

Verksamhetsberättelse och bokslut 2022





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.

Så här läser du rapporthelheten



Årsöversikt 2022

Strategi, centrala händelser 2022 och översikt över hållbarheten.

[Läs rapporten här.](#)



Redogörelse för förvaltning och ersättningar 2022

Information om bolagets förvaltnings- och styrsystem samt verkställande direktörens och styrelsemedlemmarnas löner och arvoden.

[Läs rapporten här.](#)



Verksamhetsberättelse och bokslut 2022

Beskrivning av bolagets verksamhet 2022 samt sammanfattning av bolagets ekonomiska resultat och ekonomiska ställning.

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

Bokslut

Koncernens resultaträkning	17
Koncernens balansräkning	18
Koncernens finansieringsanalys	19
Moderbolagets resultaträkning	20
Moderbolagets balansräkning	21
Moderbolagets finansieringsanalys	22
Noter	23

Underskrift av bokslut

Revisionsberättelse

Bokslutet måste förvaras minst 10 år från räkneskapsperiodens slut (KPL 2:10).

Dokumenterin från räkneskapsperioden måste förvaras minst 6 år från det årets slut, då räkneskapsperioden har slutat.



Styrelsens verksamhetsberättelse 1.1. — 31.12.2022

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 fjärde.

Staten har ett särskilt intresse som Fintraffic's ägare. Fintraffic-koncernen (nedan också Fintraffic, bolaget) producerar nödvändiga tjänster för trafikstyrning och trafikledning som samhället, näringslivet samt myndigheterna behöver. Med tjänsterna säkerställs säker och smidig trafik samt trafikstyrningens och trafikledningens driftsäkerhet i alla situationer. Specialuppgiften 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. Ett effektivt trafik- och logistiksystem behöver sammanhängande data i realtid samt en prognos för hur trafikmedlen och varorna rör sig. Fintraffic bygger för trafiken upp en fungerande datainfrastruktur genom att skapa applikationer, dataplattformar, gemensamma verksamhetsmodeller och ekosystem med hjälp av aktiviteterna i ekosystemet. På detta sätt främjar Fintraffic förutom rationaliseringen av rese- och logistikkedjorna också marknadsorienterat uppkomsten av nya tjänster på trafikmarknaden.

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

affärsekonomiskt lönsam. Bolagets samhälleliga genomslagskraft framgår till exempel som effektiviserad mobilitet och transport, smidig trafik och förbättrad säkerhet, minskade utsläpp i trafiken samt fortsatt förbättring av den finländska konkurrenskraften.

I lagen om statens bolagsinnehav och ägarstyrning (1368/2007) föreskrivs om riksdagens, statsrådets och ministeriets styrningsbehörigheter. 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). Det iakttar i sin verksamhet i tillämpliga delar Värdepappersmarknadsföreningen rf:s förvaltningskod för börsnoterade bolag (2020) samt OECD:s Corporate Governance. 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 16.10.2019.

För Trafikledsverket tillhandahåller Fintraffic väg- och järnvägstrafikstyrningstjänster samt sjötrafikledningstjänster. För flygplatser och flygbolag producerar Fintraffic flygtrafiktjänster. Bolagets övriga centrala intressentgrupper omfattar Transport- och kommunikationsverket Traficom, försvars- och säkerhetsmyndigheter, städer, aktörer inom kollektivtrafiken, forskningsinstitut och företag inom olika branscher samt medborgare som rör sig i trafiken. Utöver trafikstyrningstjänster upprätthåller och utvecklar Fintraffic i samarbete med aktörer i det finländska näringslivet dataekosystemtjänster som använder trafikdata.

Koncernen hade 31.12.2022 verksamhet förutom i Helsingfors, Tammerfors, Åbo och Uleåborg också på 23 andra orter.



Räkenskapsperiodens centrala händelser

Konsekvenserna av Rysslands anfallskrig för affärsverksamheten

I Fintraffics verksamhet är det centralt att hantera kontinuiteten och säkerställa trafiken. Det anfallskrig som Ryssland inledde mot Ukraina i februari 2022 påverkade bolagets alla affärsverksamhetsområden antingen direkt genom utvecklingen av affärsverksamhetsvolymerna och beredskapsinsatserna eller indirekt genom högre upphandlings- och finansieringskostnader.

Störst inverkan fick Rysslands anfallskrig på flygtrafiktjänstens verksamhet, där återhämtningen efter coronapandemin blev mindre omfattande än prognostiserat till följd av förbudet mot överflygningar som sanktionerna gav upphov till. På grund av den låga kundfaktureringen fortsatte de kraftiga anpassningsåtgärderna på samma sätt som under coronaåren med permitteringar samt minskning av affärsverksamhetskostnaderna. Inom flygtrafiktjänsten säkerställdes samtidigt flygtrafiken inom Finska vikens internationella område till Kaliningrad samt tjänsterna som till självkostnadspris tillhandahölls för myndigheterna.

Trots flygtrafiktjänstens utmanande situation ökade koncernens omsättning till 228,9 miljoner

euro (209,7 miljoner euro 2021). Räkenskapsperiodens resultat var 6,9 miljoner euro och den relativa lönsamheten 3,0 (2,6) procent. Resultatet innefattar i flygtrafiktjänstens omsättning en på EU-lagstiftning baserad korrigering angående SES-lagstiftningen på 9,7 miljoner euro (16,6 miljoner euro). Korrigeringen beskriver avkastningsförväntningarna som bildas utifrån rätten att höja de framtida enhetspriserna. Trots att korrigeringen angående SES-lagstiftningen förbättrade flygtrafiktjänstens resultat betydligt visade dess rörelseresultat en förlust.

För de övriga affärsverksamhetsområdena blev konsekvenserna av Rysslands anfallskrig måttligare, trots att trafiken över den ryska gränsen minskade betydligt och på detta sätt behovet av gränsöverskridningstjänster. Kriget resulterade i att inflationen drevs upp och att problemen med komponenttillgången återspeglades i tjänsteproduktionen och genomförandet av investeringar.

Samarbete med Trafikledsverket

Närmare 70 procent av Fintraffics tjänster produceras för Trafikledsverket. Samarbetet omfattar produktion och utveckling av tjänster inom järnvägs- och vägtrafikstyrning samt sjötrafikledning. År 2022 utvidgades samarbetet då projektet Digispåret framskred enligt planerna.

I projektet ersätts det nuvarande automatiska passagekontrollsystemet för tågen med ett modernt radionätbaserat passagekontrollsystem för järnvägarna i hela bannätet före utgången av 2040. För främjandet av projektets utvecklings- och verifieringsfas undertecknades i december ett alliansavtal som löper fram till 2027.

Samarbetet grundar sig på både Trafikledsverkets och Fintraffics 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 trafikstyrningens tjänsteproduktion och trafikledshållningen. År 2022 skapades för partnerskapstjänsterna ett långsiktigare perspektiv för innehållet och den ekonomiska utvecklingen. För produktionen och utvecklingen av trafikstyrningen erhöles också den behövliga finansieringen när det i statsbudgeten fastställdes ramar för produktionen av trafikstyrningstjänster 2023 till ett värde av högst 165 miljoner och för 2024–2025 högst 170 miljoner euro. De allokerade medlen används för aktiv skötsel av skulden för att reparera trafiksystemet samt utveckla Fintraffics tjänster och deras drift-

säkerhet och kostnadseffektivitet i en verksamhetsmiljö som digitaliseras.

Samarbete med Traficom

Transport- och kommunikationsverket Traficom är en av Fintraffics strategiska partner. Traficom är myndigheten som utövar tillsyn över säkerheten i Fintraffics tjänster. Dessutom förvärvar det från bolaget i regleringen och lagstiftningen förutsatt utveckling och produktion av digitala tjänster för bland annat väg- och sjötrafiken.

År 2022 fördjupades samarbetet ytterligare inom 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 informationstjänster, till exempel reseplanerare, över medlemsstaternas gränser. Fintraffic svarar för Finlands kontaktpunkt. Informationshanteringssystemet för sjötrafiken, NEMO, är ett system för fartygsklarering genom vilket fartyg sköter anmälningsformalitetserna i samband med hamnbesök och förtullning.

**Effektivisering av verksamheten**

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

Verksamhetseffektiviseringen grundar sig på möjligheten att för intressentgrupperna tillhandahålla högklassig och effektivt skalbara tjänster för intressentgrupperna. Effektivisering uppstår genom att omorganisera den egna verksamheten så den blir alltmer dynamisk och optimerad, minska det manuella arbetet med hjälp av moderniserade styrsystem samt konkurrensutsätta upphandlingar. Driftsnivån höjs när bolaget bygger upp och tar över teknik i trafikstyrningen, investerar i operativa system för trafikstyrningen, tillhandahåller nya eller mer omfattande

tjänster och satsar på att höja servicenivån till exempel genom att utvidga kapaciteten för informations- och cybersäkerhet. Tack vare den förbättrade produktiviteten utvidgas den tjänstehelhet som trafiksystemet behöver snabbare än kostnaderna utvecklas.

Uppnåendet av bolagets effektivitetsmål har följts upp med hjälp av en beräkningsmodell som innefattar uppföljning av förutom moderbolagets också väg- och järnvägstrafikstyrningens samt sjötrafikledningens kostnadsutveckling. Flygtrafiktjänstens effektivisering följs upp genom separata EU-uppföljningsmekanismer. Modellen grundar sig på bokföringen och beskriver förutom de direkta inbesparingarna också förändringarna i driftsnivån och inverkan av nya tjänster på tjänsteproduktionens kostnader. Modellens tekniska implementering samt logik har verifierats av en extern inspektör. Med hjälp av modellen har det kunnat påvisas att bolaget 2019–2022 kumulativt uppnått en effektivisering värd 34 miljoner euro, vilket klart överstiger målen som satts upp för bolaget. Inom flygtrafiktjänstens affärsverksamhet har verksamheten redan många år effektiviserats på det sätt som förutsätts i EU-lagstiftningen. Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab är en av de mest effektiva europeiska bolagen som tillhandahåller flygtrafiktjänster.

Lokalprojektet i Helsingfors

I mars 2022 ingick Fintraffic ett hyresavtal för affärslokaler i Helsingfors. Lokalerna blir färdiga 2024. Beslutet föregicks av en övergripande jämförelse av olika alternativ, allt mellan att renovera de nuvarande lokalerna och att bygga nya lokaler. De lokaler som hyrs i ett nybyggnadsobjekt tillgodoser bäst bolagets behov och var de förmånligaste av de kartlagda alternativen. Huvudstadsregionens järnvägs- och vägtrafikstyrning samt förvaltningen flyttar till det nya verksamhetsstället i Helsingfors.

Fintraffics strategi

Fintraffics mål är att för sin del tillsammans med sina partner delta i uppbyggandet av världens säkraste, smidigaste och miljövänligaste trafik i Finland. Målet är att våra tjänster i världsklass och det intensiva samarbetet med aktörerna inom trafiksektorn ska resultera i att Finland blir en föregångare inom trafiksektorn. Detta är viktigt, eftersom trafikutsläppen måste minskas betydligt för att kunna begränsa klimatförändringen och eftersom trafikkostnaderna är en betydande faktor (13 procent av BNP) för Finlands konkurrenskraft och ekonomiska välfärd. Trygg och smidig trafik är en del av ett fungerande, modernt samhälle.

Fungerande trafik- och logistikförbindelser är ett livsvillkor för Finland. Detta gäller såväl inter-

nationella förbindelser som trafik och transport inom landet. På grund av coronapandemin och Rysslands anfallskrig uppstod störningar i det globala logistiksystemet, vilket har tagit sig uttryck i längre leveranstider för komponenter, råvaror och dagligvaror, leveransstörningar och högre priser. Den dyra energin höjer hushållens och företagens rese- och transportkostnader. På grund av kriget har Finland blivit en utpost i Europa, då ställningen som knutpunkt mellan Asien och Europa försvagats och de internationella förbindelserna inskränkts. Förmågan att utnyttja data och automation kommer att få en central inverkan på trafiksystemets effektivitet och servicenivå. När data utnyttjas i realtid och effektivt kan olika trafikformer sammanföras i fungerande resekedjor, och godsflödet effektiviseras då väntetiderna förkortas och kapacitetsfyllnadsgraden förbättras. Med tanke på konkurrenskraften är en konkurrenskraftig och utsläppssnål logistik viktig för finländska företag. För företag som producerar digitaliseringslösningar för trafiken innebär detta unika affärsmöjligheter på både hemma- och exportmarknaden.



- Hos Fintraffic implementeras strategin med sex program som innefattar att
- bygga ett värdeskapande ekosystem för trafiken
 - tillhandahålla produktifierade, digitala ekosystemtjänster för hela trafiksektorn
 - utveckla trafikstyrningstjänsterna målmedvetet
 - säkerställa en ICT-struktur med stor kapacitet
 - finslipa effektiva och tillförlitliga processer
 - se till kompetens, ledarskap och företagskultur.

Räkenskapsperiodens centrala händelser

Fintraffics flygtrafiktjänst

Vid utgången av 2021, efter coronapandemin, var trafikvolymerna i Europa igen redan på ungefär samma nivå som 2019. Det anfallskrig som Ryssland inledde i februari 2022 resulterade för Rysslands del i ett förbud mot överflygningar, vilket innebar att nästan alla överflygningar i finskt luftrum upphörde. Av denna anledning minskade trafikvolymerna till 60 procent av vad de var 2019. Anpassningen genomfördes som planerat: de i SES-lagstiftningen uppsatta prestations- och säkerhetsmålen, likaså målen för upprätthållandet av kapaciteten och miljöeffektiviteten uppnåddes. Inom flygtrafiktjänsten skars driftsutgifterna och investeringarna ned samt

permitterades personal samtidigt som dock en adekvat driftsnivå säkerställdes för att garantera flygsäkerheten inom bland annat Finska vikens internationella flygområde. Trots anpassningsåtgärderna visade det ekonomiska resultatet en förlust.

I juni 2022 godkände kommunikationsministeriet för 2020–2024 en prestationsplan som uppdaterades till följd av att trafiken minskade på grund av coronapandemin. Inom flygtrafiktjänsten planerades och upprätthölls flygtrafiktjänstens infrastruktur och system i enlighet med de internationella kraven. Planen för prestationsplanen är en del av Europeiska kommissionens Single European Sky (SES)-projekt. Syftet med detta är att förbättra flygtrafiktjänsternas prestationsförmåga och kostnadseffektivitet i Europa genom att digitalisera flygtrafiktjänsterna, vilket innebär att luftfartsdata kan hanteras och delas centraliserat.

Tillsammans med bolaget Estonian Air Navigation Services (EANS), som producerar flygtrafiktjänster i Estland, fortsatte Fintraffic beredningen av den gränsöverskridande flygtrafiktjänsten. Tillsammans med leverantörerna och flygplatsbolaget Finavia granskades fjärrflygledningstjänsten (Multi Remote Operating Tower, MROT) med tanke på fastställandet av konceptet och affärsverksamhetens lönsamhet.

Med Finavias beslut kan beredningen framskrida till projektstart. I Perfect Flight-projektet samarbetade flygtrafiktjänsten också med Finnair för att minska utsläppen genom att för luftfarkosterna möjliggöra flygningar längs en 4D-rutt som optimerats i fråga om koldioxidutsläppen. Avia College segrade i norska flygtrafiktjänstbolaget Avinors anbudsförfarande och utbildar mer än hundra norska yrkespersoner inom flygtrafiktjänsterna åren 2023–2025.

Drönare blir allt vanligare och därmed ökar behovet av nya tjänster och styrning i det låga luftrummet. Flygtrafiktjänsten deltog i beredningen av U-Space-förordningen som träder i kraft i januari 2023. För luftfarten bereds för tillfället också en lägesbildsapplikation som flygtrafiktjänsten lanserar 2023, likaså en applikation med digitala flygtrafiktjänster för aktörer inom allmän luftfart.

Fintraffics järnvägstrafikstyrning

Projektet Digispår är ett av Fintraffics mest betydande samarbetsprojekt med Trafikledsverket och järnvägstrafikföretag. I projektet Digispår möjliggör det moderna, radionätbaserade passagekontrollsystemet, som ersätter det nuvarande passagekontrollsystemet för tågen, en ökning av antalet tåg och passagerare i dagens spårnät. År 2022 fortskred det förbere-

dande arbetet i utvecklings- och verifieringsfasen som planerat. Under våren genomfördes ett framgångsrikt test av de kommersiella nätens täckning och lämplighet för Digispårets drift. Utvecklings- och verifieringsfasen pågår fram till 2027. Vi fastställer och testar då helheten för det Digispår-system som ska börja tillämpas, tar det första banavsnittet i användning samt deltar i det europeiska utvecklingsarbetet.

I utvecklingen av järnvägstrafikstyrningen betonades en höjning av automationsnivån och beredskapsåtgärder. Genom att utveckla fjärrstyrningen uppbyggs allt säkrare, modernare och mer tillförlitlig trafik, samtidigt som järnvägstrafikens dragningskraft förbättras. Fjärrstyrningssystemet för spårnätet i Sydöstra Finland utvidgades, och systemet tas i användning 2023. Också fjärrstyrningssystemen i Norra och Mellersta Finland förnyades. Också den tekniska speglingen av fjärrstyrningssystemet förbättrar tjänsteproduktionens driftssäkerhet och kostnadseffektivitet. Automationsnivån höjdes i bland annat passagerarinformationssystemet RAMI. Dessutom testades kapacitetshanteringssystemet SAAGA, där målet är att på bangårdarna främja trafikkontrollen med beaktande av behoven i en miljö med många aktörer samt ställa en situationsbild i realtid till förfogande för olika aktörer. Användningen av kapacitets-



hanteringsfunktionen testades på bangårdarna i Kouvola och Kuusankoski. Vi överförde ansvaret för kapacitetshanteringen för Riihimäki station, Kervo och Kyrkslätt till Helsingfors. För tågpassagerare uppbyggdes digitala tjänster, till exempel tjänsten Tågavgångar. De mest betydande åtgärderna för beredskapsutvecklingen hänförde sig till bland annat data- och cybersäkerheten samt utvecklingen av säkerhets-, riskhanterings- och trafikstyrningssystemen.

Fintraffics vägtrafikstyrning

Vägtrafikstyrningen producerar en lägesbild i realtid genom närmare 20 000 trafiklednings- samt väglags- och väderanordningar. År 2022 fortsatte utvecklingen av lägesbilden för insamling, integrering och förädling av trafikdata. I vägtrafikstyrningen låg fokus på säkerställande av driftsäkerheten samt cybersäkerhetsarbetet. Produktifieringen av styrsystemens uppbyggnad fortskred till och med bättre än planerat, och ett nytt, modernt reservanvändargränssnitt för avvikande situationer är klart för användning. Dessutom ersatte vägvädertjänstens omarbetade användargränssnitt WebKeli det föråldrade användargränssnittet, och i trafikberäkningen utvecklades en ny cellpositioneringsmetod. Livscykelreformer genomfördes i bland annat datakommunikationsnätet, vägväderstatio-

nerna samt trafikstyrningsanordningarna och -systemen vid vägkanterna. Nya tunnelobjekt anslöts till det centraliserade styrningssystemet. I vägtrafikstyrningen introducerades en metod för bedömning av investeringarnas effekter i syfte att säkerställa den samhällsekonomiska effektiviteten och en så bra genomslagskraft som möjligt. I den första fasen genomfördes 2022 för C-ITS (interaktiva smarta trafiksystem, Cooperative Intelligent Transport Systems) test och kartläggningar där modeller gjordes för den framtida helhetsbilden av samverkande tjänster och för Fintraffics vägtrafikstyrningsroll i dessa.

Vägtrafikens organisation övergick till en alltmer tjänsteorienterad modell som stöder kundorientering och en utveckling av tjänsterna. I fortsättningen betjänas Norra Finland genom enheten i Tammerfors, vilket gör det möjligt att utveckla driftssäkerheten och kompetensen samt förbättra kostnadseffektiviteten.

Fintraffic Sjötrafikledning

Sjötrafikledningens driftsäkerhet utvecklades inom VTS-området. Samtidigt fattades ett beslut om att slå samman Saimens VTS-område med Västra Finlands sjötrafikcentral i syfte att säkerställa beredskapen och resursallokeringen för Saimens VTS-område. I beredskapen beaktades Rysslands anfallskrig i bland annat beredskapsövningarna.

Tillsammans med intressentgrupperna har sjötrafikledningen byggt upp nya digitala tjänster i syfte att effektivisera transportkedjornas drift och möjliggöra inbesparingar för hamnaktörerna. Implementeringen av den EU-förordningsenliga nationella Single Windows-anmälningstjänsten för sjötrafiken (NEMO/EMSW) gick in i programutvecklingsfasen. I tjänstehelheten kombineras de obligatoriska anmälningstjänsterna med nya mervärdestjänster som effektiviserar logistiken och trafiken. Med denna lösning försöker man förbättra den nationella konkurrenskraften genom att rationalisera industri- och handelstransporterna. Den preciserade tidsinformationstjänsten för handelsfartyg förbinder i hamnen sjö- och landsfrakten till effektiva transportkedjor och skapar en gemensam lägesbild för aktörerna. Tidsinformationstjänsten Time Stamp and Estimation Service och hamnapplikationen Port Activity blev under FN:s klimatkonferens COP27 i Egypten modeller för att minska sjöfartens klimatutsläpp i initiativet Green Shipping Challenge. Inom sitt område ligger tjänsterna som utvecklats av sjötrafikledningen i framkanten av den internationella utvecklingen, och de har börjat bjudas ut kommersiellt till utlandet.

För att stödja säkerheten i sjötrafiken började man inom sjötrafikledningen planera områden med mötes- och omkörningsförbud för fartygstra-

fiken. I projektet gör vi tillsammans med intressentgrupperna en genomgång av alla nuvarande områden med mötes- och omkörningsförbud i Finland och kartlägger behovet av nya områden. Projektet slutförs hösten 2023, och utifrån resultaten föreslås ändringar i de permanenta trafikarangemangen inom Finlands VTS-områden.

Trafikens dataekosystem och produktifierade digitala ekosystemtjänster

Det samarbete som Fintraffic 2021 inledde med trafikaktörer för att utveckla trafikens digitala infrastruktur fördjupades när Regelboken för trafikens dataekosystem, som grundar sig på Sitras regelbok om rättvis dataekonomi, hade tagits i användning i maj 2022. Regelboken fungerar som en juridisk grund och en grund för samarbetsmodellen vid uppbyggandet av förtroendet för datadelning. I slutet av 2022 hade redan 20 aktörer undertecknat regelboken. Verksamheten med trafikens dataekosystem utvidgades 2022 med cirka 30 aktörer till 160 organisationer. Tillsammans med centrala aktörer inom trafikbranschen samordnar Fintraffic verksamheten i samarbetsgruppen Trafikens dataekosystem som bildats av bolaget och vars medlemmar omfattar trafikbranschens serviceoperatörer och andra företag, tjänsteutvecklare samt aktörer för vilka det är viktigt att sektorn utvecklas. Dataekosys-



temen fastställde bland annat koncept för kollektivtrafiken och logistikens datatjänster i syfte att sätta fart på utvecklingen a tjänster i transport- och resekedjorna.

År 2022 började Fintraffic conceptualisera sina digitala tjänster i syfte att förbättra användarupplevelsen av tjänsterna. Målet är att ge en enhetlig användarupplevelse i webbtjänsterna samt öka mängden data som delas. Under det andra halvåret 2022 delades 12 procent mer data än under samma period 2021. Tjänsten Digitraffic tillhandahåller öppna data och sammanför producenterna och användarna av trafikdata. År 2022 gjordes mer än 4,25 miljarder gränssnittsänrop genom tjänsten. De data som Fintraffic delar används i bland annat Google Maps, Wazes, Apples, HEREs, VR:s ja HRT:s tjänster. Täckningen av lägesbilden i realtid förbättras fortlöpande genom att utöka utbudet med nya dataslag, till exempel information om landsvägsfärjornas position i realtid. Data utnyttjas i exempelvis räddningsarbetarnas vardag, trafikplaneringen samt optimeringen av trafikledsunderhållet.

Fintraffic verkar för de elektroniska fraktsedlarna (eFTI) som tas i användning 2025 som operatör och förmedlingspunkt mellan myndigheterna och logistikoperatörerna i Finland. Beredningen av elektroniska fraktsedlar fortsatte 2022.

I projektet skapas en enhetlig infrastruktur för digitalt informationsutbyte och återanvändning av data på både nationell nivå och EU-nivå. Syftet är att höja effektiviteten och förbättra hållbarheten i godstrafiken och logistiken samt minska den administrativa bördan. Det internationella samarbetet för att förenhetliga data från de nationella kontaktpunkterna för trafikdata (National Access Points, NAP) fortsatte. NAP är en tjänst som enligt EU:s ITS-direktiv förpliktar producenterna av mobilitetstjänster att leverera information om sina digitala gränssnitt för att möjliggöra internationellt fungerande informationstjänster, till exempel ruttguider. På EU-nivå bedrevs samarbete också i projektet Gaia-X, där man arbetar för att skapa europeiska trafiktjänster och samarbetsmodeller. Fintraffic deltog också i ODIN-samarbetet (Open Mobility Data in the Nordics) där tjänster för smart kollektivtrafik utvecklas. I samarbete med Finavia, Finnair och Sitra påbörjade Fintraffic conceptualiseringen av en datahub för flygtrafiken. Syftet med denna är att rationalisera logistikkedjorna med flygtrafiken och de övriga trafikformerna.

Affärstransaktioner

Precis som under tidigare år gjordes i slutet av 2022 en affärsverksamhetsaffär mellan finska staten och dess företrädare Trafikledsverket samt

koncernens moderbolag Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab. Det gängse värdet av denna uppgick till 4,5 miljoner euro. Affären var en fortsättning på motsvarande affärer som gjordes i slutet av åren 2020 och 2021 och där tillgångar värda totalt 56 miljoner euro överfördes till Fintraffic.

Bakgrunden för affärstransaktionen var de pågående trafikstyrningsprojekt som i samband med bolagiseringen hade blivit kvar hos Trafikledsverket. Till bolaget överfördes i enlighet med RP 34/2018 tillgångsposterna i projekten som hade slutförts hos Trafikledsverket. Per 1.1.2019 hade Trafikledsverket tillgångsposter som anknöt till trafikstyrningen och som vid denna tidpunkt var halvfärdiga. Av denna anledning avtalades vid bolagiseringen om en förköpsrätt för Fintraffic till dessa tillgångar när de hade blivit färdiga. Vid statsrådets allmänna sammanträde i december

fick Trafikledsverket fullmakt att sälja de tillgångar som var föremål för affären till bolaget.

Genom koncerninterna affärstransaktioner överfördes affärsverksamheten omedelbart till dotterbolagen som svarar för de aktuella affärsverksamheterna. I affärsverksamhetsaffären 2022 överfördes till Fintraffic Väg Ab tillgångar till ett värde på 2,7 miljoner euro och till Fintraffic Järnväg Ab på motsvarande sätt tillgångar värda 1,8 miljoner euro. De mest betydande föremålen för affärsverksamhetsaffären var inlösen av trafikstyrningstekniken för Riksväg 1 samt driftsarbetet på Helsingfors bangård.

Koncernens omsättning och resultat 2022

Under Fintraffic-koncernens fjärde räkenskapsperiod uppgick omsättningen till 228,9 (209,7)

Koncernens centrala nyckeltal 2022

	2022	2021	2020	2019
Omsättning (M €)	228,9	209,7	182,4	221,9
Rörelseresultat (M €)	7,6	6,1	-8,0	21,3
Rörelsemarginal (%)	3,3	2,9	-4,4	9,6
Resultat efter skatter (M €)	6,9	5,4	-9,4	14,7
Investeringar (M €)	38,9	60,8	63,0	26,2
Investeringar kassaflöde (M €)	40,2	56,8	61,7	22,8
Räntebärande skulder (M €)	69,8	54,8	15,0	0,0
Soliditet (%)	57,6	59,5	69,8	71,6
Nettoskuldsättningsgrad (%)	23,0	23,4	-1,4	-40,8
Personal (i genomsnitt)	1 133	1 126	1 125	1 091



miljoner euro. Av omsättningen bildades 64 procent genom de styrningstjänster för väg-, sjö- och järnvägstrafiken som hade beställts av Trafikledsverket och villkas försäljningsvärde enligt tjänsteavtalet uppgick till 149,8 (142,6) miljoner euro. Flygtrafiktjänstens fakturering återhämtade sig från nivån under pandemiperioden, men Rysslands anfallskrig resulterade i att affärsverksamheten inte kunde uppnå samma nivå som före pandemin till följd av de sanktioner gällande överflygningsförbud som infördes. Omsättningen ökade till 68,5 (62,8) miljoner euro. Korrigeringen angående SES-lagstiftningen stod för 9,7 (16,6) miljoner euro av omsättningen.

Koncernens rörelseresultat var 7,6 (6,1) miljoner euro. Rörelsemarginalen var 3,3 (2,9) procent. Räken-skapsperiodens vinst efter skatter var 6,9 (5,4) miljoner euro. Koncernens resultat påverkades i hög grad av flygtrafiktjänstens låga lönsamhet, trots anpassningsåtgärderna. På grund av Rysslands anfallskrig bedöms det att flygtrafiktjänstens lönsamhetssituation förblir utmanande även 2023.

Nyckeltal för affärsverksamheterna 2022 (2021)

	Flygtrafiktjänsten	Järnvägstrafikstyrning	Vägtrafikstyrning	Sjötrafikledning
Omsättning (M €)	68,5 (62,8)	82,5 (76,3)	55,0 (49,4)	19,5 (18,9)
Rörelseresultat (M €)	-0,6 (-1,2)	4,4 (4,0)	3,2 (2,6)	1,0 (0,9)
Rörelseresultat %	-0,8 (-2,0)	5,3 (5,2)	5,8 (5,3)	5,2 (4,9)
Personal i genomsnitt	423 (427)	468 (470)	87 (87)	99 (101)

Affärsverksamheternas ekonomiska utveckling 2022

Flygtrafiktjänsten

År 2022 ökade trafikvolymerna jämfört med nivån under pandemiperioden, även om ökningen begränsades till följd av överflygningsrestriktionerna som infördes på grund av Rysslands anfallskrig. Den fakturerade omsättningen var 58,8 (46,2) miljoner euro, dvs. 27,3 procent högre än året innan. Den totala omsättningen inkluderade den på EU-lagstiftning baserade korrigeringen angående SES-lagstiftningen till ett värde på 9,7 (16,6) miljoner euro, vilket innebar att den totala omsättningen ökade med 9,1 procent från 2021. Bokningen av korrigeringen angående SES-lagstiftningen grundar sig på en jämförelse mellan trafikvolymerna och utfallet för kostnaderna för den av EU-kommissionen godkända prestations-

planen och vidare prissättningsgrunderna för trafikavgifterna. På grund av Rysslands anfallskrig genererades för flygtrafiktjänsten 2022 en lägre omsättning än i prestationsplanen. Till följd av det uppkomna underskottet fick bolaget rätt att boka en korrigering angående SES-lagstiftningen, och denna kan stegvis debiteras kunderna i form av höjda enhetspriser under de kommande åren. Regleringskompetensen har i bokslutet registrerats med iakttagande av försiktighet.

På samma sätt som under tidigare år fortsatte Fintraffics flygtrafiktjänst anpassningsåtgärderna för alla kostnadsposter och investeringsprojekt. Anpassningsåtgärderna dimensionerades så att säker flygtrafik säkerställs under undantagsförhållandena. Genom de vidtagna sparåtgärderna kunde man endast delvis täcka flygtrafiktjänstens intäktsförluster. Av denna anledning visade Flygtrafiktjänstens rörelseresultat en förlust.

Väg- och järnvägstrafikstyrning samt sjötrafikledning

Trafikledsverket beställer från Fintraffic styrningstjänster samt kund- och datatjänster för väg-, sjö- och järnvägstrafiken. Den totala faktureringen i Trafikledsverkets och Fintraffics partnerskapsavtal uppgick till 149,8 (142,6) miljoner euro. Omsättningen ökade till följd av att tjänsteproduktionen utvidgades såväl i fråga om tjänstevoly-men som i anknytning till introduktionen av nya tjänstehelheter. Avtalets kommersiella modell och fakturering grundade sig på det bidrag på fem procent som läggs till de transparenta kostnaderna för tjänsteproduktionen, vilket är i överensstämmelse med den måttliga lönsamhet som ägaren kräver av bolaget. Detta gjorde att lönsamheten för dotterbolagen som tillhandahåller tjänster låg på den planerade måttliga nivån. Tack vare den kommersiella modellen överförs kostnadsfördelarna som uppnås genom att förbättra produktiviteten i sin helhet till förmån för Trafikledsverket.

Utöver partnerskapsavtalets tjänster köper Trafikledsverket från Fintraffic järnvägstrafikstyrning för Digispårets utvecklings- och verifieringsarbete till ett värde av 6,8 miljoner euro. Samarbetet fördjupas och omsättningen ökar under de kommande åren i takt med att planeringen för Digispår-projektet fortskrider. Parallellt



med samarbetet med Trafikledsverket tillhanda- håller affärsverksamheterna väg- och järnvägstra- fikstyrning samt sjötrafikledning också i liten skala andra tjänster för bland annat Traficom, de större städerna, hamnarna och NTM-centralerna.

Moderbolaget Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s år 2022

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab är koncernens moderbolag och äger hela aktie- stocken i koncernens dotterbolag. Moderbolagets separata uppgifter innefattar att leda koncernens strategi, upprätthålla och utveckla förvalt- ningsmodellen, samordna finansieringen samt producera fastställda koncerntjänster för koncern- bolaget. Tillsammans med koncernens vikti- gaste kunder och intressentgrupper samordnar moderbolaget också ledningen av partnerskapet. Dessutom verkar moderbolaget som en central utvecklings- och samordningsorganisation då det gäller att för mobiliteten bygga trafikens dataeko- system, som omfattar alla trafikformer, i syfte att möta medborgarnas, företagens och myndighe- ternas behov.

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s omsättning var 160,4 (153,7) miljoner euro. Moderbolagets omsättning bildades genom de av Trafikledsverket beställda och av dotterbolagen köpta väg- järnvägstrafikstyrningstjänsterna samt

sjötrafikledningstjänsterna, ekosystemtjänsterna samt koncernens interna tjänster. Jämfört med året innan ökade omsättningen med 4,4 procent i och med att volymen av och innehållet i trafik- styrningstjänsterna som produceras för Trafik- ledsverket utvidgades samt att samarbetet med Traficom utvidgades.

Rörelseresultatet var -0,0 (0,3) miljoner euro. Rörelsemarginalen var -0,0 (0,2) procent. Rörelsevinsten bildas främst av marginalen för kund- och datatjänsterna som tillhandahölls för Trafikledsverket. Räkenskapsperiodens resultat var 0,0 (0,3) miljoner euro. Soliditeten var 59,2 (63,3) procent. Under räkenskapsperioden var det genomsnittliga antalet anställda 57 (41). Antalet anställda ökade huvudsakligen till följd av centra- liserings- och samordnings- och utvecklingen av ekosystemet.

Koncernens balansräkning och finansiering

Koncernens balansräkning förblev stark. Nettoskulden ökade endast något till följd av att investeringarna förblev måttliga och att finansie- ringen av den förlustbärande flygtrafiktjänstens kassaunderskott inte krävde några väsentliga ytterligare skulder. Under räkenskapsperioden

genomfördes investeringar till ett värde av 38,9 miljoner euro (60,8 miljoner euro 2021). De mest betydande investeringarna var inlösningarna från Trafikledsverket till väg- och järnvägstra- fikstyrningen, byggandet av fjärrstyrningen för järnvägstrafiken, uppdateringen och utvecklingen av trafikstyrningens styrningssystem i väg- och järnvägstrafikstyrningen samt uppdateringen av flygtrafiktjänstens operativa system.

Skulden för reparationen av väg- och järnvägstrafikstyrningens samt sjötrafikled- ningen system har förblivit väsentlig, och i den närmaste framtiden krävs investeringar för modernisering av systemen. Också vägtrafikstyr- ningens infrastruktur kräver betydande ersätt- nings- och utvecklingsinvesteringar i synnerhet i tunnlar.

I slutet av 2022 förberedde sig bolaget för behovet av tilläggsfinansiering inom de närmaste åren genom att lansera ett företagscertifikat- program. Före utgången av året emitterades genom programmet kortfristiga skuldebrev till ett värde av 14,9 miljoner euro. De medel som överskred finansieringsbehovet placerade bolaget i kortfristiga placeringsinstrument med låg kreditrisk. Enligt finansieringspolicyn är bolagets lånemedel till 50 procent ränteskyddade, vilket innebär att ökningen i de finansiella kostnaderna är måttligare än marknadsutvecklingen. I slutet

av räkenskapsperioden uppgick nettoskulden till cirka 40,4 (38,8) miljoner euro. Bolagets nettoskulsättningsgrad förblev måttlig, 23,0 (23,4) procent.

Koncernens kassaflöde, efter investeringarna, visade ett underskott på 1,6 miljoner euro till följd av att flygtrafiktjänstens kassaflöde förblev negativt, trots anpassningsåtgärderna. Tack vare tilläggsfinansieringen på 14,9 miljoner som i slutet av 2022 förvärvades genom ett företags- certifikatprogram var dock koncernens likviditet fortsatt stark.

Koncernens ekonomiska ställning och resultat

Fintraffics ekonomiska ställning framgår av resul- taträkningen och balansräkningen. Koncernens ekonomiska ställning är god. Räkenskapsperi- odens resultat var 6,9 (5,4) miljoner euro. Precis som året innan förbättrades koncernens resultat genom den korrigering på 9,7 (16,6) miljoner euro angående SES-lagstiftningen som bokades för flygtrafiktjänsten. Utan denna korrigering hade koncernens resultat visat en förlust på 2,8 miljoner euro. Koncernens soliditet var 57,6 (59,5) procent.



Bedömning av betydande risker och osäkerhetsfaktorer i verksamheten

Riskhantering har fått större betydelse i Fintraffics verksamhet. Metoderna för att eliminera risker utvecklas långsiktigt, och hela personalen engageras i detta. Bolaget har som mål att säkerställa en hög nivå på trafikstyrnings- och kontrolltjänsterna och säkerhetskulturen samt verksamhetens kontinuitet i olika situationer. Hos bolaget fäster man särskild vikt vid datasäkerheten i fråga om 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 investeringar för att utveckla datasäkerheten. De största operativa riskerna omfattar allvarliga olyckor samt hot mot data- och cybersäkerheten. I värsta fall kan viruspandemier 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.

I hanteringen av de ekonomiska riskerna är det viktigt att säkerställa verksamhetseffektiviteten

och prioritera tjänsteproduktionens uppgifter inom de gränser som bestäms av statens budgetanslag och efterfrågan i flygtrafiken. Sedan Rysslands anfallskrig bröt ut har åtgärder som rör beredskapen, tillgången på nyttigheter och kostnadsstabiliteten varit viktiga. Data- och cybersäkerhetsrisker hanteras långsiktigt.

I sin ägarstrategi har staten för Fintraffic fastställt en roll med en specialuppgift som producent och utvecklare av nödvändiga trafikstyrnings- och -ledningstjänster för samhället, näringslivet och myndigheterna, och å andra sidan som möjliggörare av den finländska konkurrenskraften inom databaserad tjänsteaffärsverksamhet. För att bolaget ska kunna sköta denna specialuppgift på ett övergripande sätt måste ännu lagstiftningen om verksamheten uppdateras och finansiering allokeras för reformerna.

De anslagsutmaningar som begränsade utvecklingen av väg- och järnvägstrafikstyrningens samt sjötrafikledningens tjänster lättade våren 2022 då riksdagen för produktionen av trafikstyrningstjänster fastställde anslag som är i linje med den allt högre driftsgraden. Inom flygtrafiktjänsten är den strukturella risken fortfarande produktion av myndighetstjänster utan kompensation. Fintraffics mål är att staten ska köpa de tjänster som myndigheterna behöver och täcka kostnaderna för att producera dessa.

Genom att utveckla tjänsterna och nya affärsverksamhetsmodeller kan Fintraffic bredda kundbasen och förbättra genomslagskraften i trafiksystemet. Genom digitaliseringen ökar efterfrågan på tjänsterna. Rysslands anfallskrig mot Ukraina och de ryska överflygningsrestriktionerna kan leda till att flygtrafiktjänstens tjänstevolymer förändras. Också annars kan flygresorna minska till följd av människornas ökade miljömedvetenhet. Samtidigt skapar megatrenderna en motsatt effekt då välståndet i utvecklingsländerna ökar och därmed också intresset för flygresor. Flygtrafiktjänstens nya affärsverksamhetsmöjligheter omfattar exempelvis kontroll av det lägre lufterummet och drönartrafik samt flygtrafiktjänstens konkurrensutsättningar i Europa.

Fintraffics skuldsättning ökar måttligt. Lånefinansiering har förvärvats från många finansinstitut, låneportföljen har diversifierats över tid och de nuvarande avtalen tillåter ytterligare lånefinansiering för nya projekt. Bolaget har till 50 procent skyddat sig mot ränterisker med räntederivat. I fråga om den oskyddade låneandelen samt tilläggsskulden är bolaget utsatt för ränterisker. Det förväntas att bolagets räntekostnader blir högre i den närmaste framtiden. Å andra sidan är villkoren för de uttagna lånen rimliga tack vare Fintraffics goda ekonomiska ställning och ägarbas.

Personal, löner och kompetens

År 2022 sysselsatte Fintraffic-koncernen i genomsnitt 1 133 (1 126) personer. Vid utgången av året uppgick antalet anställda till totalt 1 131 (1 127). Av dessa var 23 procent kvinnor och 77 procent män. Personalens genomsnittsålder var 46 (45) år. Trafikstyrningstjänster produceras dygnet runt, och därför arbetar majoriteten av personalen i perioder eller skift. År 2022 anställdes 116 nya medarbetare. Avgångsomsättningen var 9,6 procent, exklusive pensioneringarna 7,1 procent.

Beloppet av lönerna och arvoden som utbetalades under räkenskapsperioden uppgick till 82,1 (75,4) miljoner euro. Personalkostnaderna var totalt 99,6 (90,9) miljoner euro (44 procent av alla kostnader). Hela personalen omfattas av resultatbonussystemet som fastställts av moderbolagets 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. År 2022 utvecklades företagsspecifika lönesystem samt fastställdes kravnivån för uppgifterna. Den övergripande belöningspolicyn preciserades och



modellen för uppsättande av mål uppdaterades så att den stöder strategin.

En för hela personalen gemensam enkät om arbetsnöjdheten inom alla trafikformer genomfördes hösten 2022. I undersökningen observerades en positiv utveckling inom ett flertal områden, till exempel kollegernas verksamhet, som fick betyget 4,2 (3,9) Av medarbetarna upplever 80 procent att de utför ett meningsfullt arbete. Också nivån på chefsarbetet är hög: jämfört med året innan blev nivån högre, i enkäten gavs betyget 4,2 (4,0) på skalan ett till fem. År 2022 främjades många projekt för utveckling av företagskulturen.

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. Cheferna fick utbildning om modellen för tidigt ingripande, feedback, ledning av hybridarbete, svåra situationer i chefsarbetet, arbetsrätt samt utvecklingssamtal. Parallellt med yrkesutbildningen ordnades för alla medarbetare utbildning i bland annat självledarskap, välbefinnande och psykisk arbetsförmåga, hur feedback ges och tas emot, resiliensfärdigheter, välbefinnande i skiftarbete och teamarbetsfärdigheter.

Vi har ett starkt och övergripande utbud av personal- och företagshälsovårdstjänster. Tjänstecykлар inkluderades i personalförmånerna, vilket också stöder välbefinnandet i arbetet. År 2022 vidtogs många åtgärder för att främja medarbetarnas välbefinnande i arbetet och kompetens. På våren genomfördes tillsammans med Terveystalo för medarbetare i expertuppgifter en resursenkät där belastningen och den psykiska arbetsförmågan mättes. Utifrån enkätresultaten planerades olika konkreta åtgärder för att stödja experternas psykiska arbetsförmåga. Antalet sjukfrånvarodagar ökade jämfört med året innan och utgjorde 3,6 (2,8) procent av arbetstiden 2022. Förändringen beror på att samhället öppnades och att åtgärderna för att bekämpa pandemin minskade, vilket är i linje med företagshälsovårdens statistiska uppgifter. I arbetarskyddet omfattade prioriteringarna hälsosäkerhet i arbetsmiljön och arbetsförhållandena samt aktiviteter som upprätthåller medarbetarnas fysiska och psykiska arbetsförmåga. År 2022 låg fokus i den aktiva arbetarskyddsverksamheten på att hantera psykosociala belastningsfaktorer. År 2022 inträffade 2 arbetsolycksfall (LTI1) bland Fintraffics medarbetare. Till sin karaktär var olycksfallen lindriga halkolyckor och snubbelolyckor. År 2022 var Fintraffics olycksfallsfrekvens 1,33.

De sanktioner som infördes på grund av Rysslands anfallskrig resulterade i att avkastningen av överflygningar minskade, vilket i sin tur krävde omfattande permitteringar av flygtrafiktjänstens personal, precis som under coronaåren. Det behövdes dock inga uppsägningar inom flygtrafiktjänsten. Omställningsförhandlingar genomfördes också inom väg- och sjötrafikstyrningen till följd av organisationsförändringar och sammanslagningar av styrningscentraler. Inom Fintraffics järnvägstrafikstyrning genomfördes en organisationsreform där omställningsförhandlingarna resulterade i att något annat jobb kunde erbjudas nästan alla som berördes av förhandlingarna. 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.

Säkerhet

I fokus för Fintraffics verksamhet står att kontinuerligt förbättra säkerhetsnivån i trafiksystemet samt trafikledningen och -styrningen. Säkerhetsarbete ingår i bland annat trafikstyrningssäkerheten, störningshanteringen, riskhanteringen, beredskapen, hanteringen av säkerhetsavvikelser, informations- och cybersäkerheten samt

företagssäkerheten. De största riskerna som anknyter till verksamheten omfattar allvarliga olyckor och tillbud, olika hot mot informations- och cybersäkerheten samt driftsäkerheten. Säkerhetsarbetet baserar sig på stark kompetens inom operativ verksamhet och kontinuerlig utveckling av nödvändiga kunskaper, arbetsmetoder, system och processer samt på bedömning av prestationerna.

Konsekvenserna av Rysslands anfallskrig i kombination med den allt mer digitaliserade världen har resulterat i att allt större vikt läggs vid data- och cybersäkerheten hos Fintraffic. År 2022 har bolaget vinnlagt sig om att höja nivån på data- och cybersäkerheten betydligt i alla trafikformer. Till följd av krigsutbrottet påbörjades ett separat program för att accelerera data- och cybersäkerheten i syfte att påskynda tidigare planerade åtgärder för att stärka data- och cybersäkerhetskapaciteten. Tack vare omfattande beredskapsåtgärder har den operativa verksamheten rullat på som normalt, utan störningar orsakade av pandemin. Särskild uppmärksamhet fästes vid att möjliggöra hälsosäkert arbete och hålla den operativa verksamheten igång samtidigt som vi försökte undvika exponeringar. Inom ramen för utvecklingen av företagssäkerheten fortsätter investeringarna i beredskap och lokalsäkerhet bland annat genom att säkerställa tillräcklig



elförsörjning i syfte att trygga trafikstyrningens funktionsförmåga i alla förhållanden. Beredskapsåtgärder för att förbättra driftsäkerheten parallellt med säkerheten har placerats i fokus för Fintraffics strategi.

Säkerhetsnivån övervakas med olika åtgärder, till exempel interna och externa revisioner. Säkerheten bedöms med både gemensamma indikatorer samt indikatorer för var och en trafikform. De gemensamma indikatorerna omfattar exempelvis antal olyckor, allvarliga tillbud och betydande säkerhetsincidenter samt genomförande av säkerhetsövervakningsåtgärder. Säkerhetsfrågor rapporteras systematiskt och på ett övergripande sätt till myndigheterna.

Säkerheten förblev på en god nivå inom alla trafikformer 2022, och inga allvarliga olyckor eller tillbud som skulle ha berott på bolaget uppstod. En betydande data- och cybersäkerhetsincident rapporterades, vilket också visade att detektionsförmågan förbättrats. I sjötrafikledningen förhindrade vi 21 grundstötningar.

Ledningssystemen för säkerhet samt informations- och cybersäkerhet bildar grunden för säkerhetsledningen. Koncernens säkerhetsarbete leds av säkerhetsledningsgruppen som består av företrädare för alla trafikformer samt företrädare för datasäkerheten och företagssäkerheten.

Gruppen samordnar koncernens säkerhetsarbete,

och varje trafikform svarar för sin egen säkerhet – med andra ord främjas säkerheten på många olika sätt. År 2022 påbörjades digitaliseringen av säkerhetsprocesserna och -verktygen, vilket banade väg för allt mer avancerade verktyg för rapportering av säkerhetsfrågor och analys av processer i fortsättningen. Under året uppdaterades koncernens säkerhets- samt data- och cybersäkerhetsstrategier för att möta de förändrade behoven och hoten i verksamhetsmiljön. Samtidigt omarbetades säkerhetsområdets centrala handlingsprogram för riskhanteringen, säkerheten, data- och cybersäkerheten och dataskyddet samt hierarkin och kopplingen mellan dessa. Som ett nytt område sammanställdes ett handlingsprogram för säkerheten för att beskriva de centrala handlingsprinciperna för beredskapsledning, -ansvar och -utveckling.

Miljö

Trafiken påverkar klimatförändringen i hög grad. Trafiken ger upphov till ungefär 20 procent av dessa orsakas av vägtrafiken. Fintraffic påverkar trafiksystemets hållbarhet till exempel med tjänster för trafikstyrningen samt genom att för trafiksystemets aktörer producera trafikdata och digitala tjänster som effektiviserar trafiksystemets verksamhet och möjliggör en utsläpps-

minskning. Det konkreta miljöarbetet indelas i hantering av miljökonsekvenserna av den egna verksamheten och värdekedjan samt bolagets inverkan på utsläppen i hela trafiksystemet. Enligt riktlinjerna i miljöstrategin, som sammanställdes 2022, är Fintraffic en miljöfokuserad och kolneutral koncern, en part som möjliggör ett miljöeffektivt och smidigt trafiksystem, påverkar miljöorienterad mobilitet och förhindrar miljöskador och olyckor. Fintraffics mål är kolneutralitet under 2023. Även då det gäller betydande upphandlingar är målet att uppnå fullständig kolneutralitet senast 2035.

Genom miljöeffektiv trafikstyrning minskar Fintraffic de negativa miljökonsekvenserna av trafiken i hela trafiksystemet. Vid bolaget utvecklas fortlöpande konkreta åtgärder och gärningar i syfte att rationalisera trafiken och minska utsläppen, likaså förmågan att förhindra olyckor samt producera högklassiga trafikdata och analyser av miljöfaktorerna i trafiken. De mest betydande direkta och indirekta utsläppen (scope 1 och 2 -utsläppen) från Fintraffics verksamhet orsakas av bränsleförbrukningen i medarbetarnas trafikmedel, el- och värmeförbrukningen i fastigheterna samt energiförbrukningen i eldrivna anordningar och system (till exempel tekniken för trafikövervakning och -information).

År 2022 utvecklade bolaget beräkningen av kolavtrycket så att den blev mer transparent i enlighet med utsläppsklasserna scope 1 och scope 2 i GHG-protokollet. Ett betydande steg mot kolneutralitetsmålen togs när man beslöt att övergå till fossilfritt producerad elenergi i nästan hela energiförbrukningen. I pendlingstrafiken minskades kolavtrycket genom att övergå till eldrivna leasingbilar och med en cykelförmån för att möjliggöra fossilfri pendling för medarbetarna. I slutet av året påbörjades planeringen av en fastighetsförvaltningsstrategi och ett program för utveckling av energieffektiviteten i syfte att försöka effektivisera förvaltningen av fastigheterna som används av Fintraffic samt förbättra energieffektiviteten i konstruktionerna och andra energiförbrukande elanordningar. Miljöledningssystemet, som grundar sig på miljöledningssystemet ISO 14000, blev färdigt 2022. Systemet togs i drift i början av 2023. Systemet möjliggör systematisk ledning av miljöarbetet och enhetliga rutiner inom koncernen samt allt effektivare datainsamling och rapportering.

Europeiska unionens system för klassificering av hållbar finansiering, EU-taxonomin, 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 miljö-



mässigt 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 huruvida taxonomin kan tillämpas på verksamheten. Den gällande, till klimatförändringen relaterade taxonomiregleringen fokuserar primärt på kolintensiva sektorer, och därför finns det tills vidare inte någon entydigt tillämplig taxonomiklass för Fintraffic's affärsverksamheter. För aktörer såsom Fintraffic finns det således inte heller några lämpliga tekniska bedömningskriterier för affärsverksamhet som skapas genom trafikstyrnings- och -ledningstjänster. Bolaget anser dock att bland annat den järnvägstrafikstyrning som fokuserar på järnvägstrafikens infrastruktur samt säkerhets- och trafikkontrollsystemen för denna i framtiden kunde vara en affärsverksamhet där taxonomin kunde tillämpas. 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 2023 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 samt utveckling av mobilitetsinnovationer och -tjänster som grundar sig på öppna trafikdata. Genom flygtrafiktjänsterna möjliggörs en optimering av flygrutterna och inflygningar 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

Den ägarstrategi som i samband med bolagiseringen fastställdes för Fintraffic ger ett starkt stöd för de strategiska riktlinjerna i bolagets verksamhet. Fokus i verksamheten är fortfarande att utnyttja den unika ställningen som ett enhetligt fungerande bolag med fyra trafikformer, där man målmedvetet fortsätter att främja förutom trafikstyrningstjänsterna också digitaliseringen av trafiken i alla trafik-

former samtidigt som man bidrar till det finländska samhällets ekologiska, sociala och ekonomiska hållbarhet.

Tillsammans med intressentgrupper, som använder trafikdata, sätter Fintraffic 2023 fart på skapandet av möjligheter för utnyttjande av digitalisering och dataanalyser. Det framgångsrikt inledda internationella samarbetet med trafikaktörer fördjupas ytterligare 2023. Såväl i väg-, järnvägs- och sjötrafiken som inom flygtrafiktjänsten satsar man på att produktifiera de digitala tjänsterna och bygga tjänster som överskrider gränserna för trafikformerna och som använder data. Bolaget försöker dock inte med sina tjänster konkurrera med aktörerna inom den öppna sektorn, utan fokuserar med sina ekosystemtjänster på att fylla eventuella luckor på marknaden och tillhandahålla tjänster som gör det möjligt att bygga upp ett dataekosystem för trafiken som grundar sig på en öppen struktur och gränssnitt.

Rysslands anfallskrig mot Ukraina medför betydande konsekvenser för bolagets verksamhet. I synnerhet flygtrafiktjänstens affärsverksamhetsmiljö förblir utmanande och påverkar därmed flygtrafiktjänstens driftsgrad och återhämtningsmöjligheter och vidare lönsamhet. Efter Finlands ansökan om medlemskap i NATO har bolaget möjligheter att utvidga det internationella samar-

betet i synnerhet med NATO-länderna, och då blir det möjligt att bland annat fördjupa samarbetet med Estlands flygtrafiktjänst. Precis som 2022 satsar man i alla koncernbolag på kontinuitets- hantering i såväl beredskapen som data- och cybersäkerhetsarbetet.

Väg och järnvägstrafikstyrningens samt sjötrafikledningens lönsamhet väntas förbli stabil. Den tilläggsfinansieringsandel som i statens budgetfinansiering allokaterats för trafikstyrningsarbetet möjliggör en långsiktig fortsättning på arbetet under de närmaste åren. Bolaget ser fortfarande möjligheter att effektivisera verksamheten, och därför har ett nytt effektiviseringsmål på 30 miljoner euro satts upp för 2023–2028. Risken är fortfarande att statens ytterligare skuldsättning och riksdagsvalet våren 2023 kan resultera i att finansieringen för trafikens digitaliseringsutveckling ändras.

År 2023 investerade Fintraffic i modernisering och automatisering av sina verksamhetssystem i högre grad än året innan. I 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.



Trots flygtrafiktjänstens utmanande lönsamhetssituation investerar koncernen målmedvetet och i högre grad än under tidigare år i utveckling av dataekosystemet i syfte att genomföra den specialuppgift som bolaget tilldelats i ägarstrategin. Tills vidare finansierar Fintraffic uppbyggnaden av trafikens dataekosystem ur sin egen täckning, utan finansiering från staten. På längre sikt kan detta leda till att utvecklingstakten för dataekosystemet bromsas upp, om inte finansieringen av verksamheten kan ordnas. I den närmaste framtiden finansierar Fintraffic investeringar delvis med lånade medel. Skuldsättningen förblir dock måttlig och balansräkningen stark. Digispårets investeringar ökar betydligt under de kommande åren, och beroende på projektets finansieringsmodell kan genomförandet av investeringen kräva att bolagets kapitalstruktur stärks under de närmaste åren.

Händelser efter räkenskapsperioden

Efter utgången av räkenskapsperioden har det inte skett några väsentliga förändringar i bolagets ekonomiska ställning eller verksamhet.

Ledning och revision

I början av 2022 bestod Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s styrelse av styrelseordförande Tero Ojanperä och medlemmarna Juha Majanen, Kirsi

Nuotto, Teemu Penttilä, Mari Puoskari, Karri Salminen och Seija Turunen. Bolagsstämman valde 4.4.2022 Tero Ojanperä till ordförande för styrelsen samt Kirsi Nuotto, Kaisa Olkkonen, Teemu Penttilä, Mari Puoskari, Karri Salminen och Seija Turunen till styrelsemedlemmar.

Styrelsen har två kommittéer, revisionskommittén och personalkommittén. År 2022 var Juha Majanen ordförande för revisionsnämnden fram till 4.4.2022, varefter han ersattes av Kaisa Olkkonen 26.4.2022. Revisionsnämndens medlemmar är Tero Ojanperä, Teemu Penttilä, Karri Salminen och Seija Turunen. Personalkommittén bestod av ordförande Kirsi Nuotto samt Tero Ojanperä och Mari Puoskari.

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s styrelse och dess kommittéer sammanträdde 19 (23) gånger under räkenskapsperioden. I arvode för styrelse- och kommittéarbetet betalades till styrelse- och kommittémedlemmarna totalt 237 600 (244 800) euro. Under räkenskapsperioden 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 vice verkställande direktör samt två externa medlemmar. Dessutom verkar koncernens

ekonomi- och finansieringsdirektör som expertmedlem i styrelsen.

Koncernbolagens revisor var 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 31.12.2022 till 155 507 048,62 (155 455 156,56) euro. Styrelsen föreslår att vinstandelen inte delas ut och att räkenskapsperiodens vinst på 37 782,11 (261 509,40) 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 samt en årsöversikt med verkställande direktörens översikt, en översikt över förändringarna

i verksamhetsmiljön och koncernens strategi, information om olika affärsverksamheter samt en hållbarhetsredogörelse. Dessutom publicerar koncernen förvaltnings- och premieringsrapporter.



Bokslut

Koncernens resultaträkning	17
Koncernens balansräkning	18
Koncernens finansieringsanalys	19
Moderbolagets resultaträkning	20
Moderbolagets balansräkning	21
Moderbolagets finansieringsanalys	22
Noter	23



Koncernens resultaträkning

milj. euro	1.1–31.12.2022	1.1–31.12.2021
OMSÄTTNING	228,9	209,7
Tillverkning för eget bruk	1,1	0,0
Övriga rörelseintäkter	3,7	4,1
Material och tjänster		
Inköp	-3,2	-2,6
Köpta tjänster	-52,9	-46,4
	-56,1	-49,0
Personalkostnader		
Löner och arvoden	-82,1	-75,4
Lönebikostnader		
Pensionskostnader	-14,7	-13,0
Övriga personalkostnader	-2,8	-2,6
	-99,6	-90,9
Avskrivningar och nedskrivningar		
Avskrivningar enligt plan	-39,5	-37,6
	-39,5	-37,6
Övriga rörelsekostnader	-30,8	-30,1
RÖRELSEVINST (FÖRLUST)	7,6	6,1
Finansiella intäkter och kostnader		
Övriga ränteintäkter och finansiella intäkter		
Från övriga	0,1	0,0
Räntekostnader och övriga finansiella kostnader		
Till övriga	-0,8	-0,4
	-0,7	-0,4
VINST (FÖRLUST) FÖRE BOKSLUTSDISPOSITIONER OCH SKATTER	6,9	5,8
Inkomstskatter		
Skatter för räkenskapsperioden	0,0	-0,4
	0,0	-0,4
RÄKENSKAPSPERIODENS VINST (FÖRLUST)	6,9	5,4



Koncernens balansräkning

milj. euro	31.12.2022	31.12.2021
AKTIVA		
Bestående aktiva		
Immateriella tillgångar		
Goodwill	2,7	3,3
Immateriella rättigheter	40,4	37,1
Övriga utgifter med lång verkningstid	3,6	4,3
Förskottsbetalningar	13,5	12,3
	60,2	57,0
Materiella tillgångar		
Mark-och vattenområden	0,0	0,0
Byggnader och konstruktioner	47,5	59,9
Maskiner och inventarier	58,6	54,4
Övriga materiella tillgångar	22,1	16,3
Förskottsbetalningar och övriga pågående nyanläggningar	12,7	14,0
	140,9	144,7
Bestående aktiva totalt	201,1	201,7
Rörliga aktiva		
Långfristiga fordringar		
Derivatfordringar	2,8	0,0
Resultatregleringar	22,4	16,0
	25,3	16,0
Kortfristiga fordringar		
Kundfordringar	24,4	22,0
Övriga fordringar	0,9	2,2
Resultatregleringar	24,2	21,0
	49,5	45,2
Finansiella värdepapper	10,0	0,0
Kassa och bank	19,4	16,0
Rörliga aktiva totalt	104,1	77,2
AKTIVA TOTALT	305,3	278,9

milj. euro	31.12.2022	31.12.2021
PASSIVA		
Eget kapital		
Aktiekapital	0,5	0,5
Fond för verkligt värde	2,8	0,0
Fond för inbetalt fritt eget kapital	154,8	154,8
Balanserad vinst från tidigare räkenskapsperioder	10,7	5,3
Räkenskapsperiodens resultat	6,9	5,4
Eget kapital totalt	175,8	166,0
Främmande kapital		
Långfristigt		
Skulder till kreditinstitut	54,8	54,8
Latenta skatteskulder	2,7	2,7
Erhållna förskott	1,0	0,0
Långfristigt främmande kapital totalt	58,6	57,5
Kortfristigt		
Företagscertifikat	14,9	0,0
Erhållna förskott	0,1	0,0
Leverantörsskulder	19,8	20,6
Övriga skulder	3,9	4,0
Resultatregleringar	32,2	30,8
Kortfristigt främmande kapital totalt	70,9	55,4
PASSIVA TOTALT	305,3	278,9



Koncernens finansieringsanalys

milj. euro	1.1–31.12.2022	1.1–31.12.2021
Affärsverksamhetens kassaflöde		
Resultat före bokslutningsdispositioner och skatter	6,9	5,8
Korrektivposter		
Avskrivningar och nerskrivningar enligt plan	39,5	37,6
Övriga intäkter och kostnader som inte medfört betalningar	0,0	0,0
Finansiella intäkter och kostnader	0,7	0,4
Vinst (-) och förlust (+) vid försäljning av bestående aktiva	0,0	0,0
Kassaflöde före förändring av rörelsekapital	47,1	43,7
Förändring av rörelsekapital		
Förändring av kortfristiga rörelsefordringar	-10,2	-29,4
Förändring av kortfristiga skulder	2,3	1,4
Affärsverksamhetens kassaflöde före finansiella poster och skatter	39,2	15,7
Betalda räntor och övriga betalda finansiella kostnader i affärsverksamheten	-0,6	-0,6
Erhållna räntor från affärsverksamheten	0,1	0,0
Betalda direkta skatter	0,0	0,4
Kassaflöde före extraordinära poster	38,6	15,5
Affärsverksamhetens kassaflöde	38,6	15,5
Investeringarnas kassaflöde		
Investeringar i materiella och immateriella tillgångar	-40,4	-61,0
Investeringsstöd som erhållits	0,1	4,1
Överlåtelseinkomster från materiella och immateriella tillgångar	0,1	0,1
Investeringarnas kassaflöde	-40,2	-56,8
Finansieringens kassaflöde		
Uttag av kortfristiga lån	14,9	0,0
Upptagna långfristiga lån	0,0	55,0
Amortering av långfristiga lån	0,0	-15,0
Finansieringens kassaflöde	14,9	40,0
Förändring av likvida medel	13,3	-1,3
Likvida medel vid räkenskapsperiodens början	16,0	17,3
Likvida medel vid räkenskapsperiodens slut	19,4	16,0
Övriga penningmedel vid räkenskapsperiodens början	0,0	0,0
Övriga penningmedel vid räkenskapsperiodens slut	10,0	0,0
Penningmedel sammanlagt vid räkenskapsperiodens slut	29,3	16,0



Moderbolagets resultaträkning

milj. euro	1.1–31.12.2022	1.1–31.12.2021
OMSÄTTNING	160,4	153,7
Tillverkning för eget bruk	0,1	0,0
Övriga rörelseintäkter	0,0	0,0
Material och tjänster		
Köpta tjänster	-149,5	-143,1
	-149,5	-143,1
Personalkostnader		
Löner och arvoden	-5,3	-4,4
Lönebikostnader		
Pensionskostnader	-0,9	-0,7
Övriga personalkostnader	-0,2	-0,1
	-6,4	-5,2
Avskrivningar och nedskrivningar		
Avskrivningar enligt plan	-0,7	-0,5
	-0,7	-0,5
Övriga rörelsekostnader	-4,0	-4,6
RÖRELSEVINST (FÖRLUST)	0,0	0,3
Finansiella intäkter och kostnader		
Övriga ränteintäkter och finansiella intäkter		
Från företag i samma koncern	0,8	0,0
Från övriga	0,0	0,0
Räntekostnader och övriga finansiella kostnader		
Till företag i samma koncern	-0,1	0,0
Till övriga	-0,8	-0,2
	0,0	-0,2
VINST (FÖRLUST) FÖRE BOKSLUTSDISPOSITIONER OCH SKATTER	0,0	0,1
Bokslutsdispositioner		
Förändring i avskrivningsdifferens	0,0	0,0
Koncernbidrag	0,1	0,2
Inkomstskatter		
Skatter för räkenskapsperioden	0,0	0,0
	0,0	0,0
RÄKENSKAPSPERIODENS VINST (FÖRLUST)	0,0	0,3



Moderbolagets balansräkning

milj. euro	31.12.2022	31.12.2021
AKTIVA		
Bestående aktiva		
Immateriella tillgångar		
Immateriella rättigheter	1,6	1,6
Förskottsbetalningar	1,3	0,4
	3,0	2,0
Materiella tillgångar		
Maskiner och inventarier	0,0	0,0
	0,0	0,0
Investeringar	165,3	165,3
Andelar i företag inom samma koncern	165,3	165,3
Bestående aktiva totalt	168,3	167,3
Rörliga aktiva		
Långfristiga fordringar		
Derivatfordringar	2,8	0,0
	2,8	0,0
Kortfristiga fordringar		
Kundfordringar	16,8	16,0
Fordringar hos företag inom samma koncern	34,6	30,2
Övriga fordringar	0,0	0,4
Resultatregleringar	16,3	16,8
	67,8	63,5
Finansiella värdepapper	10,0	0,0
Kassa och bank	19,3	15,6
Rörliga aktiva totalt	97,1	79,2
AKTIVA TOTALT	268,2	246,5

milj. euro	31.12.2022	31.12.2021
PASSIVA		
Eget kapital		
Aktiekapital	0,5	0,5
Fond för verkligt värde	2,8	0,0
Fond för inbetalt fritt eget kapital	154,8	154,8
Balanserad vinst (förlust) från tidigare räkenskapsperioder	0,6	0,4
Räkenskapsperiodens resultat	0,0	0,3
Eget kapital totalt	158,9	156,0
Akkumulerade bokslutsdispositioner		
Avskrivningsdifferens	0,0	0,0
Akkumulerade bokslutsdispositioner totalt	0,0	0,0
Främmande kapital		
Långfristigt		
Skulder till kreditinstitut	54,8	54,8
Långfristigt främmande kapital totalt	54,8	54,8
Kortfristigt		
Företagscertifikat	14,9	0,0
Erhållna förskott	0,1	0,0
Leverantörsskulder	0,9	1,8
Skulder till företag inom samma koncern	36,3	32,2
Övriga skulder	0,2	0,1
Resultatregleringar	2,2	1,6
Kortfristigt främmande kapital totalt	54,5	35,7
PASSIVA TOTALT	268,2	246,5



Moderbolagets finansieringsanalys

milj. euro	1.1–31.12.2022	1.1–31.12.2021
Affärsverksamhetens kassaflöde		
Resultat före extraordinära poster	0,0	0,1
Korrektivposter		
Avskrivningar enligt plan	0,7	0,5
Finansiella intäkter och kostnader	0,0	0,2
Kassaflöde före förändring av rörelsekapital	0,6	0,8
Förändring av rörelsekapital		
Förändring av kortfristiga rörelsefordringar	0,5	-18,6
Förändring av kortfristiga skulder	6,7	2,8
Affärsverksamhetens kassaflöde före finansiella poster och skatter	7,8	-15,1
Betalda räntor och övriga betalda finansiella kostnader i affärsverksamheten	-0,6	-0,4
Erhållna räntor från affärsverksamheten	0,7	0,0
Övriga finansiella poster från affärsverksamheten	-7,9	-17,0
Betalda direkta skatter	0,0	0,0
Kassaflöde före extraordinära poster	0,0	-32,5
Affärsverksamhetens kassaflöde	0,0	-32,5
Investeringarnas kassaflöde		
Investeringar i materiella och immateriella tillgångar	-1,5	-1,0
Köpta aktier i dotterbolag	0,0	-8,0
Betalningar gjorda i samband med affärsförvärv	4,5	26,3
Intäkter från affärsförsäljning	-4,5	-26,3
Investeringarnas kassaflöde	-1,5	-9,0
Finansieringens kassaflöde		
Uttag av långfristiga lån	0,0	55,0
Återbetalning av långfristiga lån	0,0	-15,0
Uttag av kortfristiga lån	14,9	0,0
Mottagna koncernbidrag	4,4	2,1
Lämnade koncernbidgar	-4,2	-2,2
Finansieringens kassaflöde	15,1	39,9
Förändring av likvida medel	13,6	-1,6
Likvida medel vid räkenskapsperiodens början	15,6	17,2
Likvida medel vid räkenskapsperiodens slut	19,3	15,6
Övriga penningmedel vid räkenskapsperiodens början	0,0	0,0
Övriga penningmedel vid räkenskapsperiodens slut	10,0	0,0
Penningmedel sammanlagt vid räkenskapsperiodens slut	29,3	15,6



Noter gällande upprättande av bokslut

Värderingsprinciper och -metoder

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

Fordringar värderas till nominellt värde eller till ett lägre sannolikt värde. Bolagets finansiella tillgångar har värderats till sitt nominella värde eller till ett lägre sannolikt utlämningsvärde.

Bolagets främmande kapital har värderats till sitt nominella värde.

Transaktionsavgifter av lån till finansinstitut har periodiserats över låneperioden i enlighet med den effektiva räntemetoden. Fintraffic-koncernen värderar derivat enligt verkligtvärde-metoden (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 anläggningstill-

gångarnas ekonomiska livstid. Avskrivningarna har påbörjats vid ibruktagandet 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, anläggningstillgångarnas verkningstid samt licenspraxis inom verksamheten. Goodwill som tillkommit i samband med att dotterbolagen tillfogades koncernen 1.1.2019 avskrivs på åtta år enligt gällande affärskontrakt.

Pensionskostnader

De lagstadgade pensionerna för företagets personal handhas av pensionsförsäkringsbolag.

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 -7,9 milj. euro (2021 förändringen -17,0 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 ("+" moderbolagets skulder, "-" fordringar):

	2022	2021
Fintraffic Väg Ab	-9,7	-21,0
Fintraffic Sjötrafikledning Ab	5,1	5,4
Fintraffic Järnväg Ab	-7,9	5,3
Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab	-6,1	-0,5
	-18,7	-10,8

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 -0,0 milj. euro, ingår i det egna kapitalet.

Noter gällande resultaträkning

Omsättning

Omsättningen för räkenskapsperioden 2022 förbättras genom en korrigering gällande

reglering om 9,7 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 2021 ökade omsättningen med 16,6 milj. euro.

För år 2022 upptogs nya regleringsfordringar om 7,3 milj. euro i anknytning till trafikriskmekanismen och inflationsjusteringen.

Sammanlagt 6,8 miljoner upplupen skuld från tidigare räkenskapsperioder återbetalades under räkenskapsperioden 2022 i form av att lufrummets användare debiterades ett lägre pris per enhet. Då trafiken år 2022 minskade betydligt mer än beräknat överfördes regleringsskuld från den föregående planperioden till kommande år.

År 2022 uppkom ny regleringsskuld om 4,4 miljoner euro genom stöd som staten beviljat för medlemsavgiften i Eurocontrol samt genom EU-stöd till investerings- och driftsutgiftsprojekt.

I slutet av räkenskapsperioden 2022 fanns det i bolagets balansräkning en nettofordring på 13,6 milj. euro som orsakats på grund av korrigering för reglering.

De skulder som uppstår på grund av korrigering för reglering har bokförts till fullt belopp. I enlighet med försiktighetsprincipen har fordringar inte beaktats till fullt belopp.



STYRELSENS VERKSAMHETSBERÄTTELSE

BOKSLUT

BOKSLUTETS UNDERSKRIFTER

REVISIONSBERÄTTELSE

Korrigering för reglering, milj. euro	Upplösning	Tillägg	Netto-förändring	Saldo vid årets utgång
Inflationsjusteringar	0,0	1,4	1,4	1,4
Trafikriskposter	0,0	5,9	5,9	5,9
Undantagslagstiftningsposterna för åren 2020–2021	0,0	0,0	0,0	27,7
Poster utanför kostnadsriskmekanismen	0,9	0,0	0,9	0,0
Stöd (EU och staten)	2,9	-4,4	-1,5	-16,7
Korrigeringsposternas trafikkorrigeringar	3,0	-0,1	3,0	-4,7
Samtliga sammanlagt	6,8	2,9	9,7	13,6
Fordringar	0,0	7,3	7,3	35,0
Skulder	6,8	-4,5	2,4	-21,4
Netto	6,8	2,9	9,7	13,6

Tillverkning för eget bruk

Bolaget har aktiverat kostnader i pågående nyanläggningar under räkenskapsperioden.

milj. euro	Koncern 31.12.2022	Koncern 31.12.2021	Moderbolag 31.12.2022	Moderbolag 31.12.2021
Tillverkning för eget bruk	1,1	0,0	0,1	0,0
Externa tjänster	52,9	46,4	149,5	143,1
Aktivering	-0,1	0,0	-0,1	0,0
	52,8	46,4	149,4	143,1
Löner och arvoden	82,1	75,4	5,3	4,4
Aktivering	-0,9	0,0	0,0	0,0
	81,3	75,4	5,3	4,4
Pensionsutgifter	14,7	13,0	0,9	0,7
Aktivering	-0,2	0,0	0,0	0,0
	14,6	13,0	0,9	0,7
Övriga personalkostnader	2,8	2,6	0,2	0,1
Aktivering	0,0	0,0	0,0	0,0
	2,7	2,6	0,2	0,1

milj. euro	Koncern 31.12.2022	Koncern 31.12.2021	Moderbolag 31.12.2022	Moderbolag 31.12.2021
Personalkostnader				
Ledningens löner och arvoden				
Verkställande direktörer	1,3	1,1	0,4	0,3
Styrelsemedlemmar	0,4	0,4	0,2	0,2
Sammanlagt	1,7	1,5	0,6	0,6
Genomsnittligt antal anställda				
Företaget hade under räkenskapsperioden i medeltal anställda				
Personal	1 133	1 126	57	41
Avskrivningar och nedskrivningar				
Avskrivningar enligt plan				
Goodwill	0,6	0,6		
Immateriella rättigheter	14,8	12,3	0,7	0,5
Övriga immateriella tillgångar	1,8	4,1	0,0	0,0
Byggnader och konstruktioner	7,5	7,4	0,0	0,0
Maskiner och inventarier	13,8	12,0	0,0	0,0
Övriga materiella tillgångar	1,0	1,1	0,0	0,0
Totalt	39,5	37,6	0,7	0,5
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	0,0	0,0	0,0
Totalt	0,2	0,2	0,1	0,0
Koncernbidrag				
Mottagna koncernbidrag			7,8	4,4
Lämnade koncernbidrag			-7,7	-4,2
Totalt			0,1	0,2
Inkomstskatt				
Räkenskapsperiodens skatt	0,0	0,0	0,0	0,0
Tidigare räkenskapsperioders skatt	-0,1	0,0	0,0	0,0
Förändring i latent skatteskuld	0,0	0,4	0,0	0,0
Totalt	0,0	0,4	0,0	0,0



Noter till balansräkningens aktiva

Immateriella tillgångar, milj. euro	Koncern 31.12.2022	Koncern 31.12.2021	Moderbolag 31.12.2022	Moderbolag 31.12.2021
Goodwill				
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden				
Goodwill	0,7	0,7	0,0	0,0
Koncerngoodwill	4,5	4,5	0,0	0,0
Ackumulerade avskrivningar i början av räkenskapsperioden	-2,0	-1,4	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	-0,4	0,0	0,0
Balansvärde 31.12	2,7	3,3	0,0	0,0
Immateriella rättigheter				
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	67,1	55,5	2,3	1,5
Ökningar under räkenskapsperioden	18,2	12,5	0,7	0,8
Minskningar under räkenskapsperioden	0,0	-0,9	0,0	0,0
Anskaffningsutgift 31.12	85,3	67,1	3,0	2,3
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar i början av räkenskapsperioden	-30,0	-17,7	-0,8	-0,3
Avskrivningar 01.01–31.12	-14,8	-12,3	-0,7	-0,5
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar 31.12	-44,9	-30,0	-1,4	-0,8
Balansvärde 31.12	40,4	37,1	1,6	1,6
Övriga immateriella tillgångar				
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	17,3	14,9	0,0	0,0
Ökningar under räkenskapsperioden	1,0	2,4	0,0	0,0
Minskningar under räkenskapsperioden	0,0	0,0	0,0	0,0
Anskaffningsutgift 31.12	18,3	17,3	0,0	0,0
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar i början av räkenskapsperioden	-13,0	-8,9	0,0	0,0
Avskrivningar 01.01–31.12	-1,8	-4,1	0,0	0,0
Minskningar på anskaffningar	0,0	0,0	0,0	0,0
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar 31.12	-14,7	-13,0	0,0	0,0
Balansvärde 31.12	3,6	4,3	0,0	0,0
Förskottsbetalningar för immateriella tillgångar				
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	12,3	6,8	0,4	0,2
Ökningar / minskningar under räkenskapsperioden	1,2	5,5	0,9	0,3
Balansvärde 31.12	13,5	12,3	1,3	0,4
Immateriella tillgångar totalt	60,2	57,0	3,0	2,0

Materiella tillgångar, milj. euro	Koncern 31.12.2022	Koncern 31.12.2021	Moderbolag 31.12.2022	Moderbolag 31.12.2021
Land- och vattenområden				
Anskaffningsutgift i början av 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	80,3	55,8	0,0	0,0
Ökningar under räkenskapsperioden	2,8	24,5	0,0	0,0
Minskningar under räkenskapsperioden	-7,7	0,0	0,0	0,0
Anskaffningsutgift 31.12	75,4	80,3	0,0	0,0
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar i början av räkenskapsperioden	-20,4	-12,9	0,0	0,0
Avskrivningar 01.01–31.12	-7,5	-7,4	0,0	0,0
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar 31.12	-27,9	-20,4	0,0	0,0
Balansvärde 31.12	47,5	59,9	0,0	0,0
Maskiner och inventarier				
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	86,4	76,9	0,0	0,0
Ökningar under räkenskapsperioden	18,0	9,5	0,0	0,0
Minskningar under räkenskapsperioden	0,0	0,0	0,0	0,0
Anskaffningsutgift 31.12	104,4	86,4	0,0	0,0
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar i början av räkenskapsperioden	-32,0	-19,9	0,0	0,0
Avskrivningar 01.01–31.12	-13,8	-12,0	0,0	0,0
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar 31.12	-45,8	-32,0	0,0	0,0
Balansvärde 31.12	58,6	54,4	0,0	0,0
Övriga materiella tillgångar				
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	17,7	14,2	0,0	0,0
Ökningar under räkenskapsperioden	6,8	3,5	0,0	0,0
Anskaffningsutgift 31.12	24,6	17,7	0,0	0,0
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar i början av räkenskapsperioden	-1,4	-0,3	0,0	0,0
Avskrivningar 01.01–31.12	-1,0	-1,1	0,0	0,0
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar 31.12	-2,4	-1,4	0,0	0,0
Balansvärde 31.12	22,1	16,3	0,0	0,0
Förskottsbetalningar och pågående anskaffningar				
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	14,0	11,1	0,0	0,0
Ökningar / minskningar under räkenskapsperioden	-1,3	3,0	0,0	0,0
Balansvärde 31.12	12,7	14,0	0,0	0,0
Materiella tillgångar totalt	140,9	144,7	0,0	0,0



STYRELSENS VERKSAMHETSBERÄTTELSE

BOKSLUT

BOKSLUTETS UNDERSKRIFTER

REVISIONSBERÄTTELSE

Investeringar, milj. euro	Moderbolag 31.12.2022	Moderbolag 31.12.2021
Andelar i koncernbolag		
Anskaffningsutgift i början av räkenskapsperioden	165,3	157,3
Ökningar / minskningar	0,0	8,0
Anskaffningsutgift i slutet av räkenskapsperioden	165,3	165,3
Bokföringsvärde 31.12	165,3	165,3

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 31.12.2022	Koncern 31.12.2021	Moderbolag 31.12.2022	Moderbolag 31.12.2021
Långfristiga fordringar				
Övriga fordringar				
Derivatfordringar	2,8	0,0	2,8	0,0
Resultatregleringar	22,4	16,0	0,0	0,0
Långfristiga fordringar totalt	25,3	16,0	2,8	0,0

31.12.2022 var fordringarna på räntesäkringsavtal cirka 2,8 miljoner euro, och de och deras bokföringspraxis samt siffror presenteras i punkten "Säkringsinstrument och säkringsredovisning" och "Specifikation av främmande kapital, Långfristigt främmande kapital".

Kortfristiga fordringar				
Fordringar från företag inom samma koncern				
Försäljningsfordringar			0,9	1,6
Övriga fordringar			33,8	28,7
Totalt			34,6	30,2

I koncernens Övriga fordringar ingår 23,8 milj. euro i koncernbankkontonas saldo.

Fordringar hos övriga				
Försäljningsfordringar	24,4	22,0	16,8	16,0
Övriga fordringar	0,9	2,2	0,0	0,4
Resultatregleringar	24,2	21,0	16,3	16,8
Totalt	49,5	45,2	33,2	33,3
Kortfristiga fordringar totalt	49,5	45,2	67,8	63,5

Specifikation av fordringarna, milj. euro	Koncern 31.12.2022	Koncern 31.12.2021	Moderbolag 31.12.2022	Moderbolag 31.12.2021
Väsentliga poster i aktiva resultatregleringarna				
Resultatregleringar gällande omsättningen	18,1	19,0	15,8	16,2
Understöd och bistånd	5,5	4,7	0,0	0,0
Företagshälsovårdens fordringar	0,2	0,2	0,0	0,0
Räntor	0,0	0,0	0,0	0,0
Övriga	1,3	1,5	0,5	0,6
Korrigerig gällande reglering, långfristig andel	21,5	11,5	0,0	0,0
Totalt	46,6	37,0	16,3	16,8

Korrigerig gällande reglering innehåller fordringar till ett värde av 35,0 milj. euro och skulder till ett värde av 21,4 milj. euro.

Specifikation av korrigerig gällande reglering, milj. euro	0–1	1–5 år	Över 5 år	Totalt
Fordringar	0,0	35,0	0,0	35,0
Skulder	-7,9	-6,4	-7,1	-21,4
Nettosaldo	-7,9	28,6	-7,1	13,6

Uppskjutna ej bokförda skattefordringar, milj. euro	Koncern 31.12.2022	Koncern 31.12.2021
Uppskjuten skattefordran på bekräftad förlust	6,3	3,6
Uppskjuten skatteskuld för regleringsfordran	-2,7	-0,8
Ej bokförda uppskjutna skattefordringar	3,6	2,8

Finansiella tillgångar, milj. euro	Koncern 31.12.2022	Koncern 31.12.2021	Moderbolag 31.12.2022	Moderbolag 31.12.2021
Finansiella värdepapper				
Placeringar i företagscertifikat (under 1 år)	10,0	0,0	10,0	0,0
Kassa och bank	19,4	16,0	19,3	15,6
Finansiella tillgångar sammanlagt	29,3	16,0	29,3	15,6

Bolagets finansiella värdepapper har värderats till nominellt värde eller till ett sannolikt lägre överlåtelsepris. För finansiella värdepapper har upptagits 0,0 milj. euro som nedskrivning av finansiella kostnader 31.12.2022 på kontot för nedskrivning av övriga finansiella värdepapper.



Noter till balansräkningens passiva

Specifikation av det egna kapitalet, milj. euro	Koncern 31.12.2022	Koncern 31.12.2021	Moderbolag 31.12.2022	Moderbolag 31.12.2021
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 förfaller inom 2–4 år, verkligt värde 31.12	0,8	0,0	0,8	0,0
Ränteswappar förfaller över 4 år, verkligt värde 31.12	2,0	0,0	2,0	0,0
Balanserad vinst (förlust) från tidigare räkenskapsperioder	10,7	5,3	0,6	0,4
Räkenskapsperioden vinst	6,9	5,4	0,0	0,3
Ackumulerade vinstmedel vid räkenskapsperiodens slut	17,6	10,7	0,7	0,6
Eget kapital totalt	175,8	166,0	158,9	156,0

Fintraffic följer Bokföringslagens 5:2 a principen (KILA 1963/2016) med att bokföra det verkliga värdet av effektiva räntesäkringarna i fond för verkligt värde i balansräkningen. Verkligt värde av ineffektiva räntesäkringar bokförs i resultaträkningens finansieringsposter. Ränteswappar förväntas vara effektiva när räntorna beräknas vara enligt räntekurvan positiva i över 50 % av avtalstiden. Alla ränteswapavtal per 31.12.2022 var effektiva och deras verkliga värde, cirka 2,8 miljoner euro, bokfördes till fullt belopp i fonden för verkligt värde. År 2021 var ett ränteswapavtal ineffektivt.

Uträkning av bolagets utdelningsbara medel, milj. euro	Moderbolag 31.12.2022	Moderbolag 31.12.2021
Balanserad vinst från tidigare räkenskapsperoder	0,6	0,4
Räkenskapsperioden vinst (förlust)	0,0	0,3
Fond för inbetalt fritt eget kapital	154,8	154,8
Fond för verkligt värde	0,0	0,0
Totalt	155,5	155,5

Bolagets aktier indelat per aktieslag och de huvudsakliga bestämmelserna för varje aktietyp enligt bolagstämman	2022	2021
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.

Specifikation av främmande kapital, milj. euro	Koncern 31.12.2022	Koncern 31.12.2021	Moderbolag 31.12.2022	Moderbolag 31.12.2021
Långfristigt främmande kapital				
Skulder till övriga				
Skulder till kreditinstitut	55,0	55,0	55,0	55,0
Derivatskulder	0,0	0,0	0,0	0,0
Effektiva räntan	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2
Resultatregleringar	1,0	0,0	0,0	0,0
Totalt	55,8	54,8	54,8	54,8

Fintraffic följer Bokföringslagens 5:2 a med att bokföra det verkliga värdet av oeffektiva räntesäkringarna i finansieringsposten. På motsvarande sätt bokförs de effektiva räntesäkringarnas verkliga värden i fonden för verkligt värde. Räntesäkringarnas verkliga värden bokförs i balansräkningen som derivatskulder och -fordringar. Vid utgången av år 2022 var fordringarna på räntesäkringsavtal cirka 2,8 miljoner euro, och de presenteras i punkten ”Långfristiga fordringar, fordringar hos övriga”. Bolaget periodiserar transaktionsavgifter av lån från finansinstitut över låneperioden i enlighet med den effektiva räntemetoden.

Skulder som förfaller senare än om fem år	Koncern 31.12.2022	Koncern 31.12.2021	Moderbolag 31.12.2022	Moderbolag 31.12.2021
Lån av finansinstitut	10,0	10,0	10,0	10,0
Resultatreglering för korrigering gällande reglering	7,1	4,1	0,0	0,0
Totalt	17,1	14,1	10,0	10,0

Den del av korrigeringar gällande regleringar som förfaller senare än om fem år nettoredovisas 2022 i långfristiga resultatregleringar.

Latenta skatteskulder, milj. euro	Koncern 31.12.2022	Koncern 31.12.2021
Från bokslutsdispositioner	2,8	2,8
Från hyllavskrivningar	-0,1	-0,1
Totalt	2,7	2,7

Bokslutspositionerna består av ackumulerad avskrivningsdifferens.



STYRELSENS VERKSAMHETSBERÄTTELSE

BOKSLUT

BOKSLUTETS UNDERSKRIFTER

REVISIONSBERÄTTELSE

	Koncern 31.12.2022	Koncern 31.12.2021	Moderbolag 31.12.2022	Moderbolag 31.12.2021
Kortfristigt främmande kapital, milj. euro				
Skulder till övriga				
Företagscertifikat	14,9	0,0	14,9	0,0
Erhållna förskott	0,1	0,0	0,1	0,0
Leverantörsskulder	19,8	20,6	0,9	1,8
Övriga skulder	3,9	4,0	0,2	0,1
Resultatregleringar	32,2	30,8	2,2	1,6
Totalt	70,9	55,4	18,2	3,5
Skulder till koncernbolag				
Leverantörsskulder			7,6	0,2
Resultatregleringar			15,9	17,2
Övriga skulder			12,8	14,9
Totalt			36,3	32,2

Koncernbankkontonas saldo 5,1 milj. euro redovisas i Övriga skulder.

	Koncern 31.12.2022	Koncern 31.12.2021	Moderbolag 31.12.2022	Moderbolag 31.12.2021
Väsentliga poster i passiva resultatregleringar				
Löner inklusive sociala avgifter	22,8	21,1	1,8	1,4
Räntor	0,1	0,0	0,1	0,0
Skatter	0,0	0,0	0,0	0,0
Regleringsskuld	7,9	7,6	0,0	0,0
Övriga	1,4	2,0	0,2	0,1
Totalt	32,2	30,8	2,2	1,6

	Koncern 2022	Koncern 2021	Moderbolag 2022	Moderbolag 2021
Säkerheter och ansvarsförbindelser, milj. euro				
Leasingavtal				
Belopp som skall betalas för leasingavtal				
Betalas under nästa räkenskapsperiod	0,9	0,5	0,2	0,0
Betalas senare	1,1	0,5	0,4	0,1
Totalt	1,9	1,0	0,6	0,1
Övriga ansvarsförbindelser				
Betalas under nästa räkenskapsperiod	22,4	25,4	0,0	0,0
Betalas under senare räkenskapsperioder	8,3	12,7	0,0	0,0
Totalt	30,7	38,1	0,0	0,0
Tidsbundna hyreskontrakt				
Betalas under nästa räkenskapsperiod	3,2	3,1	0,0	0,0
Betalas senare	47,9	10,8	38,7	0,0
Totalt	51,1	13,8	38,7	0,0
Pensionsansvar				
Tilläggsponsansvar	0,3	0,3	0,0	0,0
Totalt	0,3	0,3	0,0	0,0
Hyresansvar, garantidepositioner och övriga garantier				
Garantidepositioner	0,2	0,2	0,0	0,0
Hyresgarantier	0,1	0,1	0,0	0,0
Garantier till företag i samma koncern	0,0	0,0	0,0	0,0
Bankgarantier	1,1	1,3	1,1	1,3
Totalt	1,5	1,6	1,1	1,3

Åtagandena presenteras utan mervärdesskatt.

Fintraffic Sjötrafikledning Ab har ett tvistemål anhängigt i Helsingfors tingsrätt. Det är fråga om en fastställandetalan som gäller ensidig ändring av villkoren för anställningsförhållande. Enligt talan har bolaget som är svarande i målet inte haft rätt att ensidigt ändra på det villkor för anställningsförhållandet som gäller kärandes semesterrätt. Svaranden har bestridit talan och anser att yrkandena på fastställande ska avvisas som ogrundade, och därför har en reservering inte upptagits i bokföringen.

Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab är svarande i ett tvistemål som anknyter till bolagets verksamhet och som kan ha inverkan på bolagets ekonomiska ställning. Bolaget är dessutom svarande i ett mindre tvistemål som bolaget vunnit, men som fortfarande är anhängigt på grund av ansökan om besvärsrätt och vars slutresultat uppskattas inte ha väsentlig inverkan på bolagets ekonomiska ställning.



Finansieringsarrangemang

Koncernens räntebärande krediter vid utgången av år 2022 utgjorde cirka 70 miljoner euro. Av dessa var 55 miljoner euro långfristiga bankkrediter. Under året upptogs inte och återbetalades inte nya långfristiga bankkrediter. År 2022 introducerades ett företagscertifikatprogram om 100 miljoner euro. Vid årets utgång hade företagscertifikat med en löptid på mindre än ett år sålts till placerare till ett värde om cirka 15 miljoner euro. Vid utgången av år 2022 utgjorde koncernens långfristiga kommitterade finansieringslimiter, som är avsedda för finansiering av investeringar och driftsutgifter, sammanlagt 130 miljoner euro. Utöver detta har koncernen kontolimiter om 20 miljoner euro och företagscertifikatprogram med nominellt värde av 100 miljoner euro.

Koncernens nettoskuld vid årets utgång utgjorde 40,7 miljoner euro. Nettoskuldsättningsgraden var cirka 23 procent och soliditeten cirka 57 procent.

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.

I låneportföljen beräknas också de delar från kortftistiga lån som uppskattas som långfristiga. 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 31.12.2022 hade endast koncernens moderbolag derivatavtal.

Derivatavtal	Nominellt värde 31.12.2022	Nominellt värde 31.12.2021	Verkligt värde 31.12.2022	Verkligt värde 31.12.2021
Ränteswappar, förfaller inom 2–4 år, verkligt värde 31.12	17,5	12,5	0,8	0,0
Ränteswappar, förfaller över 4 år, verkligt värde 31.12	15,0	15,0	2,0	0,0
	32,5	27,5	2,8	0,0

Alla ränteswapavtal per 31.12.2022 var effektiva och deras verkliga värde har upptagits i balansräkningen till verkligt värde. Bland ränteswapavtalen år 2021 fanns ett ränteswapavtal som var ineffektivt på grund av negativa räntor.

Valutarisker

Fintraffic's 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 2022 fanns inga valutaterminer.

Placeringar i ränteinstrument

Fintraffic's placeringsprinciper definieras i finansieringspolicyn och placeringslimiterna har definierats separat för varje objekt. Kassamedel placeras på ett ändamålsenligt sätt med tanke på hanteringen av likvida medel under beaktande

av placeringarnas likviditet, kreditvärdighet och avkastning. Placeringarna är i huvudsak kortare än tre månader. I enlighet med den av styrelsen godkända placeringslimiten ska placeringarna ha god kreditvärdighet, dvs. de ska vara av "investment grade"-nivå hos centrala kreditvärderingsinstitut (t.ex. S&P BBB- eller bättre), eller en organisation inom den offentliga sektorn som har motsvarande kreditrisk eller ett bolag där majoritetsandelen är i kommunalt eller statligt ägo. Placeringar görs endast i ränteinstrument, till exempel bank- och företagscertifikat. Vid utgången av år 2022 utgjorde placeringarna cirka 10 miljoner euro. De hade gjorts i företagscertifikat och deras löptid var under tre månader.

Kreditrisker

Fintraffic följer upp kreditrisker aktivt. Fordringar värderas till nominellt värde eller till ett lägre sannolikt värde.

I bokslutet 31.12.2022 hade endast Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab kreditförluster.

**Transaktioner med närstående parter**

Trafikledsverket beställer väg-, sjö- och järnvägsstyrningstjänster samt kund- och informationstjänster. Den totala faktureringen för partneravtalet mellan Trafikledsverket och Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab uppgick till 149,8 miljoner euro. Avtalets kommersiella modell och fakturering byggde på ett bidrag om 5 procent som tillkommer på de transparenta kostnaderna för serviceproduktionen. Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab upphandlar väg-, sjö- och järnvägsstyrningstjänsterna som underleveranser av dotterbolagen, och dessa tjänster utgjorde sammanlagt 149,2 miljoner euro under räkenskapsperioden 2022.

År 2022 beställde Trafikledsverket utifrån ett ettårigt alliansavtal arbeten som gällde Digispårets utvecklings- och verifieringsskede från Fintraffic Järnväg Ab. Genom slutförandet av utvecklings- och verifieringsskedet undertecknades ett nytt alliansavtal, som enligt det 29.12.2022 undertecknade avtalet gäller fram till slutet av år 2027.

I slutet av år 2022 genomfördes på samma sätt som under de två föregående åren ett förvärv av affärsverksamhet mellan finska staten, företrädd av Trafikledsverket, och koncernens moderbolag Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab. Genom förvärvet överfördes tillgångsposter om

sammanlagt 4,5 miljoner euro från projekt som slutförts vid Trafikledsverket. Affärsverksamheterna överfördes vidare genom rörelseaffärer 31.12.2022 till de dotterbolag som ansvarar för respektive affärsverksamhet.

Koncernbolagens väsentliga interna poster presenteras i noterna till bokslutet i punkten för lån och fordringar hos koncernbolag. Finansieringen mellan koncernbolagen har ordnats med cash pool-arrangemang. Mellan moderbolaget och dotterbolagen har ingåtts ett avtal om koncerntjänster. Genom avtalet allokeras moderbolagets kostnader till dotterbolagen enligt särskilda fördelningsnycklar.

Transaktioner med koncernbolag eller med koncernens närstående parter motsvarar till sina villkor de transaktioner som görs med andra parter.



Underskrift av bokslut 31.12.2022

Helsingfors den 13 mars 2023

Tero Ojanperä

styrelseordförande

Kaisa Olkkonen

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 13 mars 2023

Ernst & Young Oy, Revisionssamfund

Mikko Rytilahti

CGR, OFR-revisor



Revisionsberättelse

(Översättning till svenska av det finska originalet)

Till bolagsstämman i Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab

Revision av bokslutet

Uttalande

Vi har utfört en revision av bokslutet för Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab (fo-nummer 2942108-7) för räkenskapsperioden 1.1–31.12.2022. 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. Risker för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på fel, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av moderbolagets eller koncernens interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med



hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.

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

- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i bokslutet, däribland noterna, och om bokslutet 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.

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 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 13.3.2023

Ernst & Young Ab
revisionssamfund

Mikko Rytilahti
CGR, OFR-revisor



FINTRAFFIC, LÖNEBOSTÄLLSPORTEN 1, 00240 HELSINGFORS