärder med

hjälp av vilka aktörerna fastställer en gemensam vision, mål och en verksamhetsmodell för ekosystemet. Målet är att sätta fart på branschföretagens affärsverksamhet och den gemensamma tjänsteutvecklingen samt producera bättre tjänster i person- och logistikkedjorna.

Fintraffic sjötrafikstyrning har för avsikt att i början av 2021 påbörja ett kommersiellt samarbete med Traficom i syfte att bygga upp en meddelandetjänst för sjötrafiken. Meddelandetjänsten kommer att vara en nationell "single window" för meddelanden om sjötrafiken. Tjänsten grundar sig på en EU-förordning, vilket innebär att meddelandetraffiken harmoniseras inom EU-området. Tjänsten utvidgas till sin fullständiga omfattning fram till 2025 då den ersätter den nuvarande Portnet-tjänsten. Traficom har för avsikt att från Fintraffic köpa tjänsterna för att bygga upp de behövliga systemtjänsterna samt stödtjänsten för systemanvändningen.

Beredningen av konceptet med distansflygledning för Fintraffic flygtrafiktjänst, Multi-ROT, framskred i början av 2021 då en avsiktsförklaring undertecknades med Finavia. Följande mål blir att tillsammans med Finavia planera det förnuftigaste sättet att ordna tjänsteproduktionen. Om tjänsten introduceras innebär det att en flygledare under sitt arbetspass kan svara för flygtrafiktjän-

ten på flera flygplatser med hjälp av distansförbindelser på flygfält som fastställts separat av Finavia.

I januari 2021 introduceras tillsammans med Traficom ett register över drönaroperatörer i Finland. Själva registret är myndighetens, men Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab har för detta utvecklat ett användargränssnitt genom vilket registreringstransaktionerna görs. Från och med början av 2021 är det obligatoriskt att registrera sig, sätta sig in i läromaterialet och avlägga ett webbstest gällande drönarflygning.

Ledning och revision

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s styrelse bestod i början av 2020 av ordförande Pertti Korhonen samt medlemmarna Sauli Eloranta, Teemu Penttilä, Seija Turunen och Katriina Vainio.

I egenskap av företrädare för finska staten valde kommunikationsministeriet enligt ett beslut av bolagets enda ägare, Seija Turunen till styrelsens ordförande 7.1.2020 då Pertti Korhonen blev ställföreträdande verkställande direktör och 9.3.2020 verkställande direktör för koncernen, och till styrelsemedlemmar Sauli Eloranta, Teemu Penttilä och Katriina Vainio samt till nya medlemmar Juha Majanen och Kirsi Nuotto. Bolagsstämman valde vid sitt möte 26.5.2020 samma personer till styrelsen.

Styrelsen har två kommittéer, revisionskommittén och personalkommittén.

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s styrelse och dess kommittéer sammanträdde 22 (26) gånger under räkenskapsperioden. I arvode för styrelse- och kommittéarbetet betalades till styrelse- och kommittémedlemmarna totalt 224 400 (211 400) euro.

År 2020 verkade Pertti Korhonen som tillfällig verkställande direktör för bolaget fram till 8.3.2020. Styrelsen valde honom till bolagets verkställande direktör från och med 9.3.2020.

Alla Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s fyra dotterbolag har styrelser i vilka ordföranden är koncernens verkställande direktör och medlemmarna koncernens ekonomi- och finansdirektör samt två externa medlemmar. I styrelsen verkar dessutom koncernens HR-direktör som expertmedlem.

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

Bolagets aktier

Staten äger alla Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s 6 210 388 aktier och 6 210 388 röster, dvs. ägarandelen är 100 procent. Bolaget har endast ett aktieslag. Kommunikationsministeriet utövar ägarstyrning i bolaget.

Styrelsens förslag för hur vinstmedlen ska användas

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s utdelningsbara medel uppgick i bokslutet 31.12.2020 till 155 207 757,11 (155 200 336,35) euro. Styrelsen föreslår att vinstandelen inte delas ut och räkenskapsperiodens vinst på 7 420,76 (374 311,66) euro överförs till kontot för ackumulerade vinstmedel.

Rapporter som publiceras separat

Årsberättelsen som riktas till koncernens intressentgrupper innehåller en separat rapport med styrelsens verksamhetsberättelse och bokslut, en årsöversikt med verkställande direktörens översikt, en översikt över förändringarna i verksamhetsmiljön och koncernens strategi, information om olika affärsverksamheter samt en redogörelse för ansvarsfullheten. Dessutom publicerar koncernen förvaltnings- och premieringsrapporter.

Bokslut

Koncernens resultaträkning	15
Koncernens balansräkning	16
Koncernens finansieringsanalys	18
Moderbolagets resultaträkning	19
Moderbolagets balansräkning	20
Moderbolagets finansieringsanalys	22
Noter	23
Underskrift av bokslut	33
Revisionsanteckning	33
Revisionsberättelse	34

Koncernens resultaträkning

milj. euro	1.1.2020–31.12.2020	19.9.2018–31.12.2019
Omsättning	182,4	221,9
Övriga rörelseintäkter	3,9	0,6
Material och tjänster		
Inköp	-2,1	-2,4
Köpta tjänster	-44,8	-43,0
	-46,9	-45,4
Personalkostnader		
Löner och arvoden	-72,0	-77,6
Lönebikostnader		
Pensionskostnader	-11,5	-13,5
Övriga personalkostnader	-2,4	-2,4
	-85,8	-93,4
Avskrivningar och nedskrivningar		
Avskrivningar enligt plan	-30,4	-30,8
	-30,4	-30,8
Övriga rörelsekostnader	-31,3	-31,5
Rörelsevinst (förlust)	-8,0	21,3
Finansiella intäkter och kostnader		
Övriga ränteintäkter och finansiella intäkter		
Från övriga	0,0	0,0
Räntekostnader och övriga finansiella kostnader		
Till övriga	-0,4	-0,6
	-0,4	-0,5
Vinst (förlust) före bokslutsdispositioner och skatter	-8,4	20,8
Inkomstskatter		
Skatter för räkenskapsperioden	-1,0	-6,0
	-1,0	-6,0
Räkenskapsperiodens vinst (förlust)	-9,4	14,7

Koncernens balansräkning

milj. euro	31.12.2020	31.12.2019
AKTIVA		
Bestående aktiva		
Immateriella tillgångar		
Goodwill	3,9	5,5
Immateriella rättigheter	37,8	33,0
Övriga utgifter med lång verkningstid	6,0	9,4
Förskottsbetalningar	6,8	3,5
	54,5	51,3
Materiella tillgångar		
Mark-och vattenområden	0,0	0,0
Byggnader och konstruktioner	42,9	40,3
Maskiner och inventarier	57,0	43,5
Övriga materiella tillgångar	13,9	1,9
Förskottsbetalningar och övriga pågående nyanläggningar	11,1	11,6
	124,9	97,5
Bestående aktiva totalt	179,4	148,8
Rörliga aktiva		
Långfristiga fordringar		
Resultatregleringar	3,1	3,6
	3,1	3,6
Kortfristiga fordringar		
Kundfordringar	7,5	8,0
Lånefordringar	0,0	0,0
Övriga fordringar	2,0	1,5
Resultatregleringar	20,9	6,2
	30,4	15,7
Kassa och bank	17,3	69,5
Rörliga aktiva totalt	50,8	88,8
Aktiva totalt	230,1	237,6

Koncernens balansräkning

milj. euro	31.12.2020	31.12.2019
PASSIVA		
Eget kapital		
Aktiekapital	0,5	0,5
Fond för inbetalt fritt eget kapital	154,8	154,8
Balanserad vinst från tidigare räkenskapsperioder	14,7	0,0
Räkenskapsperiodens resultat	-9,4	14,7
Eget kapital totalt	160,6	170,0
Avsättningar		
Övriga avsättningar	0,0	0,1
Avsättningar totalt	0,0	0,1
Främmande kapital		
Långfristigt		
Skulder till kreditinstitut	15,0	0,0
Latenta skatteskulder	2,4	1,3
Resultatregleringar	4,2	12,7
Långfristigt främmande kapital totalt	21,5	14,1
Kortfristigt		
Leverantörsskulder	16,0	19,1
Övriga skulder	3,7	4,2
Resultatregleringar	28,3	30,0
Kortfristigt främmande kapital totalt	48,0	53,3
Passiva totalt	230,1	237,6

Koncernens finansieringsanalys

milj. euro	1.1.2020–31.12.2020	19.9.2018–31.12.2019
Affärsverksamhetens kassaflöde		
Resultat före extraordinära poster	-8,4	20,8
Korrektivposter		
Avskrivningar enligt plan	30,4	30,8
Övriga intäkter och kostnader som inte medfört betalningar	-0,1	-0,1
Finansiella intäkter och kostnader	0,4	0,5
Försäljningsintäkter av bestående aktiva	-	-
Kassaflöde före förändring av rörelsekapital	22,2	51,9
Förändring av rörelsekapital		
Förändring av kortfristiga rörelsefordringar	-14,2	-1,7
Förändring av omsättningstillgångar	-	-
Förändring av kortfristiga skulder	-11,8	25,3
Affärsverksamhetens kassaflöde före finansiella poster och skatter	-3,8	75,6
Betalda räntor och övriga betalda finansiella kostnader i affärsverksamheten	-0,4	-0,5
Erhållna räntor från affärsverksamheten	0,0	0,0
Betalda direkta skatter	-2,2	-3,9
Affärsverksamhetens kassaflöde	-6,4	71,1
Investeringarnas kassaflöde		
Investeringar i materiella och immateriella tillgångar	-61,7	-22,8
Överlåtelseinkomster från materiella och immateriella tillgångar	-	-
Köpta aktier i dotterbolag	-	-
Förvärv av dotterbolag minskat med likvida medel vid förvärvstidpunkten	0,9	26,1
Investeringarnas kassaflöde	-60,8	3,3
Finansieringens kassaflöde		
Betald emission	-	0,0
Upptagna långfristiga lån	15,0	-
Amortering av långfristiga lån	-	-5,0
Finansieringens kassaflöde	15,0	-5,0
Förändring av likvida medel	-52,2	69,5
Likvida medel vid räkenskapsperiodens början	69,5	-
Förändring i likvida medel	-52,2	69,5
Likvida medel vid räkenskapsperiodens slut	17,3	69,5

Moderbolagets resultaträkning

milj. euro	1.1.2020–31.12.2020	19.9.2018–31.12.2019
Omsättning	140,1	147,5
Material och tjänster		
Inköp	0,0	0,0
Köpta tjänster	-131,2	-140,2
	-131,2	-140,2
Personalkostnader		
Löner och arvoden	-3,3	-2,3
Lönebikostnader		
Pensionskostnader	-0,5	-0,3
Övriga personalkostnader	-0,1	0,0
	-3,9	-2,7
Avskrivningar och nedskrivningar		
Avskrivningar enligt plan	-0,3	0,0
	-0,3	0,0
Övriga rörelsekostnader	-4,4	-3,6
Rörelsevinst (förlust)	0,3	1,0
Finansiella intäkter och kostnader		
Övriga ränteintäkter och finansiella intäkter		
Från övriga	0,0	0,0
Räntekostnader och övriga finansiella kostnader		
Till övriga	-0,2	-0,5
	-0,2	-0,5
Vinst (förlust) före bokslutsdispositioner och skatter	0,1	0,5
Bokslutsdispositioner		
Förändring i avskrivningsdifferens	0,0	0,0
Koncernbidrag	-0,1	0,0
Inkomstskatter		
Skatter för räkenskapsperioden	0,0	-0,1
	0,0	-0,1
Räkenskapsperiodens vinst (förlust)	0,0	0,4

Moderbolagets balansräkning

milj. euro	31.12.2020	31.12.2019
AKTIVA		
Bestående aktiva		
Immateriella tillgångar		
Immateriella rättigheter	1,2	0,4
Förskottsbetalningar	0,2	0,2
	1,4	0,6
Materiella tillgångar		
Maskiner och inventarier	0,0	0,0
	0,0	0,0
Investeringar		
Andelar i företag inom samma koncern	157,3	158,2
	157,3	158,2
Bestående aktiva totalt	158,7	158,8
Rörliga aktiva		
Kortfristiga fordringar		
Kundfordringar	0,3	0,0
Fordringar hos företag inom samma koncern	12,1	7,5
Övriga fordringar	0,0	0,4
Resultatregleringar	14,3	0,2
	26,7	8,2
Kassa och bank	17,2	68,7
Rörliga aktiva totalt	44,0	76,9
Aktiva totalt	202,7	235,8

Moderbolagets balansräkning

milj. euro	31.12.2020	31.12.2019
PASSIVA		
Eget kapital		
Aktiekapital	0,5	0,5
Fond för inbetalt fritt eget kapital	154,8	154,8
Balanserad vinst (förlust) från tidigare räkenskapsperioder	0,4	0,0
Räkenskapsperiodens resultat	0,0	0,4
Eget kapital totalt	155,7	155,7
Akkumulerade bokslutsdispositioner		
Avskrivningsdifferens	0,0	0,0
Akkumulerade bokslutsdispositioner totalt	0,0	0,0
Främmande kapital		
Långfristigt		
Skulder till kreditinstitut	15,0	0,0
Långfristigt främmande kapital totalt	15,0	0,0
Kortfristigt		
Leverantörsskulder	1,4	1,9
Skulder till företag inom samma koncern	29,5	77,1
Övriga skulder	0,1	0,1
Resultatregleringar	0,9	1,0
Kortfristigt främmande kapital totalt	32,0	80,1
Passiva totalt	202,7	235,8

Moderbolagets finansieringsanalys

milj. euro	1.1.2020–31.12.2020	19.9.2018–31.12.2019
Affärsverksamhetens kassaflöde		
Resultat före extraordinära poster	0,1	0,5
Korrektivposter		
Avskrivningar enligt plan	0,3	0,0
Övriga intäkter och kostnader som inte medfört betalningar	0,0	-
Finansiella intäkter och kostnader	0,2	0,5
Försäljningsintäkter av bestående aktiva	-	-
Kassaflöde före förändring av rörelsekapital	0,6	1,0
Förändring av rörelsekapital		
Förändring av kortfristiga rörelsefordringar	-9,8	-8,2
Förändring av omsättningstillgångar	-	-
Förändring av kortfristiga skulder	13,0	3,8
Affärsverksamhetens kassaflöde före finansiella poster och skatter	3,8	-3,3
Betalda räntor och övriga betalda finansiella kostnader i affärsverksamheten	-0,4	-0,5
Erhållna räntor från affärsverksamheten	0,0	0,0
Övriga finansiella poster från affärsverksamheten	-66,2	73,1
Betalda direkta skatter	-0,1	-
Affärsverksamhetens kassaflöde	-62,9	69,3
Investeringarnas kassaflöde		
Investeringar i materiella och immateriella tillgångar	-1,2	-0,5
Överlåtelseinkomster från materiella och immateriella tillgångar	-	-
Köpta aktier i dotterbolag	-1,0	0,0
Betalningar gjorda i samband med affärsförvärv	29,6	-
Intäkter från affärsförsäljning	-29,6	-
Investeringarnas kassaflöde	-2,1	-0,5
Finansieringens kassaflöde		
Betald emission	0,0	0,0
Upptagna långfristiga lån	15,0	-
Amortering av långfristiga lån	-1,5	-
Finansieringens kassaflöde	13,5	0,0
Förändring av likvida medel	-51,5	68,7
Likvida medel vid räkenskapsperiodens början	68,7	-
Förändring i likvida medel	-51,5	68,7
Likvida medel vid räkenskapsperiodens slut	17,2	68,7

Noter gällande upprättande av bokslut

Värderingsprinciper och -metoder

Bolagets bestående aktiva värderas till anskaffningsutgiften med avdrag för planliga 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 planliga avskrivningarnas beräkningsgrunder och ändringar i avskrivningarna

De immateriella och materiella tillgångarna har upptagits i balansräkningen enligt direkta anskaffningskostnader med avdrag för planliga avskrivningar. Avskrivningarna har beräknats lineärt och de är baserade på anläggningstillgångarnas ekonomiska livstid. Avskrivningarna har påbörjats vid ibrucktagandet av tillgången. De planliga 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 tillgångar	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

År 2019 är den första räkenskapsperioden och är 15 månader. Räkenskapsperiodens längd påverkar inte siffrornas jämförbarhet. Koncernen påbörjade sin verksamhet i början av 2019. År 2018 uppstod endast kostnader i samband med grundande av koncernens nya företag.

Upprättande av finansieringsanalysen

Finansieringsanalysen har upprättats enligt Bokföringsnämndens allmänna anvisningar för kassaflödesanalys. Affärsverksamhetens kassaflöde har presenterats genom att använda indirekt presentationssätt. Förändringen i

koncernens bankkonton uppgår till -66,2 milj. euro (2019 förändringen 72,5 milj. euro) och ingår i finansieringsanalysen och affärsverksamhetens kassaflöde i Övriga finansiella poster från affärsverksamheten. Moderbolagets koncernkontoskuld till de andra koncernbolagen fördelar sig enligt följande:

	2020	2019
Fintraffic Väg Ab	-6,5	15,4
Fintraffic Sjötrafikledning Ab	4,5	8,1
Fintraffic Järnväg Ab	5,5	23,2
Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab	2,8	25,8
	6,3	72,5

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 4,2 milj. euro, ingår i det egna kapitalet.

Noter till resultaträkningen

Omsättning

Omsättningen för räkenskapsperioden 2020 förbättras till följd av en justering på 5,0 milj. euro. Den från år 2018 ackumulerade skulden som uppstått till följd av SES lagstiftning återbetalades i form av lägre avgifter för flyggrutter samt Helsingfors–Vanda flygtrafiktjänster. Justeringen beaktar bl. a. mekanismen för trafikrisk, inflationsjusteringen, kapacitetsincentiv samt återbetalning av EU-stödet. Betalningar som möjligen uppstår 2020 har inte beaktas eftersom behandlingen av RP3 prestationsplanen fortfarande pågår. Koncernens omsättning har justerats nedåt genom en korrigering på 9,1 milj euro för räkenskapsperioden 2019.

milj. euro	Koncern 31.12.2020	Koncern 31.12.2019	Moderbolag 31.12.2020	Moderbolag 31.12.2019
Personalkostnader				
Ledningens löner och arvoden				
Verkställande direktörer	1,2	1,4	0,3	0,6
Styrelsemedlemmar	0,4	0,4	0,2	0,2
Sammanlagt	1,6	1,8	0,5	0,8
Genomsnittligt antal anställda				
Företaget hade under räkenskapsperioden i medeltal anställda				
Personal	1 125	1 091	36	16
Avskrivningar och nedskrivningar				
Avskrivningar enligt plan				
Goodwill	0,7	0,7	0,0	0,0
Immateriella rättigheter	9,8	7,9	0,3	0,0
Övriga immateriella tillgångar	3,9	5,0	0,0	0,0
Byggnader och konstruktioner	6,4	6,5	0,0	0,0
Maskiner och inventarier	9,3	10,6	0,0	0,0
Övriga materiella tillgångar	0,3	0,0	0,0	0,0
Totalt	30,4	30,8	0,3	0,0
Revisorns arvoden				
Ernst & Young Oy				
Lagstadgad revision	0,1	0,1	0,0	0,0
Övriga tjänster	0,1	0,2	0,1	0,2
Totalt	0,2	0,3	0,1	0,2
Koncernbidrag				
Mottagna koncernbidrag			2,1	0,0
Lämnade koncernbidrag			-2,2	0,0
Totalt			-0,1	0,0
Inkomstskatt				
Räkenskapsperiodens skatt	0,0	4,9	0,0	0,1
Tidigare räkenskapsperioders skatt	0,0	0,0	0,0	0,0
Förändring i latent skatteskuld	1,0	1,1	0,0	0,0
Totalt	1,0	6,0	0,0	0,1

Noter till balansräkningens aktiva

Immateriella tillgångar, milj. euro	Koncern 31.12.2020	Koncern 31.12.2019	Moderbolag 31.12.2020	Moderbolag 31.12.2019
Goodwill				
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	0,7	0,0	0,0	
Koncerngoodwill	5,5	0,0	0,0	0,0
Ökningar / minskningar:				
Goodwill	0,0	0,7	0,0	0,0
Koncerngoodwill	-0,9	5,5	0,0	0,0
Akkumulerade avskrivningar i början av räkenskapsperioden	-0,7	0,0		
Avskrivningar 01.01-31.12 goodwill	-0,2	-0,2	0,0	0,0
Avskrivningar 01.01-31.12 koncerngoodwill	-0,5	-0,5	0,0	0,0
Balansvärde 31.12	3,9	5,5	0,0	0,0
Immateriella rättigheter				
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	40,9	0,0	0,4	0,0
Ökningar under räkenskapsperioden	14,6	40,9	1,1	0,4
Anskaffningsutgift 31.12	55,5	40,9	1,5	0,4
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar i början av räkenskapsperioden	-7,9	0,0	0,0	0,0
Avskrivningar 01.01.-31.12	-9,8	-7,9	-0,3	0,0
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar 31.12	-17,7	-7,9	-0,3	0,0
Balansvärde 31.12	37,8	33,0	1,2	0,4
Övriga immateriella tillgångar				
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	14,4	0,0	0,0	0,0
Ökningar under räkenskapsperioden	0,5	14,4	0,0	0,0
Anskaffningsutgift 31.12	14,9	14,4	0,0	0,0
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar i början av räkenskapsperioden	-5,0	0,0	0,0	0,0
Avskrivningar 01.01-31.12	-3,9	-5,0	0,0	0,0
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar 31.12	-8,9	-5,0	0,0	0,0
Balansvärde 31.12	6,0	9,4	0,0	0,0
Förskottsbetalningar för immateriella tillgångar				
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	3,5	0,0	0,2	0,0
Ökningar / minskningar under räkenskapsperioden	3,3	3,5	0,0	0,2
Balansvärde 31.12	6,8	3,5	0,2	0,2
Immateriella tillgångar totalt	54,5	51,3	1,4	0,6

Tabellen fortsätter på följande sida.

Materiella tillgångar, milj. euro	Koncern 31.12.2020	Koncern 31.12.2019	Moderbolag 31.12.2020	Moderbolag 31.12.2019
Land- och vattenområden				
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	0,0	0,0	0,0	0,0
Ökningar under räkenskapsperioden	0,0	0,0	0,0	0,0
Balansvärde 31.12	0,0	0,0	0,0	0,0
Byggnader och konstruktioner				
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	46,8	0,0	0,0	0,0
Ökningar under räkenskapsperioden	9,0	46,8	0,0	0,0
Anskaffningsutgift 31.12	55,8	46,8	0,0	0,0
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar i början av räkenskapsperioden	-6,5	0,0	0,0	0,0
Avskrivningar 01.01–31.12.	-6,4	-6,5	0,0	0,0
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar 31.12	-12,9	-6,5	0,0	0,0
Balansvärde 31.12	42,9	40,3	0,0	0,0
Maskiner och inventarier				
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	54,2	0,0	0,0	0,0
Ökningar under räkenskapsperioden	22,8	54,2	0,0	0,0
Minskningar under räkenskapsperioden	0,0	-0,1	0,0	0,0
Anskaffningsutgift 31.12	76,9	54,2	0,0	0,0
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar i början av räkenskapsperioden	-10,6	0,0	0,0	0,0
Avskrivningar 01.01–31.12	-9,3	-10,6	0,0	0,0
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar 31.12	-19,9	-10,6	0,0	0,0
Balansvärde 31.12	57,0	43,5	0,0	0,0
Övriga materiella tillgångar				
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	1,9	0,0	0,0	0,0
Ökningar under räkenskapsperioden	12,3	1,9	0,0	0,0
Anskaffningsutgift 31.12	14,2	1,9	0,0	0,0
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar i början av räkenskapsperioden	0,0	0,0	0,0	0,0
Avskrivningar 01.01–31.12	-0,3	0,0	0,0	0,0
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar 31.12	-0,3	0,0	0,0	0,0
Balansvärde 31.12	13,9	1,9	0,0	0,0
Förskottsbetalningar och pågående anskaffningar				
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	11,6	0,0	0,0	0,0
Ökningar / minskningar under räkenskapsperioden	-0,6	11,6	0,0	0,0
Balansvärde 31.12	11,1	11,6	0,0	0,0
Materiella tillgångar totalt	124,9	97,5	0,0	0,0

	Moderbolag 31.12.2020	Moderbolag 31.12.2019
Investeringar, milj. euro		
Andelar i koncernbolag		
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	158,2	0,0
Ökningar / minskningar	-0,9	158,2
Anskaffningsutgift i slutet av räkenskapsperioden	157,3	158,2
Bokföringsvärde 31.12	157,3	158,2
	Koncernens ägarandel, %	Moderbolagets ägarandel, %
Andelar i övriga bolag		
Koncernbolagen		
Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab, Vanda	100	100
Fintraffic Väg Ab, Helsingfors	100	100
Fintraffic Sjötrafikledning Ab, Helsingfors	100	100
Fintraffic Järnväg Ab, Helsingfors	100	100
Finlogic Oy, Helsingfors	100	0
	Moderbolag 31.12.2020	Moderbolag 31.12.2019
Specifikation av fordringarna, milj. euro		
Kortfristiga fordringar		
Fordringar från företag inom samma koncern		
Försäljningsfordringar	1,8	0,9
Övriga fordringar	10,3	6,6
	12,1	7,5

I koncernens Övriga fordringar ingår 6,5 milj. euro i koncernbankkontonas saldo.

	Koncern 31.12.2020	Koncern 31.12.2019	Moderbolag 31.12.2020	Moderbolag 31.12.2019
Fordringar hos övriga, milj. euro				
Försäljningsfordringar	7,5	8,0	0,3	0,0
Övriga fordringar	2,0	1,5	0,0	0,4
Resultatregleringar	24,0	9,9	14,3	0,2
Totalt	33,5	19,3	14,6	0,6
Kortfristiga fordringar totalt	33,5	19,3	26,7	8,2

Väsentliga poster i aktiva resultatregleringarna, milj. euro	Koncern 31.12.2020	Koncern 31.12.2019	Moderbolag 31.12.2020	Moderbolag 31.12.2019
Resultatregleringar gällande omsättningen	15,6	4,4	14,3	0,0
Understöd och bistånd	6,8	3,8	0,0	0,0
Företagshälsovårdens fordringar	0,4	0,4	0,0	0,0
Skatter	0,0	0,2	0,0	0,0
Övriga	1,1	1,0	0,0	0,2
Totalt	24,0	9,9	14,3	0,2

Noter till balansräkningens passiva

Specifikation av det egna kapitalet, milj. euro	Koncern 31.12.2020	Koncern 31.12.2019	Moderbolag 31.12.2020	Moderbolag 31.12.2019
Bundet eget kapital				
Aktiekapital vid början av räkenskapsperioden	0,5	0,0	0,5	0,0
Aktieemission 1.10.2018	0,0	0,0	0,0	0,0
Aktieemission 1.1.2019	0,0	0,5	0,0	0,5
Aktiekapital vid slutet av räkenskapsperioden	0,5	0,5	0,5	0,5
Fritt eget kapital				
Fond för inbetalt fritt eget kapital i början av räkenskapsperioden	154,8	0,0	154,8	0,0
Ökning 4.10.2018	0,0	0,0	0,0	0,0
Aktieemission 1.1.2019	0,0	154,8	0,0	154,8
Fond för inbetalt fritt eget kapital i slutet av räkenskapsperioden	154,8	154,8	154,8	154,8
Balanserad vinst (förlust) från tidigare räkenskapsperioder	14,7	0,0	0,4	0,0
Räkenskapsperioden vinst	-9,4	14,7	0,0	0,4
Ackumulerade vinstmedel vid räkenskapsperiodens slut	5,3	14,7	0,4	0,4
Eget kapital totalt	160,6	170,0	155,7	155,7
Uträkning av bolagets utdelningsbara medel				
Balanserad vinst från tidigare räkenskapsperioder	14,7	0,0	0,4	0,0
Räkenskapsperioden vinst (förlust)	-9,4	14,7	0,0	0,4
Fond för inbetalt fritt eget kapital	154,8	154,8	154,8	154,8
Totalt	160,1	169,5	155,2	155,2

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

	2020	2019
Bolagets aktiekapital indelas enligt aktieslag på följande sätt:		
Aktie (1 röst/aktie)	6 210 388	6 210 388
Totalt	6 210 388	6 210 388

Aktierna har lika rätt till dividender och bolagets tillgångar.

Avsättningar, milj. euro	Koncern 31.12.2020	Koncern 31.12.2019	Moderbolag 31.12.2020	Moderbolag 31.12.2019
Avsättningar				
Övriga avsättningar	0,0	0,1	0,0	0,0

Ett av koncernbolagen hade i början av räkenskapsperioden som följd av ett företagsförvärv en avsättning på 0,1 milj. euro som under räkenskapsperioden utnyttjas för 0,1 milj. euro och upplösts 0,1 milj. euro.

Specifikation av främmande kapital , milj. euro	Koncern 31.12.2020	Koncern 31.12.2019	Moderbolag 31.12.2020	Moderbolag 31.12.2019
Långfristigt främmande kapital				
Skulder till övriga				
Skulder till kreditinstitut	15,0	0,0	15,0	0,0
Resultatregleringar	4,2	12,7	0,0	0,0
Totalt	19,2	12,7	15,0	0,0

Skulder som förfaller senare än om fem år	Koncern 31.12.2020	Koncern 31.12.2019	Moderbolag 31.12.2020	Moderbolag 31.12.2019
Resultatreglering för korrigerig gällande reglering	4,2	4,3	0,0	0,0
	4,2	4,3	0,0	0,0

Andelen som förfaller om fem år för korrigerig gällande reglering är en del av kundernas återbetalning av EU-stöd.

Latenta skatteskulder				
Från bokslutsdispositioner	2,4	1,3		
Totalt	2,4	1,3		

Bokslutspositionerna består av ackumulerad avskrivningsdifferens.

Kortfristigt främmande kapital, milj. euro	Koncern 31.12.2020	Koncern 31.12.2019	Moderbolag 31.12.2020	Moderbolag 31.12.2019
Skulder till övriga				
Leverantörsskulder	16,0	19,1	1,4	1,9
Övriga skulder	3,7	4,2	0,1	0,1
Resultatregleringar	28,3	30,0	0,9	1,0
Totalt	48,0	53,3	2,5	2,9

Skulder till koncernbolag	Moderbolag 31.12.2020	Moderbolag 31.12.2019
Leverantörsskulder	0,0	1,1
Resultatregleringar	14,5	0,2
Övriga skulder	15,0	74,0
Skuld för tecknade aktier	0,0	1,9
Totalt	29,5	77,1

Koncernbankkontonas saldo 12,8 milj. euro redovisas i Övriga skulder.

Väsentliga poster i passiva resultatregleringar, milj. euro	Koncern 31.12.2020	Koncern 31.12.2019	Moderbolag 31.12.2020	Moderbolag 31.12.2019
Löner inklusive sociala avgifter	16,9	19,4	0,8	0,7
Räntor	0,0	0,0	0,0	0,0
Skatter	0,0	2,0	0,0	0,1
Regleringsskuld	8,6	5,0	0,0	0,0
Övriga	2,8	3,7	0,2	0,1
Totalt	28,3	30,0	0,9	1,0

Säkerheter och ansvarsförbindelser, milj. euro	Koncern 2020	Koncern 2019	Moderbolag 2020	Moderbolag 2019
Leasingavtal				
Belopp som skall betalas för leasingavtal				
Betalas under nästa räkenskapsperiod	0,6	0,8	0,0	0,0
Betalas senare	1,1	1,1	0,1	0,0
Totalt	1,7	1,9	0,1	0,0
Övriga ansvarsförbindelser				
Betalas under nästa räkenskapsperiod	25,0	26,1	0,0	0,0
Betalas under senare räkenskapsperioder	15,7	13,9	0,0	0,0
Totalt	40,7	40,0	0,0	0,0
Tidsbundna hyreskontrakt				
Betalas under nästa räkenskapsperiod	2,8	2,2	0,0	0,0
Betalas senare	11,3	13,0	0,0	0,0
Totalt	14,1	15,2	0,0	0,0
Pensionsansvar				
Tilläggsponsansvar	0,3	0,3	0,0	0,0
Totalt	0,3	0,3	0,0	0,0
Hyresansvar, garantidepositioner och övriga garantier				
Garantidepositioner	0,0	0,2	0,0	0,0
Hyresgarantier	0,1	0,1	0,0	0,0
Bankgarantier	1,2	0,0	1,2	0,0
Totalt	1,4	0,3	1,2	0,0

År 2021 planläggs ett företagsförvärv som liknar den 2020 genomförda transaktionen mellan staten och dess representant, Trafikverket samt koncernens moderbolag Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab. Transaktionens värde har mycket preliminärt uppskattats till ca. 34 miljoner euro. Uppskattningen kommer att uppdateras under 2021. En liknande affärstransaktion kommer även att genomföras mellan moderbolaget samt dotterbolaget som svarar för styrning av vägtrafiken, Fintraffic Väg Ab. De största överförda tillgångarna vore egendomen för trafikreglering och -styrning av tunnlarna på Riksväg 12 vid Lahtis södra ringväg, vars anskaffningsvärde uppgår till ca. 21 miljoner.

Finansiering

Koncernen har i slutet av år 2020 banklån till ett värde av 15 miljoner euro. Koncernen har finansieringslimiter för ett totalvärde av 154 miljoner euro för finansiering av investeringar och rörelsekapital. Av limiten är 30 miljoner euro långvarigt icke kommitterat och 100 miljoner euro långvarigt kommitterat. I december 2020 lyfte koncernen ett banklån på 15 miljoner euro i samband med företagsförvärvet. Därtill har koncernen kontolimiter för 20 miljoner euro samt finansieringslimiter i samband med leasing finansieringen på ca. 4 miljoner euro.

Transaktioner med närstående parter

Företagets omsättning består främst av fakturering från Trafikverket.

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

Moderbolaget har under räkenskapsperioden förvärvat anläggningstillgångar som registrerats i immateriella tillgångar från dotterbolag för 0,5 miljoner euro.

Underskrift av bokslut 31.12.2020

Helsingfors den 5 mars 2021

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 5 mars 2021

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

Revisionsberättelse

(Översättning till svenska av det finska originalet)

TILL BOLAGSSTÄMMAN I TRAFIKSTYRNINGSBOLAG FINTRAFFIC AB

Revision av bokslutet

Uttalande

Vi har utfört en revision av bokslutet för Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab (fo-nummer 2942108-7) (f.d. Traffic Management Finland Ab) för räkenskapsperioden 1.1.–31.12.2020. 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 revisions sed i Finland. Våra skyldigheter enligt god revisions sed 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 fortsätta

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

Våra 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 revisions sed 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 revisions-

sed 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. Risker 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 åter-

ger de underliggande transaktionerna 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 bestämmel-

serna i aktiebolagslagen. Vi förordar beviljandet av ansvarsfrihet för moderbolagets styrelseledamöter samt för verkställande direktören för den av oss granskade räkenskapsperioden.

Helsingfors 5.3.2021

Ernst & Young Ab
revisionsamfund

Mikko Ryttilahti
CGR, OFR-revisor

