



Verksamhetsberättelse och bokslut 2021



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 svarar för ekosystem-och koncerntjänster.

Dotterbolag
Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab svarar för flygtrafiktjänster.

Fintraffic Sjötrafikledning Ab svarar för sjötrafikstyrningen.

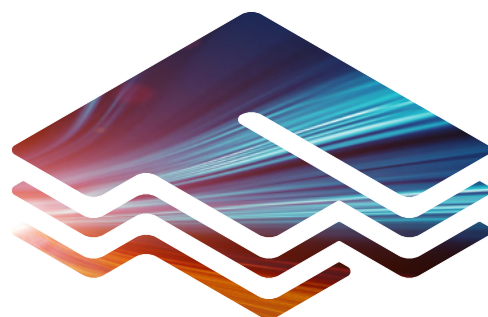
Fintraffic Järnväg Ab svarar för styrningen och ledningen av järnvägstrafiken.

Fintraffic Väg Ab svarar för styrningen och ledningen av vägtrafiken.

Innehåll

Styrelsens verksamhetsberättelse	3
Bokslut	15
Koncernens resultaträkning	16
Koncernens balansräkning	17
Koncernens finansieringsanalys	19
Moderbolagets resultaträkning	20
Moderbolagets balansräkning	21
Moderbolagets finansieringsanalys	23
Noter	24
Underskrift av bokslut	35
Revisionsberättelse	36

Så här läser du rapporthelheten



Årsöversikt 2021
Strategi, centrala händelser 2021 och översikt över hållbarheten.
[Läs rapporten här.](#)



Redogörelse för förvaltning och ersättningar 2021
Information om bolagets förvaltningsoch styrsystem samt verkställande direktörens och styrelsemedlemmarnas löner och arvoden.
[Läs rapporten här.](#)



Verksamhetsberättelse och bokslut 2021
Beskrivning av bolagets verksamhet 2021 samt sammanfattning av bolagets ekonomiska resultat och ekonomiska ställning.



Styrelsens verksamhetsberättelse 1.1.—31.12.2021

Fintraffic – allmänt

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic är ett statsägt bolag med specialuppgifter som grundades 2018 och som verkar under kommunikationsministeriets ägarstyrning. Fintraffic Ab är koncernens moderbolag och svarar för att producera ekosystem- och koncerntjänster. Till koncernen hör Fintraffic Flygtrafiktjänster Ab som svarar för flygtrafiktjänsterna, Fintraffic Järnväg Ab, som svarar för styrning och ledning av järnvägstrafiken, Fintraffic Sjötrafikledning Ab, som svarar för styrning och ledning av sjötrafiken, och Fintraffic Vägtrafik Ab, som svarar för styrning och ledning av vägtrafiken. Moderbolaget äger 100 procent av aktiestocken i koncernens dotterbolag. Räkenskapsperioden är bolagets tredje.

Staten har ett särskilt intresse som bolagets ägare. Fintraffic producerar nödvändiga tjänster för trafikstyrning och trafikledning som samhället, näringslivet samt myndigheterna behöver. Med tjänsterna säkerställs säker och smidig trafik samt trafik-

styrningens och trafikledningens funktions-säkerhet i alla situationer. Bolagets specialuppgift är att tillhandahålla 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. Dessutom ska bolaget utveckla och främja utnyttjandet av trafikinformation, och på detta sätt enligt marknadsvillkor främja uppkomsten av nya tjänster på trafikmarknaden.

Enligt principbeslutet om statens ägarpolitik, som meddelades av statsrådet den 8.4.2020, eftersträvar staten i fråga om bolagsinnehavet ett så bra ekonomiskt och samhälleligt totalresultat som möjligt. Fintraffic's totala ekonomiska resultat bedöms utifrån hur och till vilka kostnader bolaget utför sin samhällliga serviceuppgift. Bolaget har som mål att förbättra kostnadseffektiviteten i affärsverksamheten och att affärsverksamheten, bedömd som en helhet, är affärsekonomiskt lönsam. Bolagets samhäl-

leliga genomslagskraft framgår till exempel genom effektiviserad rörlighet och transport, smidigare trafik och förbättrad trafiksäkerhet samt trafikens minskade utsläpp.

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 Fintraffic 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. Fintraffic har också åtagit sig att iaktta FN:s

Global Compact-principer. Det övergripande målet för bolagets förvaltning och beslutsprocesser är att utveckla och upprätthålla god förvaltningspraxis. Kommunikationsministeriet har godkänt Fintraffic's ägarstrategiska riktlinjer den 16.10.2019.

Fintraffic verkar i nära samarbete med ett nätverk av kunder och samarbetspartner. Bolagets trafikstyrningstjänster 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.

Den 31 december 2021 bedrev bolaget verksamhet i förutom Helsingfors, Tammerfors, Åbo och Uleåborg också på 24 andra orter och svarade för ledningen av land-, sjö- och flygtrafiken i hela Finland.



Räkenskapsperiodens centrala händelser

Konsekvenserna av den utdragna coronapandemin

År 2021 präglades verksamheten av den lågkonjunktur i efterfrågan på flygtrafiktjänster som orsakades av coronapandemin som bröt ut året innan. Flygtrafiktjänsten betjänade en trafikvolym som var 58 procent mindre än den var år 2019, året innan pandemin bröt ut. På grund av att kundfaktureringen minskade till följd av pandemin fortsatte de kraftiga anpassningsåtgärderna som påbörjades föregående år och som innebar permitteringar samt justering av affärsverksamhetskostnaderna.

Trots den anspråkslösa faktureringen ökade Flygtrafiktjänstens omsättning betydligt med den i EU-lagstiftningen avsedda korrigerangående SES-lagstiftningen som beskriver de framtida avkastningsförväntningarna. Dess inverkan på omsättningen och vidare på bolagets resultat var 1,6 miljoner euro. Med korrigeringen angående SES-lagstiftningen kompenseras kalkylmässigt den omsättning som förlorats under coronapandemin och kan debiteras av kunderna stegvis i form av höjda enhetspriser under de kommande åren. Trots att korrigeringen angående SES-lagstiftningen förbättrade bolagets resultat betydligt

visade flygtrafiktjänstens rörelseresultat en förlust.

För de övriga affärsverksamhetsområdena blev konsekvenserna av coronapandemin måttliga. Med iakttagande av beredskapsplanen samt coronaskyddet för medarbetarna och samarbetspartnerna kunde projekten genomföras och tjänsterna tillhandahållas i det närmaste som planerat, samtidigt som den samhällsliga försörjningsberedskapen samt säker och smidig trafik säkerställdes. Lönsamheten låg sålunda på den målsatta måttliga nivån för de tjänster inom sjö-, väg- och järnvägstrafikledning som huvudsakligen tillhandahålls för Trafikledsverket. Trots flygtrafiktjänstens utmanande lönsamhet visade koncernens resultat en vinst på 5,4 miljoner euro.

Samarbete med Trafikledsverket

Fintraffic tillhandahåller största delen av sina tjänster för Trafikledsverket. Samarbetet omfattar produktion och utveckling av tjänster inom järnvägs-, sjö- och vägtrafikledning. Den partnerskapsmodell som började tillämpas 2020 fördjupades framgångsrikt i samarbete med Trafikledsverket. De tjänstepaket som anknyter till partnerskapet fastställdes, och för tjänsterna etablerades den interna ekonomiska uppföljningen. De mest betydande av de 25 tjänster

som producerades för Trafikledsverket omfattar ledningstjänst och informationstjänster för järnvägstrafiken, tunnel- och öppenavsnittstjänster samt fartygstrafiktjänster för sjötrafiken.

Samarbetet grundar sig på både Trafikledsverkets och Fintraffic's starka inbördes önskan att utveckla och utvidga tjänsterna, vilket innebär ömsesidigt åtagande då det gäller investeringsprojekt med långsiktiga konsekvenser. Syftet med investeringsprojekten är förutom att modernisera trafikledningen också att uppnå en betydande förbättring av servicekvaliteten och driftsäkerheten samt ekonomisk effektivisering av trafikledningens tjänsteproduktion och trafiknätshållningen. De ramar som fastställts i statens budgetfinansiering sätter dock på dagens nivå upp en väsentlig begränsning då det kommer till produktionen och effektiviseringen av de nödvändiga tjänsterna. Utöver aktiv hantering av skulden för reparationer i trafiksystemet kräver utvecklingen av bolagets tjänster och deras driftsäkerhet i en alltmer digitaliserad verksamhetsmiljö insatser för vilka bolaget inte har någon långsiktig uppfattning om hur de ska finansiera. I syfte att avhjälpa den problematiska situationen för bolaget tillsammans med Trafikledsverket och kommunikationsministeriet en intensiv

diskussion om hur en gemensam vision och finansiering ska säkerställas.

Under de kommande åren är Digispår-projektet ett av Fintraffic's mest betydande utvecklings- och investeringsprojekt med Trafikledsverket. Inom ramen för projektet ersättes det nuvarande automatiska systemet för tågtrafikkontrollen. Målet är att i Finland införa ett modernt radionätbaserat system för tågtrafikkontrollen inom hela bannätet senast 2040. För tillfället är projektet i utvecklings- och verifieringsfasen.

Samarbete med Traficom

Kommunikationsverket Traficom är en av Fintraffic's strategiska partner. Traficom är myndigheten som utövar tillsyn över säkerheten i Fintraffic's tjänster. Dessutom förvärvar Traficom från Fintraffic i regleringen och lagstiftningen förutsatt utveckling och produktion av digitala tjänster för bland annat väg- och sjötrafiken. De tjänster som i samarbete främjades 2021 omfattade bland annat Digitransit-, NAP- och Nemo-tjänsterna. Digitransit-tjänsten tillhandahåller för konsumenterna information om rutter, hållplatser och tidtabeller i Helsingfors i form av HRT:s reseplanerare, samt i andra städer i form av separata applikationer. NAP-punktservicen (National Access Points) är en del



av en internationell helhet där syftet är att producera mobilitets- och informations-tjänster, till exempel reseplanerare, över medlemsstaternas gränser. Fintraffic svarar för Finlands kontaktpunkt. Informations-hanteringssystemet för sjötrafiken, NEMO, är ett fartygsklareringssystem genom vilket fartyg sköter anmälningsformaliteter i samband med hamnbesök och förtullning.

Effektivisering av verksamheten

I samband med bolagiseringen av Fintraffic uppsatte kommunikationsministeriet för bolaget ett mål att uppnå en effektivisering av verksamheten till ett värde på 30 miljoner euro i väg-, sjö- och järnvägstrafikledningens tjänsteproduktion senast vid utgången av 2022. En fortlöpande förbättring av kostnads-effektiviteten är således ett av de centrala målen för bolagiseringen av trafikstyrningen i enlighet med Fintraffics strategi. De fördelar som effektiviseringen ger överförs i samarbets-modellen i sin helhet från Fintraffic vidare till Trafikledsverket som får de behövliga tjänsterna till förmånligare enhetskostnader på basis av en transparent kostnadskalkyl.

Verksamhetseffektiviseringen grundar sig i möjligheten att tillhandahålla högklassig och effektivt skalbara tjänster för intressent-grupperna. Effektivisering uppstår genom att omorganisera den egna verksamheten

så den blir alltmer dynamisk och optimerad, och genom att minska det manuella arbetet med hjälp av moderniserade styrsystem samt konkurrensutsättning av upphandlingar. Verksamhetsnivån höjs när bolaget bygger upp och tar över teknik i trafikstyrningen, investerar i operativa system för trafikstyrningen och tillhandahåller tjänster och satsar på att höja servicenivån till exempel genom att utvidga kapaciteten för informations- och cybersäkerhet. Tack vare utvecklingsarbetet utvidgas bolagets tjänsteutbud snabbare än kostnaderna utvecklas.

Åren 2020 och 2021 har bolaget byggt upp en kalkylmodell för effektivitetsuppföljningen. Modellen grundar sig på bokföringen och beskriver förutom de direkta besparingarna också förändringarna i verksamhetsnivån och inverkan av nya tjänster på tjänsteproduktionens kostnader. Enligt modellen har bolaget utmärkta möjligheter att uppnå de uppsatta effektivitetsmålen senast vid utgången av 2022. Enligt kalkylerna har effektiviseringen i hanteringen av driftskostnaderna kumulerat i cirka 25 miljoner euro vid slutet av 2021. Genom effektiviserad verksamhet säkerställer Fintraffic att det med de tillgängliga resurserna kontrollerat och kostnadseffektivt genererar så stora fördelar som möjligt för att förbättra säkerheten, smidigheten och konkurrenskraften i trafiken.

Inom flygtrafiktjänstens affärsverksamhet har verksamheten redan många år effektiviserats på det sätt som förutsatts i EU-lagstiftningen. Fintraffics Flygtrafiktjänst är en av de mest effektiva europeiska bolagen som tillhandahåller flygtrafiktjänster. Under coronapandemin har den låga efterfrågan på flygtrafiktjänster krävt anpassningsåtgärder av bolaget. Precis som året innan var bolaget därför tvunget att gallra verksamhetskostnaderna och permittera medarbetare.

Fintraffics strategi

Fintraffics vision är att i Finland skapa världens tryggaste, smidigaste och miljövänligaste trafik. Bolagets mission är att producera världens bästa trafikstyrning och smarta tjänster för trafiken. De strategiska målen omfattar säker och smidig trafik samt ett optimerat trafiksystem, högklassiga, driftsäkra och effektiva trafikstyrningstjänster, allt bättre tjänster för både passagerare och logistik, genom att använda trafikinformation och plattforms-lösningar, allt större mervärde för kunderna och intressentgrupperna samt en utmärkt och dynamisk arbetsgemenskap. Målet är ett konkurrenskraftigt Finland där trafikmarknaden utvecklas dynamiskt och tjänsterna i allt större utsträckning även förs till utlandet.

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

Hos Fintraffic förenas för första gången i världen trafikstyrning till lands, till sjöss och i luften under samma tak. På detta sätt kan bolaget för trafikbranschens aktörer och slutanvändare tillhandahålla digitala tjänster och öppna data för hela trafiksystemet samt främja trafikbranschens konkurrenskraft i en nätverkande värld. Bolaget utvecklar sitt tjänsteutbud för både de nuvarande kunderna och nya kundgrupper samt för hela trafikekosystemet. Alla trafikstyrningens slutanvändare är trafikanvändare.

Räkenskapsperiodens centrala händelser

Fintraffics flygtrafiktjänst

Hösten 2021 överlämnades flygtrafiktjänstens uppdaterade förslag till prestationsplan (RP3) till EU-kommissionen, där målet bland annat är att förbättra miljöeffektiviteten genom att optimera flygrutterna. I projektet Perfect flight 2021 har man haft ett banbrytande samarbete med Finnair.



Syftet med samarbetet är att minska bränsle- och CO₂-utsläppen genom att optimera flygrutterna.

Ett av årets strategiska projekt har varit att tillsammans med Estonian Air Navigation Services (EANS) som producerar Estlands flygtrafiktjänster främja FINEST-projektet. Distansflygledningstjänsten Multi-ROT (Multi Remote Operating Tower) framskred i början av 2021 när bolaget tillsammans med Finavia undertecknade en gemensam avsiktsförklaring för projektberedningen. Avsikten med projektet är att förbättra flygledningens beredskapsförmåga och flygplatsernas servicenivå samt möjliggöra kostnadseffektivare tjänster i synnerhet för mindre nätverksflygplatser. I början av året introducerades den serviceportal för drönarflygare som byggdes tillsammans med Traficom. Obemannade luftfarkoster, dvs. drönare, blir allt vanligare, vilket leder till ett större behov av nya trafikkontrolltjänster och ledning i lågt luftrum. För kommunikationsministeriet gjordes en utredning av alternativen för att bygga upp ett lågflygningsnätverk.

I början av 2021 utvidgades affärsverksamheten till Sverige. Där började man som underleverantör för ACT Aviation Capacity Resources AB tillhandahålla tekniska flygtrafiktjänster på fem flygplatser.

Fintraffics järnvägstrafikstyrning

Projektet Digispår är ett av Fintraffics mest betydande samarbetsprojekt med Trafikledsverket. I projektet Digispår möjliggör det radionätbaserade system som ersätter det nuvarande systemet för tågtrafikkontroll en ökning av antalet tåg och passagerare i dagens spårnät. Tack vare Digispår-projektet ligger Finland i framkant i Europa med avseende på utnyttjande av digitalisering för att förbättra järnvägstrafikens säkerhet och funktionalitet samt att öka dess popularitet. Utvecklings- och verifieringsfasen pågår fram till 2027. Fintraffic fastställer då helheten för det Digispår-system som ska börja tillämpas, tar det första banavsnittet i användning samt deltar i det europeiska utvecklingsarbetet.

I de andra utvecklingsprojekten låg särskilt fokus på att utvidga automationen i trafikkontrollen, möjliggöra oberoende och dynamisk trafikkontroll samt att utnyttja data i ekosystemutvecklingen. Den första projektfasen för den dynamiska trafikkontrollen inleddes och framskred 2021 till den första testfasen. För tillfället utvecklas kapacitetshanteringssystemet SAAGA där målet är att på bangårdarna främja trafikkontrollen med beaktande av behoven i en miljö med många aktörer, samt ställa en lägesbild i realtid till förfogande för olika aktörer. Detta har redan introducerats i hanteringen av spårka-

paciteten på bangårdarna i Helsingfors och Ilmala. På bangårdarna i Kouvola och Kuusankoski inleddes i slutet av året ett SAAGA-test.

Fjärrstyrningssystemet för spårnätet i Sydöstra Finland utvidgades, och systemet tas i användning 2022. Man började bygga upp fjärrstyrningssystemet för Norra Finland, och det beräknas bli färdigt 2025. Nivån på fjärrstyrningssystemens störningsberedskap förbättrades genom bland annat en teknisk spegling för spårnätet i Södra Finland.

Genom lägessamordnartjänsten får man nu tillgång till experthjälp i olycks- och andra störningssituationer dygnet runt alla dagar i veckan. År 2021 introducerades ett nytt passagerarinformationssystem i hela Finland. Likaså byggdes en applikation som ger information om bland annat banprofiler och hastighetsbegränsningar till lokförarens maskininlärningsbaserade DAS-system, och därmed bidrar till ett smidigare och energieffektivare körsätt.

Fintraffics vägtrafikstyrning

I vägtrafikstyrningen togs de mest betydande utvecklingsstegen 2021 i produktifieringen och standardiseringen av programmen och gränssnitten för landsvägarnas öppenavsnitts- och tunnelsystem. Utvecklingsarbetet möjliggör en enhetlig och högklassig

serviceupplevelse för väganvändarna samt ett kostnadseffektivare förfaringssätt. De operativa anordningarnas driftsäkerhet utvecklades genom att flytta de kritiska operativa datasystemen till bolagets eget maskinrum och omarbete de operativa ICT-användar- och stödtjänsterna.

Syftet med utvecklingsarbetet är att ge tillgång till en mer övergripande lägesbild i realtid av den faktiska statusen för väginfrastrukturen, förhållandena, väghållningen och trafiken. På detta sätt kan aktörerna inom branschen skapa nya tjänster och även helt nya modeller för affärsverksamheten. Det omarbetade användargränssnittet för väglaget blev det huvudsakliga gränssnittet för väghållningen och intressentgrupperna. Fintraffic inledde för mobilitetsdata ett produktutvecklingsprojekt där syftet är att utnyttja genom mobiltelefonnätet insamlad anonymiserad information om folkmassors mobilitet i beräkningen av följande generations landsvägtrafik och utvidga lägesbilden i realtid.

Till vägtrafikcentralen fick bolaget nya objekt för drift. Det mest betydande av dessa var anslutningen av Mästartunneln på den livligt trafikerade Ring I i Finland till det centraliserade trafikstyrningssystemet. Också vägavsnittet Rv 1 Ring III–Munkshöjden anslöts till systemet.



Fintraffics sjötrafikstyrning

Utvidgningen av digitaliseringen och automationen i sjötrafiken främjades inom många olika sektorer. Traficom ingick ett avtal enligt vilket bolaget nationellt bygger upp och tillhandahåller en tjänst för lämnande av anmälningar om sjötrafiken (NEMO-projektet). Syftet är att förenhetliga fartygens anmälningar i samband med hamnbesök inom EU-området och återanvända informationen. Tjänsten ersätter dagens Portnet-tjänst. Tjänsten börjar användas i stor utsträckning sommaren 2025.

Kvaliteten på innehållet i tjänsten eVäylä förbättrades, och den etablerades för produktion som planerat. Med tjänsten skapas grunden för digital kontroll av fartygstrafiken samt de behövliga gränssnitten för informationsbyte i den framtida distanslotsningen mellan sjötrafikstyrningen och distanslotsningen.

Den tidsinformationstjänst som lanserades i december 2021 beräknar prognoser för fartygens ankomsttider samt följer upp faktiska ankomst- och avgångstider. På våren publicerade bolaget för Finlands hamnar och hamnaktörer en öppen digitaliseringsplattform för hamnarna, tjänsten Fintraffic Port Activity App. Den ger en uppdaterad lägesbild och synlighet för hamnarnas verksamhetsprocesser och

tidtabeller samtidigt som hela hamnlogistiken rationaliseras. Användningen har redan utvidgats till 16 hamnar i Finland.

Trafikens dataekosystem och produktifierade digitala ekosystemtjänster

Tillsammans med centrala aktörer inom trafikbranschen har Fintraffic bildat samarbetsgruppen Trafikens dataekosystem vars medlemmar omfattar trafikbranschens serviceoperatörer och andra företag, tjänst-utvecklare samt aktörer för vilka det är viktigt att branschen utvecklas. I samarbetet verkar Fintraffic som samordnare och en part som producerar data och utvecklar tjänster samtidigt som förutsättningar och lösningar skapas för att rationalisera och effektivisera mobiliteten och logistiken samt för en ny typ av marknadsdriven affärsverksamhet. Gruppen inledde sin verksamhet i början av 2021, och vid utgången av verksamhetsåret deltog redan 120 aktörer.

På Fintraffics marknadsplats för trafikdata, Digitraffic, sammanförs de som producerar och de som använder trafikdata, samt möjliggörs insamling, sammanslagning och delning av trafikdata samt efter behov debitering för användning av data. Under andra halvåret 2021 delades 30 procent mer data än under samma period 2020. I den för konsumenterna avsedda tjänsten Trafiksi-

tuation fördubblades antalet besök till drygt fyra miljoner under året.

Vi samarbetar med Traficom i synnerhet då det gäller att möjliggöra trafikkedjor i kollektivtrafiktjänsterna. Under året har investeringar gjorts för att förbättra användarupplevelsen av tjänsten Digitransit som innehåller rutt-, hållplats- och tidtabellsinformation.

Bolaget förberedde också ett projekt där det i fortsättningen verkar som operatör för elektronisk fraktinformation i Finland. Ett centralt projekt var att införa en elektronisk fraktsedel för logistiken. Målet är att rationalisera och effektivisera logistiken genom att på både nationell nivå och EU-nivå bygga upp en enhetlig infrastruktur för digitalt informationsbyte och återanvändning av data i godstrafiken och logistiken.

Ett av de viktigaste målen i det internationella arbetet är att utveckla de nationella åtkomstpunkternas (National Access Points, NAP) interoperabilitet. Målet är att bana väg för trafik-, mobilitets- och informationstjänster som överskrider medlemsstaternas gränser när producenterna av trafikdata och mobilitetstjänster åläggs att lämna dessa uppgifter om sina tjänster och gränssnitt. Fintraffic svarar för att hantera trafikdata i realtid, trafikinformation som anknyter till trafiksäkerheten samt för att driva de nationella åtkomstpunkterna för multimodala

uppgifter om reseinformationstjänster. År 2021 påbörjades det sameuropeiska NAPCORE-projektet i vilket Fintraffic deltar som Finlands nationella samordnare.

Bolaget samarbetade på EU-nivå i Gaia-X-projektet för att skapa europeiska trafiktjänster och samarbetsmodeller samt i ODIN-samarbetsprojektet (Open Mobility Data in the Nordics) för smart kollektivtrafik i Norden, där syftet är att utveckla ländernas kollektivtrafiktjänster.

Affärstransaktioner

I slutet av året gjordes en affärstransaktion mellan finska staten och dess företrädare, Trafikledsverket, samt koncernens moderbolag Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab. Det gängse värdet av denna transaktion uppgick till 26,3 miljoner euro. Transaktionen var en fortsättning på en liknande transaktion som genomfördes i slutet av 2020. Bakgrunden för affärstransaktionen var de pågående trafikstyrningsprojekt som i samband med bolagiseringen hade blivit kvar hos Trafikledsverket. Till bolaget överfördes tillgångsposterna i projekten som hade slutförts hos Trafikledsverket i enlighet med RP w34/2018. 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. I november befullmäktigade statsrådets allmänna sammanträde Trafikledsverket att sälja affärsverksamheten till bolaget. Genom koncernens interna affärstransaktioner överfördes affärsverksamheten omedelbart till dotterbolagen som svarar för de aktuella affärsverksamheterna. Till Fintraffic Väg överfördes tillgångar till ett värde på 24,9 miljoner euro och till Fintraffic Järnväg på motsvarande sätt tillgångar värda 1,4 miljoner euro. Vid överföringen var den största tillgångsposten av tillgångarna som överfördes den helhet som bestod av trafikkontrollen och -styrningen i tunnlarna på avsnittet Lahtis södra ringväg av riksväg 12, vars värde var cirka 18,8 miljoner euro.

Koncernens omsättning och resultat 2021

Under Fintraffic-koncernens tredje räkenskapsperiod uppgick omsättningen till 209,7 (182,4) miljoner euro. 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 142,6 (131,8) miljoner euro. På grund av coronapandemin var Flygtrafiktjänsternas fakturering precis som året innan på

Koncernens centrala nyckeltal 2021

	2021	2020	2019
Omsättning (M €)	209,7	182,4	221,9
Rörelseresultat (M €)	6,1	-8,0	21,3
Rörelsemarginal (%)	2,9	-4,4	9,6
Resultat efter skatter (M €)	5,4	-9,4	14,7
Investeringar (M €)	60,8	63,0	26,2
Investeringar kassaflöde (M €)	56,8	61,7	22,8
Räntebärande skulder (M €)	54,8	15,0	0,0
Soliditet (%)	59,5	69,8	71,6
Skuldsättningsgrad (%)	23,4	-1,4	-40,8
Personal (i genomsnitt)	1126	1125	1091

en låg nivå. Omsättningen ökade dock från föregående år till 62,8 miljoner euro (49,3), dvs. med 13,5 miljoner euro, huvudsakligen till följd av den större kalkylmässiga korrigeringen angående SES-lagstiftningen.

Rörelseresultatet visade en vinst på 6,1 miljoner euro (år 2020 visade det en förlust på 8,0 miljoner euro). Rörelsemarginalen var 2,9 (-4,4) procent. Räkenskapsperiodens vinst efter skatter var 5,4 (förlust 9,4) miljoner euro. Koncernens resultat påverkades å andra sidan i hög grad av den mindre efterfrågan på flygtrafiktjänster, men i synnerhet också av att den kalkylmässiga korrigeringen angående SES-lagstiftningen som ingick i omsättningen var större än normalt.

Koncernens balansräkning och finansiering

Koncernens balansräkning förblev stark, trots att kassaflödet försämrades till följd av betydande investeringar, affärstransaktionen med trafikledsverket samt förlusten i Flygtrafiktjänsternas operativa verksamhet. Under bokslutsåret genomförde bolaget investeringar på 60,8 miljoner euro (63,0 miljoner euro 2020), av vilka den mest betydande var den affärstransaktion med Trafikledsverket vars värde uppgick till 26,3 miljoner euro. De övriga betydande investeringarna omfattade vägtrafikstyrningens T-LOIK-utveckling, utvecklingen av järnvägstrafikens informationssystem

och uppdateringen av flygtrafiktjänsternas operativa system. Trots att flygtrafiktjänsternas bokföringsmässiga lönsamhet förbättrades var dess kassaflöde svagt. Väg-, sjö- och järnvägstrafikstyrningens lönsamhet låg på den planerade måttliga nivån. Skulden för reparation av deras system är dock väsentlig, och inom den närmaste framtiden krävs investeringar för modernisering av dessa. Också vägtrafikstyrningens infrastruktur kräver betydande ersättnings- och utvecklingsinvesteringar. Av denna anledning ordnade bolaget sin finansiering och lyfte lån för att finansiera investeringarna. I slutet av året lyftes långfristiga lån på 55 miljoner euro, och av detta belopp användes 15 miljoner euro för att finansiera gamla långfristiga lån. För finansiering av investeringar allokerades 40 miljoner euro. I enlighet med de uppdaterade finansieringsriktlinjerna förvärvade bolaget ränteskydd för att skydda låneportföljen mot räntehöjningar. Trots att ytterliga lån lyftes har bolagets nettoskuldsättning förblivit måttlig. I slutet av räkenskapsperioden uppgick nettoskulderna till cirka 38,8 miljoner euro. År 2022 väntas bolagets skuldsättning bli något högre. Detta beror i synnerhet på tidtabellen för återhämtningen i flygtrafiktjänsternas affärsverksamhetssituation och tidpunkten för genomförandet av investeringsprojekten.



Nyckeltal för affärsverksamheterna 2021 (2020)

	Flygtrafiktjänst	Järnvägstrafikstyrning	Vägtrafikstyrning	Sjötrafikstyrning
Omsättning (M €)	62,8 (49,3)	76,3 (69,6)	49,4 (43,5)	18,9 (18,1)
Rörelseresultat (M €)	-1,2 (-16,1)	4,0 (4,4)	2,6 (2,8)	0,9 (1,0)
Rörelseresultat %	-2,0 (-32,6)	5,2 (6,3)	5,3 (6,5)	4,9 (5,5)
Personal i genomsnitt	427 (443)	470 (465)	87 (80)	101 (101)

Affärsverksamheterna ekonomiska utveckling 2021

Flygtrafiktjänst

År 2021 var trafikvolymen precis som året innan klart mindre än normalt på grund av coronapandemin. Den fakturerade omsättningen var 46,2 (44,3) miljoner euro, dvs. 4,2 procent högre än året innan. Den totala omsättningen blev dock 27,4 procent högre än 2020 huvudsakligen tack vare korrigeringen angående SES-lagstiftningen som noterades till 16,6 miljoner euro (5,0 miljoner euro 2020).

Vid Fintraffics flygtrafiktjänst fastställs trafikavgifter utifrån EU-lagstiftningen, vars syfte är att för alla parter säkerställa en skälig prisnivå samt en stabil utveckling inom branschen. Trafikavgifterna fastställs utifrån den av EU-kommissionen godkända prestationsplanen. I prestationsplanens prissättningstabeller beräknas flygtrafiktjänstens enhetspriser utifrån fastställda kostnader, den prognostiserade trafikutvecklingen samt olika

laggrundade korrigeringsposter. Om det under granskningsperioden uppstår fordringar eller skulder som grundar sig i EU-lagstiftningens korrigeringsposter höjs eller sänks de kommande enhetspriserna. På grund av coronapandemin blev bolagets omsättning 2020–2021 lägre än i prestationsplanen. Till följd av det uppkomna underskottet fick bolaget rätt att boka en korrigering angående SES-lagstiftningen, och denna kan stegvis debiteras av kunderna i form av höjda enhetspriser under de kommande åren. Korrigeringsfordran har bokats i bokslutet med iakttagande av försiktighet, eftersom den fordran som inte har debiterats under coronaåren bekräftas inom EU i maj 2022.

Bolaget fortsatte sina anpassningsåtgärder 2021. De mest betydande inbesparingarna kumulerades i och med permitteringarna i personalkostnaderna, men ytterligare inbesparingar uppstod också i övriga inköp och tjänsteupphandlingar. Drifts-

kostnaderna underskred nivån från 2020 med 2,5 procent och nivån året innan pandemin, dvs. 2019, med 10,4 procent. Genom de vidtagna sparåtgärderna kunde man endast delvis täcka flygtrafiktjänstens intäktsförluster. Flygtrafiktjänsternas servicenivå måste i alla situationer vara tillräckligt hög för att kunna garantera säkerheten i flygtrafiken. Dessutom måste man se till att flygtrafiktjänstens driftsgrad kan återställas till en adekvat nivå när flygtrafiken återhämtar sig efter pandemin. Av denna anledning visade bolagets rörelseresultat en förlust.

Väg-, sjö- och järnvägstrafikstyrning

Trafikledsverket beställer styrningstjänster samt kund- och datatjänster för väg-, sjö- och järnvägstrafiken från bolaget. Den totala faktureringen i Trafikledsverkets och Fintraffics partnerskapsavtal uppgick till 142,6 (131,8) miljoner euro. Omsättningen ökade till följd av att tjänsteproduktionen utvidgades såväl i fråga om tjänstevolymen som i anknytning till introduktionen av nya tjänstehelheter. Avtalets kommersiella modell och fakturering grundade sig i det pålägg på 5 procent som läggs till de transparenta kostnaderna för tjänsteproduktionen, vilket är i överensstämmelse med den måttliga lönsamhet som ägaren kräver av bolaget. Detta var grunden till att resultatet hos

bolagen som tillhandahåller tjänster låg på den planerade måttliga nivån.

Utöver partnerskapsavtalet tillhandahåller affärsverksamheterna väg-, sjö- och järnvägstrafikstyrning också i liten skala andra tjänster utöver Väylä för bland annat Traficom, större städer, hamnar och NTM-centralerna.

Moderbolaget Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s år 2021

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab är koncernens moderbolag och äger hela aktiestocken i koncernens dotterbolag. Moderbolagets uppgifter omfattar partnerskapsledning tillsammans med koncernens nyckelkunder samt produktion av fastställda koncerntjänster för koncernbolagen. Dessutom verkar bolaget som en central utvecklings- och samordningsorganisation då det gäller att för mobiliteten bygga ett digitalt ekosystem som omfattar alla trafikformer i syfte att tillgodose medborgarnas, företagens och myndigheternas behov.

År 2021 fortsatte uppbyggnaden av koncerntjänstorganisationen. Från dotterbolagen flyttades personal till moderbolaget, bland annat Säkerhets-, Kvalitets- och Miljö (SQE)-organisationen för att tillgodose hela koncernens behov. Expertisen stärktes med hjälp av rekryteringar bland annat inom HR,



data- och cybersäkerhet samt frågor som gäller ICT-strukturen.

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s omsättning var 153,7 (140,1) miljoner euro. Moderbolagets omsättning bildades genom de väg-, sjö- och järnvägstrafikstyrningstjänster, kund- och datatjänster som beställdes av Trafikledsverket samt koncernens interna tjänster. Jämfört med året innan ökade omsättningen med 9,7 procent i och med att volymen av och innehållet i trafikstyrningstjänsterna som produceras för Trafikledsverket ökade.

Rörelsevinsten var 0,3 (0,3) miljoner euro. Rörelsemarginalen var 0,2 (0,2) procent.

Rörelsevinsten bildas främst av marginalen för kund- och datatjänsterna som tillhandahölls för Trafikledsverket. Räkenskapsperiodens resultat var 0,3 (0,0) miljoner euro. Soliditeten var 63,3 (76,8) procent. Under räkenskapsperioden var det genomsnittliga antalet anställda 41 (36). Antalet anställda ökade huvudsakligen till följd av att koncern-tjänsterna centraliserades till moderbolaget och att resurser allokerades för utvecklingen av ekosystemet.

I slutet av 2021 genomförde moderbolaget, precis som året innan, en affärstransaktion med finska staten. Den innebar att trafikstyrningsrelaterade anläggningstillgångar, som

förvaltades av statens företrädare Trafikledsverket, från projekt som fortfarande pågick vid tidpunkten för bolagiseringen överfördes till bolaget. Det gängse värdet av tillgångarna var 26,3 miljoner euro. De köpta tillgångar överfördes omedelbart genom koncernens interna affärstransaktioner till Fintraffic Väg som svarar för den operativa vägtrafikstyrningen och till Fintraffic Järnväg som svarar för den operativa järnvägstrafikstyrningen. I fortsättningen väntas ytterligare överföring av tillgångar mellan Trafikledsverket och bolaget genom mindre affärstransaktioner än i dag.

Koncernens ekonomiska ställning och resultat

Fintraffics ekonomiska ställning framgår av resultaträkningen och balansräkningen. Koncernens ekonomiska ställning är god. Räkenskapsperiodens resultat visade en vinst på 5,4 miljoner euro (förlust på 9,4 miljoner euro 2020). Koncernens resultat förbättrades betydligt av den korrigerig angående SES-lagstiftningen som bokades för flygtrafiktjänsten. Utan denna korrigerig hade koncernens resultat visat en förlust på 11,2 miljoner euro. Koncernens soliditet var 59,5 (69,8) procent.

Bedömning av betydande risker och osäkerhetsfaktorer i verksamheten

Att identifiera och hantera risker är en del av bolagens ledningssystem. Metoderna för att eliminera risker utvecklas långsiktigt, och hela personalen engageras i detta. De mest betydande riskerna och osäkerhetsfaktorerna behandlas i koncernens och dotterbolagens styrelser. Bolaget har som mål att säkerställa en hög nivå på trafikstyrnings- och ledningstjänsterna och säkerhetskulturen samt verksamhetens kontinuitet i olika situationer. Hos bolaget fäster man särskild vikt vid datasäkerheten kring uppgifter som myndigheterna fastställt som sekretessbelagda samt affärshemligheter. Bolaget ser till driftsäkerheten och datasäkerheten för de anordningar, datasystem och program som används. Det bereder sig för cyberhot bland annat genom att effektivisera förvaltningen av datatillgångar samt möjliggöra omfattande och adekvata satsningar för att utveckla datasäkerheten. De största operativa riskerna omfattar allvarliga olyckor samt hot mot data- och cybersäkerheten. I värsta fall kan en pandemi som coronapandemin leda till att anställda insjuknar, vilket i sin tur kan leda till lägre styrningskapacitet hos bolaget och till och med tillfälligt stoppa till exempel järnvägs- och flygtrafiken. Det finns också alltid en risk för mänskliga fel.

En betydande osäkerhetsfaktor som anknyter till bolagets verksamhet är i denna utmanade ekonomiska situation som orsakats av coronapandemin hur mycket tilläggsfinansiering Trafikledsverket kan få ur den statliga budgeten för att köpa trafikstyrningstjänster av bolaget. Om en stabil grund inte kan skapas för moderbolagets intäktsfinansiering kan man bli tvungen att bedöma bolagets strategiska mål, en inskränkning av utvecklingsprogrammen och de målsatta nivåerna för smidigheten eller kostnadseffektiviteten samt anpassa verksamheten.

År 2022 är en betydande risk med tanke på ekonomin att coronapandemin fortsätter samt konsekvenserna av detta för återhämtningen i flygtrafikvolymerna och vidare flygtrafiktjänstens intäkter och lönsamhet. Den utdragna pandemin kan ha resulterat i en permanent förändring i konsumenternas resvanor samt flygbolagens ekonomiska stabilitet.

Flygtrafiktjänsten påverkas, om den geopolitiska krisen i Östeuropa drar ut på tiden. Konflikten mellan Ukraina och Ryssland påverkar användbarheten av Europas och Rysslands luftrum och vidare flygruttsintäkterna. Stängningen av Rysslands luftrum innebär i praktiken att överflygningarna upphör i Finland, vilket sänker flygtrafiktjänstens omsättning betydligt.



Marknadsmiljön för Fintraffic Flygtrafikfiktjänst är problematisk, och dessutom har tjänsten för tillfället ålagts att producera tjänsterna som gagnar staten men bolaget är tvungen att inkludera kostnaderna för att producera dessa i flygruttsavgifterna. På grund av pandemin är flygruttsavgifterna låga, 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.

Personal, löner och kompetens

År 2021 hade Fintraffic i genomsnitt 1 126 (1 125) anställda. Vid utgången av året uppgick antalet anställda till totalt 1 127 (1 129). I slutet av december gällde 98 procent av anställningsavtalen tills vidare, och 2 procent var tidsbestämda. De anställdas genomsnittliga ålder var 45 år. Männens andel var 78 procent och kvinnornas 22 procent. Omsättningen var cirka 6,5 procent och avgångsomsättningen för dem som själva sagt upp sig 3,0 procent.

Beloppet av lönerna och arvoden som utbetalades under räkenskapsperioden uppgick till 75,4 (72,0) miljoner euro.

Personalkostnaderna uppgick till totalt 90,9 (85,8) 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. I bolagets redogörelse för förvaltning och ersättningar beskrivs principerna för ersättning samt ersättningar som utbetalats till personalen.

En för hela personalen gemensam enkät om arbetsnöjdheten som gällde alla trafikformer genomfördes hösten 2021. I enkäten gavs svar av 71 procent av de anställda. Enkätresultaten var på en bra nivå. Enligt de erhållna resultaten är personalen nöjd med arbetsatmosfären, kollegernas verksamhet och chefsarbetet. I svaren betonades dessutom uppskattningen av arbetets relevans. På skalan 1–5 blev det genomsnittliga betyget i svaren 4,0.

Hos bolaget fortsatte framgångsrikt sin coronaberedskap. Beredskapsgruppen som bestod av företrädare för bolagen och de gemensamma tjänsterna samt arbetarskyddsfullmäktige sammanträdde cirka

varannan vecka, beroende på situationen. Förfarandena, inklusive anvisningarna, uppdaterades regelbundet så att de svarade mot de aktuella epidemisituationerna i Finland. Pandemin hotade inte i något skede bolagets övervaknings- och styrningstjänst. Av de coronavirusinfektioner som konstaterades hos bolaget var ingen arbetsrelaterad. Under pandemins aktiva perioder rekommenderades distansarbete i de aktiviteter där arbetet flexibelt kan utföras på vilket ställe som helst. På hösten lanserades inom bolaget en hybridarbetsmodell som kan tillämpas även efter pandemin.

Sjukfrånvaron var i proportion till den teoretiska arbetstiden låg inom hela koncernen, 2,8 procent. Vanligtvis beror frånvaro på muskuloskeletala sjukdomar samt mental ohälsa, även om antalet frånvarodagar på grund av mental ohälsa har minskat jämfört med året innan. De anställdas säkerhet är viktig för bolaget, och stor uppmärksamhet fästs vid bland annat arbetsergonomin. År 2021 inträffade 3 arbetsolycksfall och 3 pendlingsolycksfall som resulterade i minst en sjukfrånvarodag för den berörda personen.

Några av Fintraffic's huvudteman är kompetensutnyttjande och -utveckling, gott ledarskap och en enhetlig företagskultur som stöder reformer. Utöver att strategin

uppdaterades formulerade personalen också gemensamma värderingar: "Vi säkerställer, bryr oss och sätter riktning. Tillsammans." I kombination med de strategiska riktlinjerna stöder värderingarna bolagets vision om att stå till tjänst för medborgare och företag sömlöst inom hela trafiksystemet.

Personalen stöds på många olika sätt i kompetensutvecklingen. Tillsammans med de anställda ordnas regelbundet utvecklings-, mål- och resultatsamtal där en bedömning görs av vilken typ av stöd för kompetensutvecklingen en person behöver för att uppnå sina mål. För att utveckla chefsfärdigheterna ordnades många utbildningar om bland annat ledarskap, anställningsjuridik samt andra förfaranden som stöder chefsfärdigheterna. De övriga betydande utbildningspaketen omfattade bland annat data- och cybersäkerhet och utbildning om upphandlingsverksamhet. För den operativa personalen ordnades inom var och en trafikform utbildningar, till exempel utbildningar inom flygtrafikfiktjänster, simuleringsövningar, utbildningar för arbetsplatsutbildare och arbetshandledare, trafikstyrningsutbildningar samt trafiksäkerhetsutbildningar.

I februari 2021 slutfördes de samarbetsförhandlingar om en reform av kontrollcentralens verksamhet som inleddes av Fintraffic's järnvägstrafikstyrning i slutet av 2020. Det



fanns inga förutsättningar för den planerade sammanslagningen av verksamhetsställena i Kouvola och Helsingfors i anslutning till omarbetningen av bolagets verksamhetsmodell. Bolaget fortsätter dock i enlighet med sin strategi utvecklingen av trafikstyrningsfunktionerna och kontrollcentralernas struktur genom att investera i en reform av trafikstyrningssystemet, utveckla verksamhetsprocesserna och personalkompetensen samt ordna lämpliga arbetsförhållanden för kontrollcentralernas verksamhet och personal.

Också inom järnvägstrafikstyrningen ordnades samarbetsförhandlingar hösten 2021. Dessa gällde omorganiseringen av verksamheterna i Imatra, Ingerois och Kotka. Samarbetsförhandlingarna utmynnade i ett beslut om att slå samman verksamheterna så, att trafikstyrningsuppgifterna på dessa verksamhetsställen upphör stegvis 2022–2023. Arbetsgivarens plan är att för alla berörda personer erbjuda arbete på Fintraffics kontrollcentral i Kouvola.

På grund av den låga driftsnivån i flygtrafiken var efterfrågan på tjänster fåtaliga hela året inom Fintraffics flygtrafiktjänst. Som en del anpassningsåtgärderna ordnade bolaget flera samarbetsförhandlingsomgångar, och man var tvungen att gripa till personalpermitteringar.

Hyresvärden för verksamhetsstället för Fintraffics vägtrafikstyrning i Uleåborg sade

hösten 2021 upp hyresavtalet. Detta ledde till samarbetsförhandlingar som resulterade i ett beslut om att flytta verksamheten på verksamhetsstället i Uleåborg till verksamhetsstället i Tammerfors i juni 2022.

Utvecklingen av koncernens organisation och verksamhetsprocesser fortsatte. Centraliseringen av koncerntjänsterna fortsatte på samma sätt som året innan. Syftet med ändringen har varit att förbättra servicenivån och verksamhetseffektiviteten. Under året stärktes resurserna i synnerhet för lag- och upphandlingstjänsterna samt data- och cybersäkerheten.

Säkerhet

Fintraffics verksamhetsområde är särskilt säkerhetskritiskt: en eventuell olycka kan orsaka betydande skador för såväl människor, miljö, egendom och i större utsträckning även ekonomin. Säkerhetsarbete ingår i bland annat störningsledningen, riskhanteringen, beredskapen, hanteringen av säkerhetsavvikelse, informations- och cybersäkerheten samt företagssäkerheten. Säkerhetsarbetet baserar sig på stark kompetens inom operativ verksamhet och kontinuerlig utveckling av nödvändig kunskaper, arbetsmetoder, system och processer och bedömning av prestandan.

Säkerhetsarbetet inom trafikstyrningen är omfattande, och bolaget utvecklar säkerhets-

frågor 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. Endast ett fall av betydande data- och cybersäkerhetsavvikelse rapporterades under året. Inom sjötrafikstyrningen förhindrade nio grundstötningar.

Säkerhetsarbetet styrs av handlingsprogrammen för säkerhet, data- och cybersäkerhet och riskhantering som godkänts av moderbolagets styrelse. Kraftiga investeringar gjordes i data- och cybersäkerheten genom att upprätta en koncernövergripande

strategi för säkerheten samt data- och cybersäkerheten för de kommande fem åren. Ur denna har man för de olika trafikformerna härlett årliga prestations- och utvecklingsmål både på koncernnivå och för de olika trafikformerna. Hos bolaget påbörjades också ett utvecklingsprogram som omfattar data- och cybersäkerheten för både företags- och personalsäkerheten. Det system för ledning av data- och cybersäkerheten som tidigare byggdes upp i bolaget uppdaterades med en datasäkerhetspolicy. Verksamheten inom alla trafikformer följs dessutom månatligen upp med de nyckelindikatorer för säkerheten som lanserats inom koncernen. Hos Fintraffic svarar vart och ett dotterbolag för sin egen säkerhet genom tillämpning av vederbörliga förfaranden. Rutinerna har synkroniserats i koncernens gemensamma säkerhetsledningssystem. Säkerhetsarbetet leds av säkerhetsledningsgruppen som består av företrädare för varje trafikform samt datasäkerheten och företagssäkerheten, samt av ledningsgruppen för data- och cybersäkerhet som utöver företrädare för trafikformerna också har företrädare för ekosystemtjänsterna.

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 påverkar genom både sin egen trafikstyrningsverksamhet och förmedlingen av trafikinformation trafiksystemets smidighet och på detta sätt 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. Fintraffic vill uppnå detta mål redan 2023.

År 2021 uppdaterade Fintraffic sina handlingsprogram för miljön och sin verksamhetsplan i syfte att uppnå kolneutralitet. Hos bolaget började man bygga upp ett miljöledningssystem som grundar sig på miljöledningssystemet ISO 14001. Systemet börjar tillämpas i början av 2022 och möjliggör systematisk ledning av miljöarbetet och enhetliga rutiner inom bolaget samt allt effektivare datainsamling och rapportering.

Fintraffics upphandlingsprocesser omarbetades genom att bättre än tidigare beakta miljöaspekter. Elupphandlingsavtalet som konkurrensutsattes i slutet av året innebär att bolaget använder el som producerats med förnybar energi. Ledningen av miljöarbetet utvecklas och parallellt ökas dessutom transparensen i beräkningen av kolavtrycket genom att också

föra fram de indirekt uppkomna utsläppen i värdekedjan.

Europeiska unionens system för klassificering av hållbar finansiering, EU-taxonomi, trädde i kraft 2020 genom taxonomiförordningen (EU) 2020/852. Med hjälp av taxonomin försöker EU skapa en tydlig definition av vilket slags verksamhet som kan betraktas som miljömässigt hållbar. Syftet är att på detta sätt styra den ekonomiska verksamheten och kanalisera kapital för att uppnå EU:s ambitiösa klimat- och miljömål. Man har börjat definiera ekonomisk verksamhet och bedömningskriterierna för denna då det gäller begränsning av klimatförändringen och beredskapen för detta. Under de följande åren utvidgas och preciseras definitionerna av ekonomisk verksamhet.

Fintraffic vill i egenskap av ett statsägt bolag följa upp den senaste utvecklingen i hållbarhetsrapporteringen och har frivilligt börjat undersöka taxonomidugligheten av sin verksamhet. Den gällande klimatförändringsregleringen fokuserar primärt på kolintensiva sektorer, och därför finns det tills vidare inte någon entydigt tillämplig taxonomiklass för Fintraffics affärsverksamheter. Bolaget anser bland annat att den järnvägstrafikstyrning som fokuserar på järnvägstrafikens infrastruktur, samt säkerhets- och trafikkontrollsystemen för denna, i framtiden kunde vara en taxonomi-

duglig affärsverksamhet. Taxonomiklasserna och tolkningen av dessa är dock tills vidare inte tillräckligt etablerade, och en utredning av helheten kräver ytterligare precisering i fråga om såväl lagstiftningen som rutinerna, och därför förbereder sig bolaget för att 2022 uppdatera sin analys i takt med att lagstiftningen utvecklas.

Oavsett taxonomiklassificeringen genererar de tjänster som tillhandahålls av Fintraffic betydande effektivitetsfördelar, och på detta sätt möjliggörs smidiga resekedjor för konsumenterna och varulogistiken och utveckling av mobilitetsinnovationer och -tjänster som grundar sig på öppna trafikdata. Genom flygtrafiktjänsterna möjliggörs en optimering av flygrutterna och landningar enligt metoden med kontinuerlig glidflygning, och på detta sätt minskar utsläppen från flygtrafiken. Fintraffic har i sin tur som aktör inom trafiksystemet en obestridlig roll i arbetet med att begränsa klimatförändringen.

Framtidsutsikter

I strategin som uppdaterades 2021 fastställs klara mål för Fintraffic under de kommande åren. Bolaget fortsätter målmedvetet genomförandet av sina strategiska spetsprojekt inom alla trafikformer och främjar därmed sin effektivitet till förmån för det finländska samhället ekologiska,

sociala och ekonomiska hållbarhet. Bolagets strategiska program omfattar *Värdeskapande trafikekosystem, Produktifierade digitala ekosystemtjänster, Utveckling av trafikstyrningen, ICT-struktur med potential, Effektiva och driftsäkra processer samt Kompetens, ledarskap och företagskultur.*

Coronapandemin kommer sannolikt att påverka bolagets verksamhet i synnerhet inom flygtrafiktjänsten alltjämt 2022. Återhämtningen i verksamheten och lönsamheten förlängs också av den geopolitiska konflikten i Östeuropa. Flygtrafiktjänsten förväntar sig att drabbas av minskade överflygningar och minskade intäkter till följd av Rysslands aggression i Ukraina. På grund av den ekonomiska situationen kommer flygtrafiken att fortsätta att anpassa sin verksamhet åtminstone under första halvåret 2022. Väg-, sjö- och järnvägstrafikstyrningens lönsamhet väntas förbli stabil. Utvecklingen av bolagets affärsverksamhet påverkas under de närmaste åren kraftigt av hur stor tilläggsfinansiering Trafikledsverket i denna utmanande ekonomiska situation som orsakats av coronapandemin får ur statsbudgeten för att köpa trafikstyrningstjänster av bolaget. Om en stabil grund inte kan skapas för moderbolagets intäktsfinansiering kan man inom bolaget bli tvungen att bedöma de strategiska målen, en inskränkning av utvecklings-



programmen och de målsatta nivåerna för smidigheten eller kostnadseffektiviteten samt anpassa verksamheten.

Inom den närmaste framtiden omfattar de betydande projekten bland annat att uppdatera tekniken för bastrafikledernas vägtrafiktunnlar och öppna avsnitt, men å andra sidan också att genomföra en betydande omarbetning av det finländska järnvägsnätets trafikkontroll inom ramen för automations- och Digispår-projekten. Samarbetet för trafikekosystemet skapar en grund för nya partnerskap till exempel med städer och inom den privata sektorn. Bolaget försöker dock inte med sina tjänster konkurrera med aktörerna inom den öppna sektorn, utan fokuserar genom sina ekosystemtjänster på att avhjälpa eventuella marknadsbrister. Bolaget fortsätter målmedvetet att utnyttja verksamhetens energifördelar och rationalisera processerna. I den närmaste framtiden finansierar Fintraffic investeringar delvis med lånade medel. Skuldsättningen förblir dock måttlig och balansräkningen stark. Digispårets investeringar ökar betydligt på medellång och lång sikt och kan kräva att bolagets kapitalstruktur stärks under de kommande åren.

Händelser efter räkenskapsperioden

I början av 2022 fattade bolagets styrelse ett beslut om att genomföra ett projekt för

verksamhetslokaler i huvudstadsregionen. Huvudstadsregionens järnvägs- och vägtrafikstyrningsverksamhet samt förvaltningen flyttar till det nya verksamhetsstället i Helsingfors. Med verksamhetslokalerna som blir färdiga 2024 säkerställs att de säkerhetsbestämmelser som satts upp för trafikstyrningens verksamhetslokaler uppfylls samt att verksamheten fortsätter med en lokallösning som är förmånligare och effektivare än en löning där de nuvarande lokalerna saneras.

Ledning och revision

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s styrelse bestod i början av 2021 av ordförande Seija Turunen samt medlemmarna Sauli Eloranta, Juha Majanen, Kirsi Nuotto, Teemu Penttilä och Katriina Vainio.

Bolagsstämman valde 25.3.2021 Tero Ojanperä till ordförande för styrelsen samt Juha Majanen, Kirsi Nuotto, Teemu Penttilä, Mari Puoskari, Karri Salminen och Seija Turunen till styrelsemedlemmar. Styrelsen har två kommittéer, revisionskommittén och personalkommittén. Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s styrelse och dess kommittéer sammanträdde 23 (22) gånger under räkenskapsperioden. I arvode för styrelse- och kommittéarbetet betalades till styrelse- och kommittémedlemmarna totalt 244 800

(224 400) euro. Under bokslutsåret var Pertti Korhonen bolagets verkställande direktör.

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

Som revisor för koncernens bolag verkade Revisionssammanslutningen 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 31.12.2021 till 155 455 156,56 (155 207 757,11) euro. Styrelsen föreslår att vinstandelen inte delas ut och räkenskapsperiodens vinst på 261 509,40 (7 420,76) 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

Innehåll

Koncernens resultaträkning	16
Koncernens balansräkning	17
Koncernens finansieringsanalys	19
Moderbolagets resultaträkning	20
Moderbolagets balansräkning	21
Moderbolagets finansieringsanalys	23
Noter	24
Underskrift av bokslut	35
Revisionsberättelse	36



Koncernens resultaträkning

milj. euro	1.1.2021— 31.12.2021	1.1.2020— 31.12.2020
Omsättning	209,7	182,4
Övriga rörelseintäkter	4,1	3,9
Material och tjänster		
Inköp	-2,6	-2,1
Köpta tjänster	-46,4	-44,8
	-49,0	-46,9
Personalkostnader		
Löner och arvoden	-75,4	-72,0
Lönebikostnader		
Pensionskostnader	-13,0	-11,5
Övriga personalkostnader	-2,6	-2,4
	-90,9	-85,8
Avskrivningar och nedskrivningar		
Avskrivningar enligt plan	-37,6	-30,4
	-37,6	-30,4
Övriga rörelsekostnader	-30,1	-31,3
Rörelsevinst (förlust)	6,1	-8,0
Finansiella intäkter och kostnader		
Övriga ränteintäkter och finansiella intäkter		
Från övriga	0,0	0,0
Räntekostnader och övriga finansiella kostnader		
Till övriga	-0,4	-0,4
	-0,4	-0,4
Vinst (förlust) före bokslutsdispositioner och skatter	5,8	-8,4
Inkomstskatter		
Skatter för räkenskapsperioden	-0,4	-1,0
	-0,4	-1,0
Räkenskapsperiodens vinst (förlust)	5,4	-9,4



Koncernens balansräkning

milj. euro	31.12.2021	31.12.2020
AKTIVA		
Bestående aktiva		
Immateriella tillgångar		
Goodwill	3,3	3,9
Immateriella rättigheter	37,1	37,8
Övriga utgifter med lång verkningstid	4,3	6,0
Förskottsbetalningar	12,3	6,8
	57,0	54,5
Materiella tillgångar		
Mark-och vattenområden	0,0	0,0
Byggnader och konstruktioner	59,9	42,9
Maskiner och inventarier	54,4	57,0
Övriga materiella tillgångar	16,3	13,9
Förskottsbetalningar och övriga pågående nyanläggningar	14,0	11,1
	144,7	124,9
Bestående aktiva totalt	201,7	179,4
Rörliga aktiva		
Långfristiga fordringar		
Resultatregleringar	16,0	3,1
	16,0	3,1
Kortfristiga fordringar		
Kundfordringar	22,0	7,5
Lånefordringar	0,0	0,0
Övriga fordringar	2,2	2,0
Resultatregleringar	21,0	20,9
	45,2	30,4
Kassa och bank	16,0	17,3
Rörliga aktiva totalt	77,2	50,8
Aktiva totalt	278,9	230,1



Koncernens balansräkning

milj. euro	31.12.2021	31.12.2020
PASSIVA		
Eget kapital		
Aktiekapital	0,5	0,5
Fond för verkligt värde	0,0	0,0
Fond för inbetalt fritt eget kapital	154,8	154,8
Balanserad vinst från tidigare räkenskapsperioder	5,3	14,7
Räkenskapsperiodens resultat	5,4	-9,4
Eget kapital totalt	166,0	160,6
Avsättningar		
Övriga avsättningar	0,0	0,0
Avsättningar totalt	0,0	0,0
Främmande kapital		
Långfristigt		
Skulder till kreditinstitut	54,8	15,0
Latenta skatteskulder	2,7	2,4
Resultatregleringar	0,0	4,2
Långfristigt främmande kapital totalt	57,5	21,5
Kortfristigt		
Leverantörsskulder	20,6	16,0
Övriga skulder	4,0	3,7
Resultatregleringar	30,8	28,3
Kortfristigt främmande kapital totalt	55,4	48,0
Passiva totalt	278,9	230,1



Koncernens finansieringsanalys

milj. euro	1.1.2021—31.12.2021	1.1.2020—31.12.2020
Affärsverksamhetens kassaflöde		
Resultat före bokslutningsdispositioner och skatter	5,8	-8,4
Korrektivposter		
Avskrivningar och nerskrivningar enligt plan	37,6	30,4
Övriga intäkter och kostnader som inte medfört betalningar	0,0	-0,1
Finansiella intäkter och kostnader	0,4	0,4
Kassaflöde före förändring av rörelsekapital	43,7	22,2
Förändring av rörelsekapital		
Förändring av kortfristiga rörelsefordringar	-29,4	-14,2
Förändring av kortfristiga skulder	1,4	-11,8
Affärsverksamhetens kassaflöde före finansiella poster och skatter	15,7	-3,8
Betalda räntor och övriga betalda finansiella kostnader i affärsverksamheten	-0,6	-0,4
Erhållna räntor från affärsverksamheten	0,0	0,0
Betalda direkta skatter	0,4	-2,2
Kassaflöde före extraordinära poster	15,5	-6,4
Affärsverksamhetens kassaflöde	15,5	-6,4
Investeringarnas kassaflöde		
Investeringar i materiella och immateriella tillgångar	-61,0	-61,7
Investeringsstöd som erhållits	4,1	0,0
Överlåtelseinkomster från materiella och immateriella tillgångar	0,1	0,0
Förvärv av dotterbolag minskat med likvida medel vid förvärvstidpunkten	0,0	0,9
Investeringarnas kassaflöde	-56,8	-60,8
Finansieringens kassaflöde		
Upptagna långfristiga lån	55,0	15,0
Amortering av långfristiga lån	-15,0	0,0
Finansieringens kassaflöde	40,0	15,0
Förändring av likvida medel	-1,3	-52,2
Likvida medel vid räkenskapsperiodens början	17,3	69,5
Förändring i likvida medel	-1,3	-52,2
Likvida medel vid räkenskapsperiodens slut	16,0	17,3



Moderbolagets resultaträkning

milj. euro	1.1.2021— 31.12.2021	1.1.2020— 31.12.2020
Omsättning	153,7	140,1
Övriga rörelseintäkter	0,0	0,0
Material och tjänster		
Köpta tjänster	-143,1	-131,2
	-143,1	-131,2
Personalkostnader		
Löner och arvoden	-4,4	-3,3
Lönebikostnader		
Pensionskostnader	-0,7	-0,5
Övriga personalkostnader	-0,1	-0,1
	-5,2	-3,9
Avskrivningar och nedskrivningar		
Avskrivningar enligt plan	-0,5	-0,3
	-0,5	-0,3
Övriga rörelsekostnader	-4,6	-4,4
Rörelsevinst (förlust)	0,3	0,3
Finansiella intäkter och kostnader		
Övriga ränteintäkter och finansiella intäkter		
Från övriga	0,0	0,0
Räntekostnader och övriga finansiella kostnader		
Till övriga	-0,2	-0,2
	-0,2	-0,2
Vinst (förlust) före bokslutsdispositioner och skatter	0,1	0,1
Bokslutsdispositioner		
Förändring i avskrivningsdifferens	0,0	0,0
Koncernbidrag	0,2	-0,1
Inkomstskatter		
Skatter för räkenskapsperioden	0,0	0,0
	0,0	0,0
Räkenskapsperiodens vinst (förlust)	0,3	0,0



Moderbolagets balansräkning

milj. euro	31.12.2021	31.12.2020
AKTIVA		
Bestående aktiva		
Immateriella tillgångar		
Immateriella rättigheter	1,6	1,2
Förskottsbetalningar	0,4	0,2
	2,0	1,4
Materiella tillgångar		
Maskiner och inventarier	0,0	0,0
	0,0	0,0
Investeringar		
Andelar i företag inom samma koncern	165,3	157,3
	165,3	157,3
Bestående aktiva totalt	167,3	158,7
Rörliga aktiva		
Kortfristiga fordringar		
Kundfordringar	16,0	0,3
Fordringar hos företag inom samma koncern	30,2	12,1
Övriga fordringar	0,4	0,0
Resultatregleringar	16,8	14,3
	63,5	26,7
Kassa och bank	15,6	17,2
Rörliga aktiva totalt	79,2	44,0
Aktiva totalt	246,5	202,7



Moderbolagets balansräkning

milj. euro	31.12.2021	31.12.2020
PASSIVA		
Eget kapital		
Aktiekapital	0,5	0,5
Fond för verkligt värde	0,0	0,0
Fond för inbetalt fritt eget kapital	154,8	154,8
Balanserad vinst (förlust) från tidigare räkenskapsperioder	0,4	0,4
Räkenskapsperiodens resultat	0,3	0,0
Eget kapital totalt	156,0	155,7
Akkumulerade bokslutsdispositioner		
Avskrivningsdifferens	0,0	0,0
Akkumulerade bokslutsdispositioner totalt	0,0	0,0
Främmande kapital		
Långfristigt		
Skulder till kreditinstitut	54,8	15,0
Långfristigt främmande kapital totalt	54,8	15,0
Kortfristigt		
Leverantörsskulder	1,8	1,4
Skulder till företag inom samma koncern	32,2	29,5
Övriga skulder	0,1	0,1
Resultatregleringar	1,6	0,9
Kortfristigt främmande kapital totalt	35,7	32,0
Passiva totalt	246,5	202,7



Moderbolagets finansieringsanalys

milj. euro	1.1.2021— 31.12.2021	1.1.2020— 31.12.2020
Affärsverksamhetens kassaflöde		
Resultat före extraordinära poster	0,1	0,1
Korrektivposter		
Avskrivningar enligt plan	0,5	0,3
Finansiella intäkter och kostnader	0,2	0,2
Kassaflöde före förändring av rörelsekapital	0,8	0,6
Förändring av rörelsekapital		
Förändring av kortfristiga rörelsefordringar	-18,6	-9,8
Förändring av kortfristiga skulder	2,8	13,0
Affärsverksamhetens kassaflöde före finansiella poster och skatter	-15,1	3,8
Betalda räntor och övriga betalda finansiella kostnader i affärsverksamheten	-0,4	-0,4
Erhållna räntor från affärsverksamheten	0,0	0,0
Övriga finansiella poster från affärsverksamheten	-17,0	-66,2
Betalda direkta skatter	0,0	-0,1
Kassaflöde före extraordinära poster	-32,5	-62,9
Affärsverksamhetens kassaflöde	-32,5	-62,9
Investeringarnas kassaflöde		
Investeringar i materiella och immateriella tillgångar	-1,0	-1,2
Köpta aktier i dotterbolag	-8,0	-1,0
Betalningar gjorda i samband med affärsförvärv	26,3	29,6
Intäkter från affärsförsäljning	-26,3	-29,6
Investeringarnas kassaflöde	-9,0	-2,1
Finansieringens kassaflöde		
Uttag av långfristiga lån	55,0	15,0
Återbetalning av långfristiga lån	-15,0	0,0
Uttag av kortfristiga lån	0,0	-1,5
Mottagna koncernbidrag	2,1	0,0
Lämnade koncernbidgar	-2,2	0,0
Finansieringens kassaflöde	39,9	13,5
Förändring av likvida medel	-1,6	-51,5
Likvida medel vid räkenskapsperiodens början	17,2	68,7
Förändring i likvida medel	-1,6	-51,5
Likvida medel vid räkenskapsperiodens slut	15,6	17,2



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.

Transaktionsavgifter av lån till finansinstitut har periodiserats över låneperioden i enlighet med den effektiva räntemetoden. Fintrafic-koncernen värderar derivat enligt verklig-tvärdemetoden (Bokföringslag 5:2a, KILA 2963/2016). Koncernens derivat inkluderar ränteswappar. Närmare uppgifter om koncernens derivat finns I bokslutsnoterna om säkringsinstrument och säkringsredovisning.

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 ibrukta-

gandet av tillgången. De planenliga avskrivningstiderna är följande:

Goodwill	8–10 år
Immateriella rättigheter	5–10 år
Övriga immateriella rättigheter	5–10 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, anläggninstillgångarnas 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.

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 -17,0 milj. euro (2020 förändringen -66,2 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:

	2021	2020
Fintraffic Väg Ab	-21,0	-6,5
Fintraffic Sjötrafikledning Ab	5,4	4,5
Fintraffic Järnväg Ab	5,3	5,5
Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab	-0,5	2,8
	-10,8	6,3

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 1,9 milj. euro, ingår i det egna kapitalet.

Noter gällande upprättande av bokslut

Omsättning

Omsättningen för räkenskapsperioden 2021 förbättras genom en korrigering gällande reglering om 16,6 milj. euro. Korrigeringen gällande reglering inbegriper poster som bygger på EU-lagstiftning som gäller undervägstjänsten samt flygtrafiktjänsten på Helsingfors-Vanda. Korrigeringen gällande reglering för räkenskapsperioden 2020 ökade omsättningen med 5,0 milj. euro.

Bokningen av korrigeringen för år 2021 omfattar ändringarna i korrigeringsposten för år 2020 och 2021. På räkenskapsperioden 2020 avvecklades nettoskuld som bokförts när den tidigare prestationsplanperioden gick ut. År 2020 bokfördes inga nya korrigeringsposter på grund av den rådande osäkerheten gällande tillämpningen av den ändrade EU-lagstiftningen.

För räkenskapsperioden 2021 har utifrån EU:s undantagslagstiftning bokförts regleringsfordringar om 27,7 milj. euro för åren 2020 och 2021.

I det förslag till prestationsplan för perioden 2020–2024 som Finland lämnat till Europeiska kommissionen utgjorde regleringsfordran sammanlagt över 52 milj. euro. I enlighet med försiktighetsprincipen har fordringen bokförts till ett mindre belopp. Osäkerheten gäller nivån av definierade godtagbara kostnader åren 2020–2021. Kommissionen tar ställning till staternas planer våren 2022.



Under räkenskapsperioden 2021 har dessutom avvecklats nettoskuld om 7,7 miljoner euro från den föregående planperioden som utgick år 2019. Skuld återbetalades i form av att lufrummets användare debiterades ett lägre pris per enhet. Skulden hade främst uppkommit genom trafikriskmekanismen och inflationen, och till en liten del genom förmedling av EU-stöd till kunder och genom kapacitetsincitament. Då trafiken år 2020 och 2021 var avsevärt mindre är väntat, överfördes 7,7 milj. euro av regleringsskulden från den föregående planperioden till kommande år.

Åren 2020 och 2021 uppkom ny regleringsskuld om 11,1 milj. euro i huvudsak genom EU-stöd till investerings- och driftsutgiftsprojekt samt genom stöd som staten beviljat för medlemsavgiften i Eurocontrol.

Vid utgången av år 2021 fanns det i bolagets balansräkning en nettofordring om 3,9 milj. euro som orsakats av korrigering för reglering.

	Styrelsens verksamhetsberättelse	Bokslut	Bokslutets underteckningar	Revisionsberättelse
milj. euro	Koncern 31.12.2021	Koncern 31.12.2020	Moderbolag 31.12.2021	Moderbolag 31.12.2020
Personalkostnader				
Ledningens löner och arvoden				
Verkställande direktörer	1,1	1,2	0,3	0,3
Styrelsemedlemmar	0,4	0,4	0,2	0,2
Sammanlagt	1,5	1,6	0,6	0,5
Genomsnittligt antal anställda				
Företaget hade under räkenskapsperioden i medeltal anställda				
Personal	1 126	1 125	41	36
Avskrivningar och nedskrivningar				
Avskrivningar enligt plan				
Goodwill	0,6	0,7		
Immateriella rättigheter	12,3	9,8	0,5	0,3
Övriga immateriella tillgångar	4,1	3,9	0,0	0,0
Byggnader och konstruktioner	7,4	6,4	0,0	0,0
Maskiner och inventarier	12,0	9,3	0,0	0,0
Övriga materiella tillgångar	1,1	0,3	0,0	0,0
Totalt	37,6	30,4	0,5	0,3
Revisorns arvoden				
Ernst & Young Oy				
Lagstadgad revision	0,1	0,1	0,0	0,0
Skatterådgivning	0,0	0,0	0,0	0,0
Övriga tjänster	0,0	0,1	0,0	0,1
Totalt	0,2	0,2	0,0	0,1
Koncernbidrag				
Mottagna koncernbidrag			4,4	2,1
Lämnade koncernbidrag			-4,2	-2,2
Totalt			0,2	-0,1
Inkomstskatt				
Räkenskapsperiodens skatt	0,0	0,0	0,0	0,0
Tidigare räkenskapsperioders skatt	0,0	0,0	0,0	0,0
Förändring i latent skatteskuld	0,4	1,0	0,0	0,0
Totalt	0,4	1,0	0,0	0,0



Noter till balansräkningens aktiva

Immateriella tillgångar, milj. euro	Koncern 31.12.2021	Koncern 31.12.2020	Moderbolag 31.12.2021	Moderbolag 31.12.2020
Goodwill				
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	0,7	0,7	0,0	0,0
Koncerngoodwill	4,5	5,5	0,0	0,0
Ökningar / minskningar:				
Koncerngoodwill	0,0	-0,9	0,0	0,0
Ackumulerade avskrivningar i början av räkenskapsperioden	-1,4	-0,7	0,0	0,0
Avskrivningar 01.01–31.12 goodwill	-0,2	-0,2	0,0	0,0
Avskrivningar 01.01–31.12 koncerngoodwill	-0,4	-0,5	0,0	0,0
Balansvärde 31.12	3,3	3,9	0,0	0,0
Immateriella rättigheter				
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	55,5	40,9	1,5	0,4
Ökningar under räkenskapsperioden	12,5	14,6	0,8	1,1
Minskningar under räkenskapsperioden	-0,9	0,0	0,0	0,0
Anskaffningsutgift 31.12	67,1	55,5	2,3	1,5
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar i början av räkenskapsperioden	-17,7	-7,9	-0,3	0,0
Avskrivningar 01.01.-31.12	-12,3	-9,8	-0,5	-0,3
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar 31.12	-30,0	-17,7	-0,8	-0,3
Balansvärde 31.12	37,1	37,8	1,6	1,2
Övriga immateriella tillgångar				
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	14,9	14,4	0,0	0,0
Ökningar under räkenskapsperioden	2,4	0,5	0,0	0,0
Minskningar under räkenskapsperioden	0,0	0,0	0,0	0,0
Anskaffningsutgift 31.12	17,3	14,9	0,0	0,0
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar i början av räkenskapsperioden	-8,9	-5,0	0,0	0,0
Avskrivningar 01.01–31.12	-4,1	-3,9	0,0	0,0
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar 31.12	-13,0	-8,9	0,0	0,0
Balansvärde 31.12	4,3	6,0	0,0	0,0
Förskottsbetalningar för immateriella tillgångar				
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	6,8	3,5	0,2	0,2
Ökningar / minskningar under räkenskapsperioden	5,5	3,3	0,3	0,0
Balansvärde 31.12	12,3	6,8	0,4	0,2
Immateriella tillgångar totalt	57,0	54,5	2,0	1,4

Tabellen fortsätter på följande sida.

**Materiella tillgångar, milj. euro****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	55,8	46,8	0,0	0,0
Ökningar under räkenskapsperioden	24,5	9,0	0,0	0,0
Anskaffningsutgift 31.12	80,3	55,8	0,0	0,0

Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar i början av räkenskapsperioden	-12,9	-6,5	0,0	0,0
Avskrivningar 01.01–31.12	-7,4	-6,4	0,0	0,0
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar 31.12	-20,4	-12,9	0,0	0,0
Balansvärde 31.12	59,9	42,9	0,0	0,0

Maskiner och inventarier

Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	76,9	54,2	0,0	0,0
Ökningar under räkenskapsperioden	9,5	22,8	0,0	0,0
Anskaffningsutgift 31.12	86,4	76,9	0,0	0,0

Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar i början av räkenskapsperioden	-19,9	-10,6	0,0	0,0
Avskrivningar 01.01–31.12	-12,0	-9,3	0,0	0,0
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar 31.12	-32,0	-19,9	0,0	0,0
Balansvärde 31.12	54,4	57,0	0,0	0,0

Övriga materiella tillgångar

Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	14,2	1,9	0,0	0,0
Ökningar under räkenskapsperioden	3,5	12,3	0,0	0,0
Anskaffningsutgift 31.12	17,7	14,2	0,0	0,0

Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar i början av räkenskapsperioden	-0,3	0,0	0,0	0,0
Avskrivningar 01.01–31.12	-1,1	-0,3	0,0	0,0
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar 31.12	-1,4	-0,3	0,0	0,0
Balansvärde 31.12	16,3	13,9	0,0	0,0

Förskottsbetalningar och pågående anskaffningar

Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	11,1	11,6	0,0	0,0
Ökningar / minskningar under räkenskapsperioden	3,0	-0,6	0,0	0,0
Balansvärde 31.12	14,0	11,1	0,0	0,0

Materiella tillgångar totalt

144,7	124,9	0,0	0,0
--------------	--------------	------------	------------



Investeringar, milj. euro	Moderbolag 31.12.2021	Moderbolag 31.12.2020
Andelar i koncernbolag		
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	157,3	158,2
Ökningar / minskningar	8,0	-0,9
Anskaffningsutgift i slutet av räkenskapsperioden	165,3	157,3
Bokföringsvärde 31.12	165,3	157,3

Andelar i övriga bolag	Koncernens ägarandel, %	Moderbolagets ägarandel, %
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

Specifikation av fordringarna, milj. euro	Koncern 31.12.2021	Koncern 31.12.2020	Moderbolag 31.12.2021	Moderbolag 31.12.2020
Långfristiga fordringar				
Övriga fordringar				
Resultatregleringar	16,0	3,1	0,0	0,0
Långfristiga fordringar totalt	16,0	3,1	0,0	0,0
Kortfristiga fordringar				
Fordringar från företag inom samma koncern				
Försäljningsfordringar			1,6	1,8
Övriga fordringar			28,7	10,3
			30,2	12,1

I koncernens Övriga fordringar ingår 21,5 milj. euro i koncernbankkontonas saldo.

Fordringar hos övriga, milj. euro				
Försäljningsfordringar	22,0	7,5	16,0	0,3
Övriga fordringar	2,2	2,0	0,4	0,0
Resultatregleringar	21,0	20,9	16,8	14,3
Totalt	45,2	30,4	33,3	14,6
Kortfristiga fordringar totalt	45,2	30,4	63,5	26,7

Tabellen fortsätter på följande sida.



Specifikation av fordringarna, milj. euro	Koncern 31.12.2021	Koncern 31.12.2020	Moderbolag 31.12.2021	Moderbolag 31.12.2020
Väsentliga poster i aktiva resultatregleringarna				
Resultatregleringar gällande omsättningen	19,0	15,6	16,2	14,3
Understöd och bistånd	4,7	6,8	0,0	0,0
Företagshälsovårdens fordringar	0,2	0,4	0,0	0,0
Skatter	0,0	0,0	0,0	0,0
Övriga	1,5	1,1	0,6	0,0
Korrigerig gällande reglering, långfristig andel	11,5	0,0	0,0	0,0
Totalt	37,0	24,0	16,8	14,3

Justeringen innehåller fordringar till ett värde av 27,7 milj. euro och skulder till ett värde av 23,8 milj. euro.

	0-1år	1-5år	Över 5år	Totalt
Fordringar	0,0	22,1	5,5	27,7
Skulder	-7,6	-12,0	-4,1	-23,8
Nettosaldo	-7,6	10,1	1,4	3,9

Uppskjutna ej bokförda skattefordringar, milj. euro	Koncern 31.12.2021	Koncern 31.12.2020
Skatteförluster	18,0	0,0
Ej bokförda uppskjutna skattefordringar	3,6	0,0



Noter till balansräkningens passiva

Specifikation av det egna kapitalet, milj. euro	Koncern 31.12.2021	Koncern 31.12.2020	Moderbolag 31.12.2021	Moderbolag 31.12.2020
Bundet eget kapital				
Aktiekapital vid början av räkenskapsperioden	0,5	0,5	0,5	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	154,8	154,8	154,8
Fond för inbetalt fritt eget kapital i slutet av räkenskapsperioden	154,8	154,8	154,8	154,8
Fond för verkligt värde				
Ränteswappar 5 år 10 milj.euro, verkligt värde 31.12.	0,0	0,0	0,0	0,0
Ränteswappar 7 år 5 milj. euro, verkligt värde 31.12.	0,0	0,0	0,0	0,0
Balanserad vinst (förlust) från tidigare räkenskapsperioder	5,3	14,7	0,4	0,4
Räkenskapsperioden vinst	5,4	-9,4	0,3	0,0
Akkumulerade vinstmedel vid räkenskapsperiodens slut	10,7	5,3	0,6	0,4
Eget kapital totalt	166,0	160,6	156,0	155,7

Fintraffic följer Bokföringslagens 5:2 a principen (KILA 1963/2016) med att bokföra det verkliga värdet av effektiva räntesäkringarna i balansen och i Fond för verkligt värde. Verkligt värde av ineffektiva räntesäkringar bokförs enligt resultat i finansiella poster. Ränteswappar förväntas vara effektiva när räntorna räknas vara enligt räntekurvan positiva över 50% av avtalstiden.

Uträkning av bolagets utdelningsbara medel, milj. euro	Koncern 31.12.2021	Koncern 31.12.2020	Moderbolag 31.12.2021	Moderbolag 31.12.2020
Balanserad vinst från tidigare räkenskapsperoder	5,3	14,7	0,4	0,4
Räkenskapsperioden vinst (förlust)	5,4	-9,4	0,3	0,0
Fond för inbetalt fritt eget kapital	154,8	154,8	154,8	154,8
Fond för verkligt värde	0,0	0,0	0,0	0,0
Totalt	165,5	160,1	155,5	155,2



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

	2021	2020
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 31.12.2021	Koncern 31.12.2020	Moderbolag 31.12.2021	Moderbolag 31.12.2020
Avsättningar				
Övriga avsättningar	0,0	0,0	0,0	0,0

Koncernbolag har i bokslutsperiodens början haft 0,0 milj. euro överförbara åtaganden från förvärvet av tillgångar. Av detta har under räkenskapsperioden använts 0,0 milj. euro.

Specifikation av främmande kapital, milj. euro

	Koncern 31.12.2021	Koncern 31.12.2020	Moderbolag 31.12.2021	Moderbolag 31.12.2020
Långfristigt främmande kapital				
Skulder till övriga				
Skulder till kreditinstitut	55,0	15,0	55,0	15,0
Derivatskulder	0,0	0,0	0,0	0,0
Effektiva räntan	-0,2	0,0	-0,2	0,0
Resultatregleringar	0,0	4,2	0,0	0,0
Totalt	54,8	19,2	54,8	15,0

Fintraffic följer Bokföringslagens 5:2 a principen (KILA 1963/2016) med att bokföra det verkliga värdet av effektiva räntesäkringarna i balansen och i Fond för verkligt värde.

Verkligt värde av räntesäkringar bokförs i balansen som derivatskulder och -fordringar. Bolaget periodiserar transaktionsavgifterna enligt den effektiva räntemetoden på lånetiden.

Skulder som förfaller senare än om fem år

	Koncern 31.12.2021	Koncern 31.12.2020	Moderbolag 31.12.2021	Moderbolag 31.12.2020
Lån av finansinstitut	10,0	0,0	10,0	0,0
Resultatreglering för korrigering gällande reglering	4,1	4,2	0,0	0,0
	14,1	4,2	10,0	0,0

Den del av korrigeringar gällande regleringar som förfaller senare än om fem år nettoredovisas2021 i långfristiga resultatregleringar.

Latenta skatteskulder, milj. euro

	Koncern 31.12.2021	Koncern 31.12.2020		
Från bokslutsdispositioner	2,8	2,4		
Från hyllavskrivningar	-0,1	0,0		
Totalt	2,7	2,4		

Bokslutspositionerna består av ackumulerad avskrivningsdifferens.



Kortfristigt främmande kapital, milj. euro	Koncern 31.12.2021	Koncern 31.12.2020	Moderbolag 31.12.2021	Moderbolag 31.12.2020
Skulder till övriga				
Leverantörsskulder	20,6	16,0	1,8	1,4
Övriga skulder	4,0	3,7	0,1	0,1
Resultatregleringar	30,8	28,3	1,6	0,9
Totalt	55,4	48,0	3,5	2,5

Skulder till koncernbolag	Moderbolag 31.12.2021	Moderbolag 31.12.2020
Leverantörsskulder	0,2	0,0
Resultatregleringar	17,2	14,5
Övriga skulder	14,9	15,0
Totalt	32,2	29,5

Koncernbankkontonas saldo 10,7 milj. euro redovisas i Övriga skulder.

Väsentliga poster i passiva resultatregleringar, milj. euro	Koncern 31.12.2021	Koncern 31.12.2020	Moderbolag 31.12.2021	Moderbolag 31.12.2020
Löner inklusive sociala avgifter	21,1	16,9	1,4	0,8
Räntor	0,0	0,0	0,0	0,0
Skatter	0,0	0,0	0,0	0,0
Regleringsskuld	7,6	8,6	0,0	0,0
Övriga	2,0	2,8	0,1	0,2
Totalt	30,8	28,3	1,6	0,9



Säkerheter och ansvarsförbindelser, milj. euro	Koncern 2021	Koncern 2020	Moderbolag 2021	Moderbolag 2020
Leasingavtal				
Belopp som skall betalas för leasingavtal				
Betalas under nästa räkenskapsperiod	0,5	0,6	0,0	0,0
Betalas senare	0,5	1,1	0,1	0,1
Totalt	1,0	1,7	0,1	0,1
Övriga ansvarsförbindelser				
Betalas under nästa räkenskapsperiod	25,4	25,0	0,0	0,0
Betalas under senare räkenskapsperioder	12,7	15,7	0,0	0,0
Totalt	38,1	40,7	0,0	0,0
Tidsbundna hyreskontrakt				
Betalas under nästa räkenskapsperiod	3,1	2,8	0,0	0,0
Betalas senare	10,8	11,3	0,0	0,0
Totalt	13,8	14,1	0,0	0,0
Pensionsansvar				
Tilläggsponsionsansvar	0,3	0,3	0,0	0,0
Totalt	0,3	0,3	0,0	0,0
Hyresansvar, garantidepositioner och övriga garantier				
Garantidepositioner	0,2	0,0	0,0	0,0
Hyresgarantier	0,1	0,1	0,0	0,0
Bankgarantier	1,3	1,2	1,3	1,2
Totalt	1,6	1,4	1,3	1,2



Finansieringsarrangemang

Vid utgången av år 2021 har koncernen uttaga bankkrediter till ett värde om 55 miljoner euro. Koncernen har finansieringslimiter för finansiering av investeringar och driftskapital till ett sammanlagt belopp om 160 miljoner euro. Alla finansieringslimiter är till sin karaktär långfristiga och kommitterade. I december 2021 tog koncernen ut bankkredit till ett sammanlagt belopp om 55 miljoner euro och återbetalade krediter i förtid till ett värde om 15 miljoner euro. Genom dessa finansierades särskilt det förvärv av affärsverksamhet om 26,3 miljoner euro som gjordes under det senare halvåret. Utöver detta har koncernen kontolimiter om 20 miljoner euro och finansieringslimiter som anknyter till leasing-finansiering om cirka fyra miljoner euro.

Säkringsinstrument och säkringsredovisning

Ränterisker

Fintraffic säkrar i enlighet med finansieringspolicyn cirka 50 procent av låneportföljen med rörlig ränta så att den har fast ränta. Målet är att stabilisera fluktuationerna av ränteutgifterna för lånen.

Säkringarna görs i huvudsak med ränteswapavtal till villkor som motsvarar lånen med rörlig ränta i portföljen.

Ränteswapavtal är effektiva instrument i en miljö med positiva marknadsräntor eftersom de reagerar symmetriskt med lånen med rörlig ränta men har motsatt förtecken, vilket gör att lånen de facto har fast ränta. Ränteswapavtal antas vara effektiva när räntorna enligt räntekurvan väntas vara positiva över 50 procent av avtalens löptid.

Bolaget iakttar BFL 5:2a genom att uppta ineffektiva räntesäkringar till verkligt värde i finansiella poster i resultatet. På motsvarande sätt upptas effektiva räntesäkringar till verkligt värde i fonden för verkligt värde i balansräkningen.

I bokslutet 31.12.2021 hade endast koncernens moderbolag derivatavtal.

Valutarisker

Fintraffics betalningsrörelse är i huvudsak i euro, vilket innebär att valutariskerna är rätt små. Målet med hanteringen av valutarisker vid Fintraffic är att hålla valutariskerna så små som möjligt. Valutarisker säkras i första hand genom avtalsvillkor och nettning av kassaflöden. Nettorisker säkras vid behov med finansiella instrument och i huvudsak med valutaterminer. Vid utgången av år 2021 fanns inga valutaterminer.

Transaktioner med närstående parter

Bolagets omsättning består i huvudsak av fakturering av Trafikledsverket. Transaktioner med koncernbolag eller med koncernens närstående parter motsvarar till sina villkor de transaktioner som görs med andra parter.

Derivatavtal	Nominellt värde	Verkligt värde
Ränteswappar, förfaller inom 5år	12,5	0,0
Ränteswappar, förfaller efter 5år	15,0	0,0
	27,5	0,0



Underskrift av bokslut 31.12.2021

Helsingfors den 4 mars 2022

Tero Ojanperä
styrelseordförande

Juha Majanen
styrelsemedlem

Kirsi Nuotto
styrelsemedlem

Teemu Penttilä
styrelsemedlem

Mari Puoskari
styrelsemedlem

Karri Salminen
styrelsemedlem

Seija Turunen
styrelsemedlem

Pertti Korhonen
verkställande direktör

Revisionsanteckning

Över utförd revision har idag avgivits berättelse.

Helsingfors den 4 mars 2022

Ernst & Young Oy, Revisionssamfund
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) för räkenskapsperioden 1.1.–31.12.2021. 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 revisionssed i Finland. Våra skyldigheter enligt god revisionssed 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 revisionssed 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

revisionssed 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 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.

Styrelsens verksamhetsberättelse

Bokslut

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 de

Bokslutets underteckningar

Revisionsberättelse

utdelningsbara medel som balansräkningen för moderbolaget utvisar beaktar stadgandena i aktiebolagslagen. Vi förordar beviljandet av ansvarsfrihet för moderbolagets styrelseledamöter samt för verkställande direktören för den av oss granskade räkenskapsperioden.

Helsingfors 4.3.2022

Ernst & Young Ab
revisionssamfund

Mikko Ryttilähti
CGR, OFR-revisor



Fintraffic, Palkkatilanportti 1, 00240 Helsinki