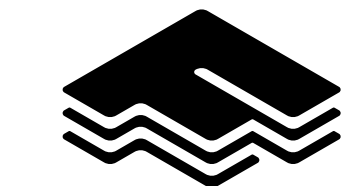




Verksamhetsberättelse och bokslut 2024



Fintraffic



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 sysselsatte 1 196 personer vid årets slut.

Så här läser du rapporthelheten



Årsöversikt 2024

Strategi, centrala händelser 2024 och översikt över hållbarheten.

[Läs rapporten här.](#)



Redogörelse för förvaltning och ersättningar 2024

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

[Läs rapporten här.](#)



Verksamhetsberättelse och bokslut 2024

Beskrivning av bolagets verksamhet 2024 samt sammanfattning av bolagets ekonomiska resultat och ekonomiska ställning.

Moderbolaget
Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab svarar för ekosystem-och koncerttjänster.

Dotterbolag
Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab svarar för flygtrafiktjänster.

Fintraffic Sjötrafikledning Ab svarar för sjötrafikledningen.

Fintraffic Järnväg Ab svarar för styrningen och ledningen av järnvägstrafiken.

Fintraffic Väg Ab svarar för styrningen och ledningen av vägtrafiken.

Innehåll

Styrelsens verksamhetsberättelse	3
Bokslut	11
Koncernens resultaträkning	12
Koncernens balansräkning	13
Koncernens finansieringsanalys	14
Moderbolagets resultaträkning	15
Moderbolagets balansräkning	16
Moderbolagets finansieringsanalys	17
Noter	18
Underskrifter av bokslut och verksamhetsberättelse	26
Revisionsberättelse	27

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

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



Styrelsens verksamhets- berättelse 1.1–31.12.2024

STYRELSENS VERKSAMHETSBERÄTTELSE

Bolagets verksamhet

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic är ett statsägt bolag med specialuppgifter som grundades 2018 och som verkar under kommunikationsministeriets ägarstyrning. Moderbolagets hemort är Helsingfors. Koncernen hade vid räkenskapsperiodens slut verksamhet i Helsingfors, Vanda, Tammerfors, Åbo och Uleåborg samt på 23 andra orter.

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab är koncernens moderbolag och svarar för att producera ekosystem- och koncerntjänster. Till koncernen hör Fintraffic Flygtrafiktjänst 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 Väg Ab, som svarar för styrning och ledning av vägtrafiken. Moderbolaget äger 100 procent av aktiestocken i koncernens dotterbolag.

Fintraffic-koncernen (nedan också Fintraffic, bolaget) producerar nödvändiga tjänster för trafikstyrning och trafikledning som samhället, näringslivet samt myndigheterna behöver. Med tjänsterna säkrställs säker och smidig trafik samt trafikstyrningens och trafikledningens funktionssäkerhet i alla situationer. Ett effektivt trafik- och logistiksystem behöver sammanhängande data i realtid om förhållandena och händelser i trafiken. Fintraffic samlar in, administrerar och delar öppna data i sina gränssnitt samt

BOKSLUT

UNDERSKRIFTER AV BOKSLUT OCH VERKSAMHETSBERÄTTELSE

REVISIONSBERÄTTELSE

bygger upp trafikens datainfrastruktur genom att skapa appar, gemensamma verksamhetsmodeller och partnerskap med hjälp av aktiviteterna i ekosystemet.

Verksamhetsmiljö och kunder

Effekterna av Rysslands anfallskrig har liksom tidigare år synts i Fintraffics verksamhet. Verksamhetens kontinuitetshantering samt trafik- och cybersäkerheten har vidareutvecklats. Bolaget har samarbetat med finska myndigheter för att säkerställa den allmänna trafik- och gränssäkerheten. Liksom andra aktörer inom trafikbranschen utsattes bolaget för cyberattacker, men effekterna av dem var begränsade. Liksom tidigare år påverkar de sanktioner som fortfarande är i kraft trafikvolymerna inom flygtrafiktjänsten, även om konsekvenserna minskar stegvis. År 2024 var flygvolymen i Finlands luftrum 80 procent av nivån 2019, medan förhållandet ett år tidigare var 70 procent. I och med de höjda priserna per enhet för tjänsterna blev flygtrafiktjänstens verksamhet vinstbringande efter fyra förlustbringande år.

Under den senaste tiden har både den internationella och den nationella lagstiftningen uppdaterats avsevärt och påverkar förutom informationssäkerheten och beredskapen även regleringen av trafik och data. Kraven på rapportering enligt ansvarsdirektivet gäller eventuellt bolaget från och med rapporteringen 2025. Fintraffic har på förhand byggt upp de verksamhetsmodeller som de uppdaterade lagstiftnings-

kraven förutsätter samt utvärderar tillsammans med ägare och intressentgrupper lagändringarnas inverkan på bolagets tjänsteproduktion.

För att begränsa statens skuldsättning och uppnå budgetbalans krävs sparåtgärder och prioriteringar även inom trafiksektorn. Cirka 65 procent av omsättningen för de tjänster som Fintraffic producerar säljs till kunder inom den offentliga sektorn som verkar med skattemedel. Fintraffic stöder hållbarheten i den offentliga ekonomin genom att digitalisera trafiksektorn och långsiktigt se till att den egna verksamheten är effektiv. Under räkenskapsperioden var Trafikledsverket den största kunden med en andel på 63 procent av omsättningen. Andra kunder inom den offentliga sektorn var Transport- och kommunikationsverket Traficom, försvars- och säkerhetsmyndigheter, hamnar, städer och kommuner. Dessutom erbjöd Fintraffic tjänster bland annat till flygbolag, flygplatser och internationella flygtrafiktjänstaktörer samt fungerade som organisatör av trafikens exportkluster för flera finländska företag som siktar in sig på den internationella marknaden.

Räkenskapsperiodens viktigaste händelser

Säkerhet

En central uppgift i Fintraffics verksamhet är att kontinuerligt utveckla säkerhetsnivån i trafiksystemet, trafikledningen och trafikstyrningen. Säker-



hetsarbete ingår i bland annat trafikstyrningssäkerheten, störningshanteringen, riskhanteringen, beredskapen, hanteringen av säkerhetsincidenter, informations- och cybersäkerheten samt företagssäkerheten.

Koncernen fortsatte det långsiktiga arbetet med säkerhetsledning. Förbättringen av kontrollcentralernas beredskapsnivå fortsatte genom att utveckla möjligheten till funktionell och teknisk reservanvändning mellan centralerna. Säkerheten hölls på en utmärkt nivå. Bolagets verksamhet orsakade inga olyckor. Under 2024 förhindrade sjötrafikledningen 14 potentiella grundstötningar. Smidigheten i trafiken hölls på en bra nivå inom alla trafikformer, även om GPS-störningen i Finland påverkade flygtrafiktjänstens och sjötrafikledningens verksamhetsmiljö. En betydande data- och cybersäkerhetsincident rapporterades (en incident år 2023).

Fintraffic samarbetar i stor utsträckning med myndigheter genom att stödja försvars- och säkerhetsmyndigheters verksamhet genom att tillhandahålla trafikledningstjänster, en lägesbild över trafiken och trafikdata. Informationsrelaterade möjligheter och risker syns i stor utsträckning i samhället. År 2024 upprättades system för hantering av informations- och cybersäkerhet i enlighet med ISO27001 så att de uppfyller NIS2-kraven i koncernens olika affärsverksamheter. Dessutom inleddes planeringen

för att förbättra riskhanteringen och kontinuiteten i affärsverksamheten samt uppfylla kraven i CER-direktivet i slutet av 2026.

Flygtrafiktjänst

Liksom tidigare år påverkade Rysslands anfallskrig flygtrafiktjänstens verksamhet. Med flygtrafiktjänsterna säkerställdes en så smidig och säker flygtrafik som möjligt i Finlands luftrum trots GPS-störningar. Driftsutgifterna och investeringarna dimensionerades så att de motsvarar den rådande flygtrafiken samtidigt som en tillräcklig servicenivå säkerställdes i takt med den stegvisa återhämtningen av driftsgraden. Flygtrafiktjänstens ekonomiska situation stimulerades av den genomsnittliga höjningen av priserna per enhet för tjänsterna med 30 procent, vilket gjorde att affärsverksamheten åter var vinstbringande efter fyra förlustbringande år.

Inom flygtrafiktjänsten fortsatte projekt som är centrala för utvecklingen av verksamheten. Genom programmet FINEST eftersträvas gemensamma, gränsöverskridande flygtrafiktjänster med Estland. I samarbete med flygplatsoperatören Finavia inleddes en systemkonkurrensutsättningen för fjärrflygledningsprojektet MROT. Målet med projektet är att minska kostnaderna och förbättra flygtrafiktjänsternas funktionssäkerhet på flygplatserna. Under ledning av Transport- och kommunikationsverket

Traficom deltog bolaget i definitionen av projektet Ilmatila 2027, där man särskilt förbereder sig på att beakta de nya jaktplanens behov i början av 2027.

Flygtrafiktjänstens ledningssystem certifierades under 2024 (ISO9001). Likaså slutfördes definitionen av prestationsplanen RP4 som omfattar åren 2025–2029. Den nya prestationsplanen torde fastställas inom EU under 2025. Prestationsplanen är en del av Europeiska kommissionens projekt Single European Sky (SES), där målet är att förbättra flygtrafiktjänsternas prestationer i Europa. Prestationsplanen utgör ramen för affärsverksamheten och ställer upp mål för de fyra delområdena säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet.

Järnvägstrafikstyrning

Som ett resultat av det fleråriga fjärrstyrningsarbetet som stärker automatiseringen och funktionssäkerheten inom järnvägstrafikstyrningen kunde de separata driftställena som funnits på flera orter koncentreras till fyra stora centraler. Genom utvecklingsarbetet möjliggjordes en mer kostnadseffektiv produktion av tjänster vid stora kontrollcentraler. Även styrningen av bangårdstrafiken överfördes delvis från underleverantörerna till den egna centraliserade fjärrstyrningen. Andra betydande utvecklingsarbeten genomfördes bland annat inom kapacitetstjänsterna och vid driftcentralerna.

Digispår-projektet för att förnya den finländska järnvägstrafiken fortsatte utvecklings- och verifieringsarbetet som sträcker sig fram till 2027. I arbetet fastställs teknologi, en driftmodell och en preciserad färdplan för Digispårets systemhelhet som tas i bruk i hela landet. Därtill genomförs det första banavsnittet mellan Lielax och Björneborg/Raumo och tas i bruk. Byggarbetet på det första banavsnittet inleddes 2024. Likaså testades ett radionätbaserat ETCS-system i stor utsträckning på banavsnittet Kouvola–Kotka/Fredrikshamn. Under 2024 beslöt man att säkerhetsanordningar även i fortsättningen blir Trafikledsverkets egendom. I slutet av året fattade Finlands riksdag i samband med godkännandet av budgeten beslut om att inleda Digispårets genomförandefas.

Säkerhetsnivån särskilt i fråga om banarbeten har varit föremål för en mer omfattande granskning. Det har satsats på att förbättra säkerhetsnivån genom ändring av verksamhetssätten och effektivisering av uppföljningen. År 2024 påverkades järnvägstrafiken av omfattande störningssituationer och infrastrukturskador. Dessutom återspeglades stridsåtgärderna på järnvägarna särskilt i godstrafiken.

Vägtrafikstyrning

Satsningarna inom vägtrafikstyrningen 2024 gällde i synnerhet förbättring av funktionssäkerheten och förnyande av livscykelhanteringen. Nya lösningar



genomfördes bland annat för olika tunnelobjekt, datakommunikationsnät, vägväderanordningar samt trafikanordningar och trafikstyrningssystem längs vägen. Ersättningsinvesteringen i Nordsjötunneln inklusive förberedande arbeten planerades för att göra investeringen som inleds 2025 smidigare. Dessutom utvecklade bolaget livscykelhanteringen för det omfattande utrustningsbeståndet. Kontinuerligt nationellt och internationellt utvecklingsarbete gjordes också för att få en bättre lägesbild över trafiken och garantera funktionssäkerheten.

Arbetet med att utveckla intelligenta trafiksystem för vägtrafiken fortsatte. Inom vägtrafikstyrningen pilottestades för första gången i Finland informationsutbyte mellan trafikljus och fordon enligt EU-standarder. Data som samlats in från trafiklednings-, väglags- och väderanordningar förädlades till uppgifter om väglag, förhållanden och störningar som underlättar för myndigheter och trafikanter. Väglagsdata i realtid utnyttjades i stor utsträckning också i vägunderhållet, där väglagsinformationens betydelse framhölls särskilt under vintersäsongen. Under 2024 skickade Fintraffic 10 000 trafikmeddelanden och tog emot nästan 120 000 kundsamtal. Fintraffic's trafikmeddelanden kunde även delas direkt till olika biltillverkarens navigationssystem.

Sjötrafikledning

Inom sjötrafikledningen genomfördes serviceutveckling i anslutning till säkerheten 2024. Längs Finlands kuster infördes 18 nya områden med mötes- och omkörningsförbud för fartygstrafik. Dessutom togs det första skyddsområdet för specialtransporter i bruk i Ingå farled. Med skyddsområdet säkerställs att LNG-tankfartygen kan färdas säkert. Inom sjötrafikledningen fortsatte liksom året innan arbetet med att utveckla informationshanteringssystemet NEMO. Systemet som färdigställs 2025 bedöms förbättra smidigheten i industri- och handelstransporterna som en del av hamnlogistiken. I arbetet med att utveckla tjänsterna utnyttjades stöd från EU:s finansieringsprogram. Vid sidan av NEMO infördes systemet Nautilus, som moderniserar anmälningsprocesserna för små passagerarfartyg och stöder myndigheternas verksamhet.

På sommaren köpte sjötrafikledningen affärsverksamheten Port Activity och de immateriella rättigheterna i anslutning till den. Genom affärsförvärvet säkerställdes kontinuiteten i Port Activity-tjänsten och dess planerade utveckling möjliggjordes. Målet med tjänsten är att påskynda affärsverksamhetens tillväxt inom sjöfartsbranschen och förbättra de kommersiella verksamhetsförutsättningarna för dem som tillhandahåller hamntjänster. Tjänsten stöder en effektiv verksamhet i hamnarna, hos

hamnaktörerna och hos tjänsteleverantörerna i anslutning till dem. I och med ägarbytet bytte tjänsten namn till D/S POLO och dess användning utvidgades internationellt.

Digitala ekosystemtjänster

År 2024 användes Fintraffic's digitala tjänster mer aktivt än tidigare. Antalet servicebesök var nästan tre gånger större än året innan, sammanlagt 7,8 miljoner besök. Bolagets populäraste tjänst, Fintraffic Appen, belönades med priset Finlands bästa kundgärning. Även användningen av tjänsterna Trafikläget och Responskanalen utvecklades gynnsamt.

Jämfört med 2023 gjordes 30 procent fler förfrågningar i Fintraffic's gränssnittstjänster. Det gjordes 6,1 miljarder förfrågningar i gränssnitten för trafikdata i tjänsten Digitraffic. Finländska reseplanerare för kollektivtrafik utnyttjar i stor utsträckning det gemensamma dataunderlaget på plattformen Digitransit; år 2024 gjordes 17 miljarder gränssnittsänrop.

År 2024 inledde Fintraffic i enlighet med eFTI-förordningen ett utvecklingsarbete för att införa elektroniska fraktsedlar i samarbete med det sameuropeiska eFTI4EU-projektet. I slutet av året fanns det 226 aktörer i trafikens dataekosystem som samordnas av Fintraffic. Fintraffic främjade internationaliseringen av aktörerna i trafikens dataekosystem i projektet Exportklustret som finansieras av Business Finland.

Tio aktörer deltar i samarbetet. De sameuropeiska tjänsterna för delning av trafikdata utvecklades i det EU-finansierade projektet European Mobility Data Space, där målet är att skapa en modell för hur städer levererar sina trafik- och gatuuppgifter till nationella datalager.

Effektivisering av verksamheten

En fortlöpande förbättring av kostnadseffektiviteten är ett av de centrala målen för av trafikstyrningen i enlighet med Fintraffic's strategi. De fördelar som effektiviseringen av väg- och järnvägstrafikstyrningen och sjötrafikledningen medför överförs helt från Fintraffic till Trafikledsverket. Inom flygtrafik-tjänstens verksamhet sammankopplas effektiviseringen med prestationsplanerna i enlighet med EU-bestämmelserna, där alla aktörer inom luftfartsbranschen drar nytta av effektiviseringen. I alla trafikformer verifieras effektiviseringen av en utomstående inspektör.

2022 beslutade Fintraffic's styrelse att eftersträva en effektivisering på 30 miljoner euro inom väg- och järnvägstrafikstyrningen samt sjötrafikledningen under perioden 2023–2028. Fram till 2024 har bolaget konstaterat en kumulativ effektivisering på 15 miljoner euro genom en höjning av automatiseringsgraden, organisering av trafikstyrningens verksamhet och kostnadseffektiva upphandlingar.



Genom att utnyttja skalfördelar har bolaget utvidgat sina tjänster utan att kostnaderna har ökat i samma proportion.

Statens revisionsverk (VTV) gjorde 2024 en granskning av den reform som genomfördes inom förvaltningsområdet 2019, ur vilken Transport- och kommunikationsverket Traficom, Trafikledsverket och Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab uppstod. Statens revisionsverk bekräftade att reformen av arbetsfördelningen inom förvaltningsområdet förtydligade verksamheten och förbättrade effektiviteten. Samtidigt bekräftade ministeriet att Fintraffic uppnått sitt effektiviseringsmål för 2019–2022.

På grund av konsekvenserna av Rysslands anfallskrig blev trafikmängderna inom flygtrafiktjänsten liksom tidigare år mycket lägre än prognoserna i RP3-prestationsplanen. På motsvarande sätt uppnåddes inte heller besparingarna, varvid utvecklingsmålen för enhetskostnaderna inte uppnåddes 2024. Eftersom man sörjde för en kostnadseffektiv serviceproduktion underskred de faktiska kostnaderna dock de kostnader som fastställts i prestationsplanen. Effektiviseringsmålen för flygtrafiktjänsten 2025–2029 fastställs i RP4-prestationsplanen under 2025.

Ansvarsstyrning

Fintraffics ansvarsfullhet kulminerar i en effektiv produktion av trafikstyrnings- och trafiklednings-

tjänster för att utveckla och upprätthålla ett tryggt, smidigt och miljömässigt hållbart trafiksystem i samhället. Fintraffic har större genomslagskraft än sin storlek. Bolaget säkerställer tillgången till öppna trafikdata och stöder vidareförädling av dem och främjar därmed samhällets konkurrenskraft.

År 2024 gjorde bolaget sina principer för ansvarsstyrning smidigare genom att fastställa koncernens ansvarspolitik samt bygga upp ett program för samhällsansvar som sträcker sig till 2030 och vars mål och åtgärder har integrerats i bolagets strategi och affärsverksamhet. Bolaget förberedde sig på rapportering enligt CSRD-kraven genom att uppdatera analysen av dubbel väsentlighet samt genom att bygga upp en uppföljning av ansvarsfullheten. Våren 2025 publicerar bolaget, ett år före den tidsfrist som anges i direktivet, den första versionen av sin ansvarsrapport för år 2024 till den del de uppgifter som ska rapporteras är färdiga.

Huvudstadsregionens lokalprojekt

Det första skedet av Fintraffics lokalprojekt för huvudstadsregionen färdigställdes och personalen inom förvaltningen flyttade till centraliserade lokaler hösten 2024. Väg- och järnvägstrafikstyrningens lokaler blir klara 2025–2026. De nya lokalerna möjliggör skalbara arbetslokaler för experter i huvudstadsregionen för framtida behov samt samarbetsmöjligheter med viktiga intressegrupper.

Koncernens resultatutveckling

Fintraffic-koncernens omsättning var 253,6 (242,2) miljoner euro. Av omsättningen utgjordes 60 (64) procent av styrnings- och ledningstjänster för väg-, sjö- och järnvägstrafiken som hade beställts av Trafikledsverket. Tjänsternas försäljningsvärde enligt partnerskapsavtalet uppgick till 151,8 (153,9) miljoner euro. Riksdagen fastställer det årliga maximivärdet för partnerskapsavtalets omfattning. Omsättningen under räkenskapsperioden underskred det maximala beloppet på 168 miljoner euro som fastställts för 2024. Utöver de trafikstyrnings- och trafikledningstjänster som erbjuds inom ramen för partnerskapsavtalet erbjöd Fintraffic Trafikledsverket bland annat utvecklings- och verifieringstjänster för Digispår för 9,2 (10,1) miljoner euro.

Tabell 1: Nyckeltal för Fintraffic-koncernen

	2024	2023	2022
Omsättning (M€)	253,6	242,2	228,9
Resultat före boksluts-dispositioner och skatter (M€)	15,1	5,4	6,9
Resultat före boksluts-dispositioner och skatter (%)	6,0	2,2	3,0
Räkenskapsperiodensresultat (M€)	14,9	5,0	6,9
Investeringar (M€)	54,0	45,0	38,9
Räntebärande skulder (M€)	50,7	72,7	69,8
Soliditet (%)	64,7	59,1	57,8
Nettoskuldsättningsgrad (%)	22,5	25,2	23,0
Antal anställda i genomsnitt (årsverken)	1 128	1 093	1 052

Även om Rysslands anfallskrig liksom tidigare år påverkade efterfrågan på flygtrafiktjänster, ökade den fakturerade omsättningen från föregående år med 31 procent till 85,9 (65,5) miljoner euro med stöd av de höjda priserna per enhet. I omsättningen ingick dessutom en mindre korrigering än året innan på 2,9 (8,7) miljoner euro som grundar sig på genomförandet av den prestationsplan som EU fastställt.

Koncernens vinst efter skatt under räkenskapsperioden var 14,9 (5,0) miljoner euro. Verksamheten tillsammans med Trafikledsverket var stabilt lönsam på basis av en kostnadsbaserad kommersiell modell. Flygtrafiktjänstens affärsverksamhet blev vinstbringande med stöd av en positiv prisutveckling efter de förlustbringande åren 2020–2023. Koncernens resultat före bokslutsdispositioner och skatter var 15,1 (5,4) miljoner euro, 6,0 (2,2) procent av omsättningen, vilket överskred Fintraffics målnivå för måttlig lönsamhet på lång sikt något, 3–5 procent av omsättningen. I tabell 1 visas koncernens centrala nyckeltal. I tabell 2 har de affärsspecifika nyckeltalen sammanställts.

Moderbolaget trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s omsättning var 164,8 (166,7) miljoner euro. Moderbolagets omsättning bildades genom de av Trafikledsverket beställda och av dotterbolagen köpta väg- järnvägstrafikstyrningstjänsterna samt sjötrafikledningstjänsterna, ekosystemtjänsterna samt koncernens interna tjänster. Omsättningen



sjönk med 1,1 procent jämfört med året innan i och med ändringarna i trafikstyrningstjänsterna som producerades för Trafikledsverket.

Moderbolagets resultat före bokslutsdispositioner och skatter var -0,2 (-0,1) miljoner euro, -0,1 (-0,1) procent av omsättningen. Räkenskapsperiodens resultat var 0,2 (0,0) miljoner euro. Soliditeten var 64,9 (60,1) procent. Under räkenskapsperioden var det genomsnittliga antalet anställda 76 (73). Antalet anställda ökade huvudsakligen till följd av utvecklingsuppgifterna som genomfördes inom koncernen och att resurser allokerades för utvecklingen av det digitala ekosystemet. 2024 gav moderbolaget Fintraffic liksom året innan Flygtrafiktjänst Ab 6,2 (6,0) miljoner euro i koncernbidrag.

Investeringar och FoU-verksamhet

År 2024 investerade Fintraffic-koncernen 54,0 (45,0) miljoner euro. Det första skedet av huvudstadsregionens lokalprojekt blev klart 2024 och personalen

inom förvaltningen flyttade till nya ändamålsenliga lokaler. Projektet fortsätter 2025. De viktigaste investeringarna i järnvägstrafikstyrningen var utvecklingen av trafikledningssystemen och fjärrstyrningssystemet i Norra Finland. Inom vägtrafikstyrningen slutfördes vägväderstationernas ersättningsinvesteringsprogram, belysningen i Mästartunneln i Esbo förnyades och förberedelserna inför det största projektet de kommande åren – ersättningsinvesteringen i tekniken i Nordsjötunneln i Helsingfors – inleddes. Inom sjötrafikledningen fortsatte systeminvesteringarna i det nationella informationshanteringssystemet för sjöfarten NEMO. Inom flygtrafiktjänsten fokuserade man på de mest kritiska reparationsinvesteringarna samtidigt som man förberedde sig på den betydande utvecklingen av fjärrflygledningssystemet under de närmaste åren.

Fintraffic's forsknings- och utvecklingsverksamhet är småskalig och fokuserar på automatisering och processutveckling av tjänsteproduktionen samt

utveckling av nya tjänster. I utvecklingsarbetet har utnyttjandet av moderna tekniska lösningar en central roll som en del av investeringslösningarna. År 2024 satsade man på digitala verktyg för prognostisering och riskbedömning i anslutning till trafik och väglag, på att bygga upp lägesbilda- och optimeringsmetoder som förbättrar effektiviteten och säkerheten samt på att påskynda utnyttjandet av artificiell intelligens. År 2024 uppgick FoU-verksamheten till 2,5 miljoner euro. Utöver FoU-verksamheten fortsatte man 2024 i samarbete med Trafikledsverket att främja utvecklings- och verifieringsarbetet inom Digispår-projektet som syftar till att förnya tågövervakningen.

Finansiering, balansräkning och ekonomisk ställning

Fintraffic's ekonomiska ställning framgår av resultaträkningen och balansräkningen. Koncernens ekonomiska ställning är god. Räkenskapsperiodens resultat var 14,9 (5,0) miljoner euro. I koncernens resultat ingick en latent regleringsfordran på 2,9 (8,7) miljoner euro som bokförts i flygtrafiktjänsten.

Koncernens investeringar 2024 finansierades internt. Kassaflödet från flygtrafiktjänstens verksamhet visade ett överskott under räkenskapsperioden. Koncernens kassaflöde efter investeringarna uppvisade ett överskott på 1,7 miljoner euro. Bolaget amorterade skulder som förfallit till betalning under

räkenskapsperioden. Även om man med hjälp av uppdaterade låneavtal förberedde sig på nya lånebehov med samarbetsbankerna, fanns det inget behov av att lyfta nya lån. Utöver banklånen bestod bolagets skuldfinansiering liksom tidigare år av emitterade företagscertifikat. Enligt finansieringspolicyn var bolagets lånemedel till 50 procent ränteskyddade, vilket innebär att utvecklingen av finansieringskostnaderna var måttlig. Nettoskulderna var i slutet av räkenskapsperioden cirka 43,5 (45,2) miljoner euro och nettoskuldsättningsgraden måttlig precis som året innan, 22,5 (25,2) procent. Koncernens soliditet var 64,7 (59,1) procent. Koncernens likviditet och soliditet var fortsatt starka.

Icke-finansiella nyckeltal
Personal

År 2024 sysselsatte Fintraffic-koncernen i genomsnitt 1198 (1160) personer. Av dessa var 25 procent kvinnor och 75 procent män. Personalens genomsnittsålder var 45 (46) år. År 2024 anställdes 114 (142) nya medarbetare. Avgångsomsättningen var 5,9 (6,5) procent. Utvecklingen av nyckeltalen för personalen har sammanfattats i tabell 3. I bolagets redogörelse för förvaltning och ersättningar beskrivs principerna för ersättning samt ersättningar som utbetalats till personalen. Hela personalen omfattas av resultatbonussystemet som fastställts av moderbolagets styrelse.

Tabell 2: Nyckeltal för Fintraffic's affärsområden

	Flygtrafik-tjänst	Järnvägstrafik-styrning	Vägtrafik-styrning	Sjötrafik-ledning	Digitala ekosystem-tjänster
Omsättning (M €)	88,7 (74,2)	86,5 (90,1)	54,5 (54,9)	20,8 (20,0)	3,4 (3,1)
Resultat före bokslutsdispositioner och skatter (M€)	8,1 (-2,3)	4,5 (4,7)	2,7 (2,8)	0,5 (0,8)	-0,3 (-0,1)
Resultat före bokslutsdispositioner och skatter (%)	9,1 (-3,1)	5,2 (5,2)	5,0 (5,1)	2,2 (4,0)	-8,4 (-2,8)
Antal anställda i genomsnitt	425 (420)	495 (477)	96 (91)	106 (100)	7 (5)



Tabell 3: Nyckeltal för Fintraffic-koncernens personal

	2024	2023	2022
Antal anställda i genomsnitt	1 198	1 160	1 133
Antal anställda vid årets slut	1 196	1 180	1 131
Utbetalda löner och arvoden (M€)	90,1	85,7	82,1
Personalkostnader (M€)	107,7	103,3	99,6
Sjukfrånvaro-%	2,4	2,5	3,6

Helhetsbetyget i enkäten om arbetstillfredsställelse steg från 3,9 till 4,0. Personalens rekommendationsvilja eNPS var 26 år 2024 och hölls på en god nivå. Personalens arbetshälsa och välbefinnande stärktes på ett mångsidigt sätt med hjälp av olika stödåtgärder. År 2024 inleddes programmet Fit for Future för att stödja arbetstagarnas viktkontroll och arbetsförmåga på längre sikt. Nuläget och utvecklingsbehoven för bolagets strategiska kompetenser kartlades genom kompetenskartläggningar av experter. Personalens kompetens utvecklades i stor utsträckning genom yrkesinriktade utbildningsprogram. Inom koncernen inleddes ett utvecklingsprogram för företagskulturen som stöder bolagets förutsättningar att genomföra sin strategi. Tio arbetsolyckor och 18 pendlingsolyckor inträffade bland Fintraffics medarbetare. Ingen av olyckorna på arbetsplatsen ledde till sjukfrånvaro, så olycksfallsfrekvensen var 0 år 2024.

Under 2024 fördes omställningsförhandlingar inom flygtrafiktjänsten för det fjärrflyglednings-

projekt som tjänsten förberett samt inom järnvägstrafikstyrningen i samband med omorganiseringen av arbetsuppgifter inom störningshantering i järnvägstrafiken. Dessa omställningsförhandlingar ledde inte till personalnedskärningar. Inom järnvägstrafikstyrningen fördes dessutom omställningsförhandlingar om stängningen av det separata verksamhetsstället i Korttio, som ledde till en minskning av arbetskraften med en person.

Miljö

Fintraffic förbättrar nivån på miljöskyddet i sin affärsverksamhet genom att se till att de förpliktelser som är bindande för verksamheten fullgörs och säkerställa en långsiktig ledning av miljömålen. Fintraffic utför effektivitetsarbete genom att i sin egen verksamhet främja uppnåendet av intressentgruppernas miljömål samt allmänt genom att stödja mer omfattande samhällელიga och miljömässiga principer, såsom hållbar utveckling.

Bolaget gjorde ledningen av miljöansvaret och måluppställningen smidigare som en del av företagets program för samhällsansvar som utarbetades 2024. Fintraffic har förbundit sig till den finska statens mål om koldioxidneutralitet och minskar de betydande scope 1- och 2-växthusgasutsläppen från sin egen verksamhet till noll före slutet av 2030. Dessutom är målet att uppnå koldioxidneutralitet även i betydande upphandlingar före 2035. Utsläppen

från Fintraffics egen verksamhet (scope 1 och 2) var 300 CO₂-ton 2024. De totala utsläppen (scope 1, 2, 3) var 29 200 CO₂-ton. År 2024 inleddes åtgärder för att utveckla rapporteringen av direkta och indirekta utsläppskällor som uppkommit i värdekedjan (scope 3). I fortsättningen kommer miljöansvaret att styra upphandlingsbesluten i högre grad. För centrala upphandlingar fastställs åtgärder för koldioxidsnålhet genom affärsverksamhetsbeslut och upphandlingarnas koldioxidsnålhet främjas systematiskt.

Fintraffic har följt riktlinjerna i Europeiska unionens klassificeringssystem för hållbar finansiering, EU-taxonomin, som trädde i kraft 2020. Hittills har företaget inte identifierat att någon affärsverksamhet uppfyller kraven i taxonomin. Bolaget äger begränsat med fastigheter och använder endast få fordon, varvid antalet ekonomiska funktioner som uppfyller kraven i taxonomin är oväsentligt. Bolaget förbereder sig på att vid behov uppdatera sin analys i takt med att tolkningarna av lagen utvecklas.

Riskhantering

Fintraffic har som mål att säkerställa en hög nivå på tjänsterna för trafikstyrning och trafikledning och säkerhetskulturen samt verksamhetens kontinuitet i olika situationer. Genom ett proaktivt funktionssätt strävar Fintraffic efter att minimera olyckor i trafiken. Bolaget har en heltäckande policyer för hantering av centrala affärsrisker. Koncernens risker inklusive

metoder för riskhantering kartläggs regelbundet två gånger per år.

På grund av det geopolitiska läget är informations- och cybersäkerhetsrisken hög. I hela bolaget har informations- och cybersäkerheten utvecklats enligt ISO27001-hanteringssystemet, vilket också uppfyller kraven i NIS2-direktivet. Fintraffic har utsatts för cyberattacker, men tack vare informationssäkerhetsarbetet har effekterna varit begränsade.

I Fintraffics verksamhetsmiljö kan olika GPS-störningar och störningar av kritisk infrastruktur i värsta fall orsaka risker för trafiksäkerheten. De centrala rollerna i bolagets beredskap är framförhållning, säkerställande av de tekniska systemens funktionssäkerhet samt ett nära säkerhetssamarbete såväl internt som med säkerhetsmyndigheterna.

En central osäkerhetsfaktor i flygtrafiktjänsten som återhämtar sig från effekterna av Rysslands anfallskrig är den allmänna utvecklingen i luftfartsbranschen samt eventuella plötsliga förändringars inverkan på affärsverksamhetens ekonomiska förutsättningar. Prestationsplanen RP4 som styr flygtrafiktjänstens måluppställning och prissättning för åren 2025–2029 bedöms godkännas av EU före sommaren 2025. Beredskapen för allmänna långsiktiga förändringar i luftfartens utveckling förutsätter kontinuerlig förbättring av effektiviteten,



vilket är möjligt bl.a. genom att bygga upp fjärrflygledningstjänster samt genom att intensifiera samarbetet med Estland inom FINEST-projektet.

Staten har i sin ägarstrategi fastställt en specialuppgiftsroll för Fintraffic som producent och utvecklare av de trafikstyrnings- och ledningstjänster som myndigheterna behöver samt som insamlare, administratör och utnyttjare av information i anslutning till trafikstyrningen och möjliggörare av ny affärsverksamhet som uppstår på marknaden. För att kunna utföra specialuppgiften i anslutning till information helt och hållet krävs att lagstiftningen om verksamheten uppdateras och att arbetet med trafikens dataekosystem finansieras. Underskottet i statsfinanserna leder till att projekt och tjänster som finansieras med offentlig finansiering dimensioneras enligt anslagen eller alternativt till att eventuella nya finansieringskällor måste identifieras.

För att hantera de ekonomiska riskerna är det viktigt att säkerställa verksamhetens effektivitet och vid behov prioritera uppgifter inom tjänsteproduktionen inom ramen för statens budgetanslag och gränserna för efterfrågan på flygtrafik. Även om inflationen och ränteutvecklingen normaliserades 2024 förbereder sig bolaget på kostnadshöjningar med fördröjning både i upphandlingar och i kollektivavtalsförhandlingar. Man har skaffat lånefinansiering från flera finansinstitut och låneportföljen har en tidsmässig spridning. Bolaget har till 50 procent

skyddat sig mot ränterisker med räntederivat. I fråga om den oskyddade låneandelen samt tilläggsskulden är bolaget utsatt för ränterisker. Bolagets skuldsättning under de senaste åren har varit begränsad, då förbättringen av flygtrafiktjänstens lönsamhet betydligt har ökat inkomstfinansieringens andel av finansieringen av investeringar. Villkoren för de lån bolaget tagit är rimliga tack vare Fintraffics goda ekonomiska ställning och ägarbas.

Digispår-projektet är ett långvarigt men nödvändigt projekt för att möjliggöra en säker, störningsfri och ekonomiskt effektiv finländsk järnvägstrafik. I det pågående utvecklings- och verifieringsskedet av projektet fastställs en optimal teknisk lösning för finländska förhållanden och riskerna i det kommande genomförandeskedet elimineras i så stor utsträckning som möjligt. I slutet av 2024 förband sig finska staten till finansieringen av Digispår-projektet som sträcker sig till 2040-talet. Digispårets säkerhetsanordningar är Trafikledsverkets egendom, vilket minskar riskerna i anslutning till Fintraffics projektfinansiering, men ibruktagandet av Digispåret förutsätter betydande utvecklingsinvesteringar i trafikstyrningssystemen som Fintraffic ansvarar för att genomföra.

För Fintraffic är det viktigt att lyckas rekrytera nödvändig ny arbetskraft från arbetsmarknaden och engagera den befintliga personalen i bolaget. Bolaget fäster vikt vid hanteringen av belastningen

och stärkandet av en enhetlig företagskultur. Merparten av Fintraffics personal omfattas av kollektivavtal. Bolaget förbereder sig i samband med de aktuella kollektivavtalsförhandlingarna på eventuella skärpta arbetsmarknadssituationer och arbetskonflikter, som om de blir verklighet kan orsaka störningar i trafikstyrningstjänsterna och hela trafiksystemets funktion.

Datalagstiftningen håller på att utvecklas, vilket kan påverka utvecklingsförutsättningarna, positionen och marknadsrollen för Fintraffics ekosystemarbete. Utvecklingen av informationsledningen samt ett mer omfattande utnyttjande av artificiell intelligens och automation kan förbättra Fintraffics förmåga att utföra den uppgift som ägaren ålagt bolaget, men samtidigt är utvecklingsarbetet förknippat med både juridiska begränsningar och informationssäkerhetsrisker. När regleringen ökar, ökar det administrativa arbetet.

Styrelsen och styrelsens kommittéer

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s styrelse bestod i början av 2024 av styrelseordförande Tero Ojanperä och styrelseledamöterna Kirsi Nuotto, Kaisa Olkkonen, Teemu Penttilä, Mari Puoskari och Seija Turunen. Bolagsstämman valde 16.4.2024 Tero Ojanperä till styrelseordförande samt Minna Björkman, Janne Jakola, Kirsi Nuotto, Kaisa Olkkonen och Teemu Penttilä till styrelsemedlemmar.

Styrelsen har två kommittéer, revisionskommittén samt personal- och premieringskommittén. År 2024 var Kaisa Olkkonen ordförande för revisionskommittén. Medlemmar i revisionskommittén var Janne Jakola, Tero Ojanperä och Teemu Penttilä. Personal- och premieringskommittén bestod av ordförande Kirsi Nuotto och medlemmarna Tero Ojanperä och Minna Björkman. Under räkenskapsperioden var Pia Julin verkställande direktör för koncernen.

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s fyra dotterbolag har internt organiserade styrelser, i vilka ordföranden är koncernens verkställande direktör och medlemmarna de direktörer som utsetts av koncernens ledningsgrupp.

Koncernbolagens revisor var Revisionssammanslutningen Ernst & Young Oy. Mikko Ryttilähti (CGR, OFGR, HBR) var huvudansvarig revisor.

Händelser efter räkenskapsperioden

Det har inte skett några väsentliga förändringar i verksamheten efter utgången av räkenskapsperioden.

Framtidsutsikter

Fintraffic-koncernens uppgift är även i fortsättningen att sörja för en säker, smidig och ansvarsfull trafikstyrning på ett kostnadseffektivt sätt samt att främja utnyttjandet av trafikinformation till förmån för det finländska samhället. Omfattningen av de tjänster som bolaget tillhandahåller påverkas av allokeringen



av statens budgetanslag till trafikstyrning och utveckling av trafikens dataekonomi. I egenskap av ägare har staten en stark vilja att bidra till minskningen av reparationsskulden för trafikinfrastrukturen samt moderniseringen av trafiksystemet och digitaliseringen. I revisionsverkets revision 2024 framfördes ett behov av att utveckla Fintraffics verksamhetsmiljö för att det ska vara möjligt att främja trafikens dataekosystem och digitala marknader.

Konsekvenserna av Rysslands anfallskrig kommer även i fortsättningen att synas i bolagets verksamhet. Bolaget utvecklar sin beredskap i samarbete med myndigheterna. Mognadsgraden enligt ISO 27001/NIS2 vidareutvecklas och verksamhetssätt som uppfyller kraven i CER-direktivet bereds för att förbättra riskhanteringen och kontinuiteten i affärsverksamheten. Kriget återspeglas fortfarande i flygtrafiktjänstens volymer och potentiella betydande kreditförlustrisker, om det inte redovisas serviceavgifter för tjänster som erbjuds sanktionerade flygbolag. Den nya prestationsplanen RP4 som ska fastställas 2025 anger riktlinjerna för flygtrafiktjänsten för åren 2025–2029.

I och med de höjda priserna per enhet 2024 håller flygtrafiktjänstens lönsamhet på att stärkas. Inom de övriga trafikformerna förutspås lönsamheten förbli stabil. Finansieringen som allokerats för trafikledningsarbetet möjliggör en planmässig utveckling av

verksamheten under de närmaste åren. Bolaget fortsätter diskussionen med ägaren om hur förändringarna i verksamheten på längre sikt påverkar finansieringsramen. Riksdagens beslut om genomförande av Digispåret gör det möjligt att fram till 2040 modernisera järnvägstrafiksystemet så att det främjar säkerhet och effektivitet. Fintraffic fortsätter målmedvetet sina effektiviseringsåtgärder i sitt trafikstyrningsarbete och möjligheterna att uppnå en kumulativ effektivisering på 30 miljoner euro fram till 2028 är mycket goda. Bolaget fortsätter också diskussionen om finansieringen av utvecklingen av den digitala ekosystemtjänsten tillsammans med det ansvariga ministeriet. Tills vidare utför bolaget utvecklingsarbete på egen bekostnad i brist på statlig finansiering.

År 2025 beräknas Fintraffics investeringar öka jämfört med nivån 2024. Inom bolaget fortsätter de projekt som pågick 2024 för att förnya systemen för hantering av järnvägstrafiken och fjärrstyrningen av järnvägstrafiken, vidareutveckla sjötrafikledningens informationshanteringssystem NEMO samt slutföra ibruktagandet av huvudstadsregionens lokaler. Inom flygtrafiktjänsten ökar investeringarna när den förbättrade lönsamheten stöder investeringsmöjligheterna. År 2025 förnyas flygtrafiktjänsten och man förbereder sig på ett flera år långt fjärrflygledningsprojekt. Inom vägtrafikstyrningen inleds förnyelsen av tekniken i Nordsjötunneln, det första objektet för livscykeluppdateringar av tunneltekniken. Även om

Digispårets säkerhetsanordningar även i framtiden är Trafikledsverkets egendom i enlighet med det ministeriebeslut som fattades 2024, innebär genomförandet av Digispåret och inledandet av serviceproduktionen också betydande investeringar för Fintraffic under de kommande åren.

Tillsammans med intressegrupper som använder trafikdata fortsätter Fintraffic 2025 att skapa möjligheter för utnyttjande av digitalisering, artificiell intelligens och dataanalyser såväl i Finland som internationellt. Såväl inom väg- och järnvägstrafikstyrningen och sjötrafikledningen som inom flygtrafiktjänsten satsar man på att produktifiera de digitala tjänsterna och bygga tjänster som överskrider gränserna för trafikformerna och som använder data samt att verka på den kommersiella marknaden, samtidigt som man beaktar ramarna för konkurrerande verksamhet enligt lag. Att lagstiftningen ständigt uppdateras påverkar bolagets verksamhet, vilket förutsätter förnyade handlingsmodeller samtidigt som bolagets verksamhetsmiljö förtydligas.

Bolagets lönsamhet för 2025 uppskattas stanna på 2024 års nivå. Skuldsättningen förblir måttlig och balansräkningen stark, även om bolagets investeringar i Digispår-projektet på längre sikt ökar lånebehovet. Bolaget har i sin utdelningspolicy dragit upp riktlinjer för möjligheten att kontrollerat öka sin skuldsättning så att koncernens soliditetsgrad på längre sikt är cirka 50 procent.

Aktier

Staten äger samtliga 6 210 388 aktier och 6 210 388 röster i Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab; ägarandelen är 100 procent. Bolaget har endast ett aktieslag. Kommunikationsministeriet utövar ägarstyrning i bolaget.

Styrelsens förslag till vinstdisposition

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s utdelningsbara medel uppgick i bokslutet 31.12.2024 till 155 694 733,53 (155 519 053,94) euro. Styrelsen föreslår att vinstandelen inte delas ut och att räkenskapsperiodens vinst på 175 679,59 (12 005,32) 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 som följer CSRD-rapporteringsstandarden. Dessutom publicerar koncernen förvaltnings- och premieringsrapporter. Rapporter som publiceras separat har inte verifierats.



Bokslut

Koncernens resultaträkning	12
Koncernens balansräkning	13
Koncernens finansieringsanalys	14
Moderbolagets resultaträkning	15
Moderbolagets balansräkning	16
Moderbolagets finansieringsanalys	17
Noter	18



Koncernens resultaträkning

milj. euro	1.1.2024–31.12.2024	1.1.2023–31.12.2023
OMSÄTTNING	253,6	242,2
Tillverkning för eget bruk	2,2	1,2
Övriga rörelseintäkter	1,1	0,4
Material och tjänster		
Material, förnödenheter och varor		
Inköp under räkenskapsperioden	-3,0	-3,0
Köpta tjänster	-56,0	-56,8
	-59,1	-59,8
Personalkostnader		
Löner och arvoden	-90,1	-85,7
Lönebikostnader		
Pensionskostnader	-15,6	-14,6
Övriga lönebikostnader	-2,1	-3,0
	-107,7	-103,3
Avskrivningar och nedskrivningar		
Avskrivningar enligt plan	-39,0	-41,3
	-39,0	-41,3
Övriga rörelsekostnader	-35,0	-33,2
RÖRELSEVINST (-FÖRLUST)	16,1	6,3
Finansiella intäkter och kostnader		
Övriga ränteintäkter och finansiella intäkter		
Från övriga	2,4	2,3
Räntekostnader och övriga finansiella kostnader		
Till övriga	-3,3	-3,2
	-0,9	-0,8
VINST (FÖRLUST) FÖRE BOKSLUTSDISPOSITIONER OCH SKATTER	15,1	5,4
Inkomstskatt		
Räkenskapsperiodens skatter	-0,3	-0,4
	-0,3	-0,4
RÄKENSKAPSPERIODENS VINST (FÖRLUST)	14,9	5,0



Koncernens balansräkning

milj. euro	31.12.2024	31.12.2023
AKTIVA		
Bestående aktiva		
Immateriella tillgångar		
Goodwill	1,7	2,2
Immateriella rättigheter	49,0	43,7
Övriga immateriella tillgångar	32,4	27,8
Förskottsbetalningar	23,2	17,6
	106,4	91,2
Materiella tillgångar		
Mark-och vattenområden	0,0	0,0
Byggnader och konstruktioner	37,9	40,7
Maskiner och inventarier	60,4	62,1
Övriga materiella tillgångar	1,2	1,4
Förskottsbetalningar och pågående nyanläggningar	13,9	9,3
	113,4	113,6
Placeringar		
Övriga fordringar	0,0	0,0
	0,0	0,0
Bestående aktiva totalt	219,8	204,8
Rörliga aktiva		
Långfristiga fordringar		
Derivatfordringar	0,8	1,7
Resultatregleringar	21,7	15,3
	22,5	17,0
Kortfristiga fordringar		
Kundfordringar	29,5	27,0
Övriga fordringar	0,9	0,5
Resultatregleringar	27,0	31,9
	57,4	59,4
Finansiella värdepapper	0,0	3,0
Kassa och bank	7,2	24,5
Rörliga aktiva totalt	87,1	103,9
AKTIVA TOTALT	306,9	308,7

milj. euro	31.12.2024	31.12.2023
PASSIVA		
Eget kapital		
Aktiekapital	0,5	0,5
Övriga fonder		
Fond för inbetalt fritt eget kapital	154,8	154,8
Fond för verkligt värde	0,8	1,7
Balanserad vinst (förlust) från tidigare räkenskapsperioder	22,6	17,6
Räkenskapsperiodens vinst (förlust)	14,9	5,0
Eget kapital totalt	193,6	179,6
Främmande kapital		
Långfristigt		
Skulder till kreditinstitut	29,9	29,9
Latenta skatteskulder	3,3	3,1
Erhållna förskott	4,8	4,0
Långfristigt främmande kapital totalt	38,0	37,0
Kortfristigt		
Skulder till kreditinstitut	0,0	25,0
Företagscertifikat	20,8	17,8
Erhållna förskott	2,7	0,5
Leverantörsskulder	22,5	19,5
Övriga skulder	3,7	4,3
Resultatregleringar	25,6	24,8
Kortfristigt främmande kapital totalt	75,3	92,0
PASSIVA TOTALT	306,9	308,7



Koncernens finansieringsanalys

milj. euro	1.1.2024–31.12.2024	1.1.2023–31.12.2023
Affärsverksamhetens kassaflöde		
Vinst (förlust) före bokslutsdispositioner och skatter	15,1	5,4
Justeringar		
Avskrivningar och nedskrivningar enligt plan	39,0	41,3
Övriga intäkter och kostnader som inte medfört betalningar	-2,9	-8,8
Finansiella intäkter och kostnader	0,9	0,8
Försäljningsvinster (-) och -förluster (+) från bestående aktiva	-0,1	0,0
Kassaflöde före förändring av rörelsekapital	52,2	38,7
Förändring av rörelsekapital:		
Ökning (-)/minskning (+) av kortfristiga rörelsefordringar	-1,4	-4,7
Ökning (+)/minskning (-) av kortfristiga skulder	1,4	3,2
Affärsverksamhetens kassaflöde före finansiella poster och skatter	52,1	37,2
Betalda räntor och betalningar för affärsverksamhetens övriga finansiella kostnader	-3,0	-2,1
Erhållna räntor från affärsverksamheten	2,0	0,9
Betalda direkta skatter	-0,1	-0,1
Kassaflöde före extraordinära poster	51,1	36,0
Affärsverksamhetens kassaflöde	51,1	36,0
Investeringarnas kassaflöde		
Investeringar i materiella och immateriella tillgångar	-49,8	-46,5
Erhållna investeringsstöd	0,3	5,8
Överlåtelseinkomster från materiella och immateriella tillgångar	0,1	0,0
Investeringarnas kassaflöde	-49,4	-40,7
Finansieringens kassaflöde		
Upptagna kortfristiga lån	87,2	80,3
Återbetalning av kortfristiga lån	-109,2	-77,4
Finansieringens kassaflöde	-22,0	2,9
Förändring av likvida medel	-20,3	-1,9
Likvida medel i början av räkenskapsperioden	24,5	19,4
Likvida medel i slutet av räkenskapsperioden	7,2	24,5
Övriga penningmedel i början av räkenskapsperioden	3,0	10,0
Övriga penningmedel i slutet av räkenskapsperioden	0,0	3,0
Penningmedel i slutet av räkenskapsperioden	7,2	27,5



Moderbolagets resultaträkning

milj. euro	1.1.2024–31.12.2024	1.1.2023–31.12.2023
OMSÄTTNING	164,8	166,7
Tillverkning för eget bruk	0,7	0,2
Övriga rörelseintäkter	0,4	0,1
Material och tjänster		
Köpta tjänster	-152,1	-153,6
	-152,1	-153,6
Personalkostnader		
Löner och arvoden	-6,9	-6,3
Lönebikostnader		
Pensionskostnader	-1,2	-1,1
Övriga lönebikostnader	-0,1	-0,2
	-8,2	-7,6
Avskrivningar och nedskrivningar		
Avskrivningar enligt plan	-1,2	-0,9
	-1,2	-0,9
Övriga rörelsekostnader	-4,6	-4,9
RÖRELSEVINST (-FÖRLUST)	-0,2	-0,1
Finansiella intäkter och kostnader		
Övriga ränteintäkter och finansiella intäkter		
Från företag inom samma koncern	1,1	0,9
Från övriga	2,4	2,3
Räntekostnader och övriga finansiella kostnader		
Till företag inom samma koncern	-0,2	-0,1
Till övriga	-3,3	-3,1
	0,0	0,0
VINST (FÖRLUST) FÖRE BOKSLUTSDISPOSITIONER OCH SKATTER	-0,2	-0,1
Bokslutsdispositioner		
Förändring av avskrivningsdifferens	-0,1	0,0
Koncernbidrag	0,5	0,2
	0,4	0,2
Inkomstskatt		
Räkenskapsperiodens skatter	0,0	0,0
	0,0	0,0
RÄKENSKAPSPERIODENS VINST (FÖRLUST)	0,2	0,0



Moderbolagets balansräkning

milj. euro	31.12.2024	31.12.2023
AKTIVA		
Bestående aktiva		
Immateriella tillgångar		
Immateriella rättigheter	4,8	3,2
Övriga utgifter med lång verkningstid	0,6	0,0
Förskottsbetalningar	3,9	2,4
	9,3	5,6
Materiella tillgångar		
Maskiner och inventarier	0,4	0,0
Förskottsbetalningar och pågående nyanläggningar	0,7	0,0
	1,1	0,0
Placeringar		
Andelar i företag inom samma koncern	167,7	165,3
	167,7	165,3
Bestående aktiva totalt	178,1	170,9
Rörliga aktiva		
Långfristiga fordringar		
Derivatfordringar	0,8	1,7
	0,8	1,7
Kortfristiga fordringar		
Kundfordringar	18,4	17,0
Fordringar hos företag inom samma koncern	23,9	28,8
Övriga fordringar	0,2	0,0
Resultatregleringar	16,1	17,5
	58,5	63,3
Finansiella värdepapper	0,0	3,0
Kassa och bank	7,0	24,3
Rörliga aktiva totalt	66,3	92,2
AKTIVA TOTALT	244,4	263,1

milj. euro	31.12.2024	31.12.2023
PASSIVA		
Eget kapital		
Aktiekapital	0,5	0,5
Övriga fonder		
Fond för inbetalt fritt eget kapital	154,8	154,8
Fond för verkligt värde	0,8	1,7
Balanserad vinst (förlust) från tidigare räkenskapsperioder	0,7	0,7
Räkenskapsperiodens vinst (förlust)	0,2	0,0
Eget kapital totalt	157,0	157,7
Ackumulerade bokslutsdispositioner		
Avskrivningsdifferens	0,1	0,0
Ackumulerade bokslutsdispositioner totalt	0,1	0,0
Främmande kapital		
Långfristigt		
Skulder till kreditinstitut	29,9	29,9
Långfristigt främmande kapital totalt	29,9	29,9
Kortfristigt		
Skulder till kreditinstitut	0,0	25,0
Företagscertifikat	20,8	17,8
Erhållna förskott	2,3	0,5
Leverantörsskulder	1,7	1,3
Skulder till företag inom samma koncern	29,4	28,5
Övriga skulder	0,3	0,2
Resultatregleringar	2,9	2,1
Kortfristigt främmande kapital totalt	57,4	75,5
PASSIVA TOTALT	244,4	263,1



Moderbolagets finansieringsanalys

milj. euro	1.1.2024–31.12.2024	1.1.2023–31.12.2023
Affärsverksamhetens kassaflöde		
Vinst (förlust) före bokslutsdispositioner och skatter	-0,2	-0,1
Justeringar		
Avskrivningar och nedskrivningar enligt plan	1,2	0,9
Finansiella intäkter och kostnader	0,0	0,0
Kassaflöde före förändring av rörelsekapital	1,0	0,8
Förändring av rörelsekapital		
Ökning (-)/minskning (+) av kortfristiga rörelsefordringar	-1,0	-1,3
Ökning (+)/minskning (-) av kortfristiga skulder	0,5	-6,1
Affärsverksamhetens kassaflöde före finansiella poster och skatter	0,5	-6,6
Affärsverksamhetens kassaflöde		
Betalda räntor och betalningar för affärsverksamhetens övriga finansiella kostnader	-3,2	-2,2
Erhållna räntor från affärsverksamheten	3,0	2,2
Övriga finansiella poster i affärsverksamheten	9,1	5,0
Betalda direkta skatter	0,0	0,0
Kassaflöde före extraordinära poster	9,4	-1,6
Affärsverksamhetens kassaflöde	9,4	-1,6
Investeringarnas kassaflöde		
Investeringar i materiella och immateriella tillgångar	-5,4	-3,4
Investeringarnas kassaflöde	-5,4	-3,4
Finansieringens kassaflöde		
Upptagna kortfristiga lån	87,2	80,3
Återbetalning av kortfristiga lån	-109,2	-77,4
Erhållna koncernbidrag	3,7	7,8
Givna koncernbidrag	-6,0	-7,7
Finansieringens kassaflöde	-24,3	3,0
Förändring av likvida medel	-20,2	-2,0
Likvida medel i början av räkenskapsperioden		
Likvida medel i slutet av räkenskapsperioden	7,0	24,3
Övriga penningmedel i början av räkenskapsperioden	3,0	10,0
Övriga penningmedel i slutet av räkenskapsperioden	0,0	3,0
Penningmedel i slutet av räkenskapsperioden	7,0	27,3



Noter till upprättandet av bokslutet

Värderingsprinciper och -metoder

Bolagets bestående aktiva värderas till anskaffningsutgiften med avdrag för avskrivningar enligt plan.

Fordringarna värderas till sitt nominella värde eller sitt lägre sannolika värde.

Bolagets finansiella värdepapper har värderats till sitt nominella värde eller sitt sannolika lägre i överlåtelsepris. Bolagets främmande kapital har värderats till sitt nominella värde.

Transaktionsavgifter på lån från finansinstitut har periodiserats över lånetiden enligt metoden med effektiv ränta.

Hos Fintraffic-koncernen tillämpas vid bokning av derivat modellen med verkligt värde (BFL 5:2 a, Bokföringsnämnden 1963/2016). Koncernens derivat innehåller ränteväxlingsavtal. De effektiva räntesäkringarnas verkliga värden bokas som derivatfordringar eller derivatskulder. Mer detaljerad information om koncernens derivat finns i noterna i punkten Säkringsinstrument och säkringsredovisning.

Grunder för avskrivningar enligt plan och förändringar i dessa

Från anskaffningsutgiften för immateriella och materiella tillgångar som tas upp i balansräkningen har avskrivningar enligt plan dragits av. Avskrivningarna enligt plan har beräknats som linjära avskrivningar utifrån den ekonomiska livslängden för de immateriella och materiella tillgångarna.

Avskrivningarna har gjorts från den månad då tillgångarna tas i bruk. Avskrivningstider:

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

På grund av affärsverksamhetsavtalens långvariga karaktär, anläggningstillgångarnas livslängd samt verksamhetens tillståndspraxis kommer den goodwill som uppstod i samband med att koncernen bildades att avskrivas inom 10 år. Den goodwill som överfördes när dotterbolagen fusionerades med koncernen 1.1.2019 kommer att avskrivas inom åtta år enligt de gällande affärsverksamhetsavtalen.

Ändring av resultaträkningens uppställningsform

Under räkenskapsperioden har resultaträkningens uppställningsform ändrats i fråga om hyresintäkter. Hyresintäkterna har tidigare presenterats som en del av omsättningen. Nu redovisas de bland övriga rörelseintäkter.

Principer för upprättandet av finansieringsanalysen

Finansieringsanalysen har upprättats som en kassaflödesanalys i enlighet med Bokföringsnämndens allmänna anvisning. Affärsverksamhetens kassa-

flöde presenteras enligt den indirekta presentationsmetoden. Förändringen i koncernbankkontona på 9,1 miljoner euro (förändring på 5,0 miljoner euro 2023) tas upp bland övriga finansiella poster i affärsverksamhetens kassaflöde i moderbolagets finansieringsanalys. Moderbolagets koncernbankkontoskuld till andra bolag i koncernen fördelas på följande sätt ("+" moderbolagets skuld, "-" fordringar):

	2024	2023
Fintraffic Väg Ab	5,4	0,7
Fintraffic Sjötrafikledning Ab	2,8	5,2
Fintraffic Järnväg Ab	-11,7	-7,5
Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab	-1,0	-12,1
	-4,5	-13,7

Principer för upprättandet av koncernbokslutet

Alla dotterbolag har konsoliderats i koncernbokslutet. Koncernbokslutet har upprättats enligt förvärvsmetoden. Differensen mellan anskaffningsutgiften för dotterbolagen och det egna kapitalet som svarar mot den förvärvade andelen visas som koncerngoodwill. Koncernens goodwill skrivs av inom 10 år.

Koncernens interna affärstransaktioner samt interna fordringar och skulder har eliminerats.

Noter till resultaträkningen
Omsättning

Omsättningen för räkenskapsperioden 2024 förbättrades genom korrigeringen angående SES-lagstiftningen på 2,9 miljoner euro. Korrigeringen angående SES-lagstiftningen innefattar poster som grundar sig

på EU-lagstiftningen och som gäller flygvägstjänsten och Helsingfors-Vanda flygtrafiktjänst. Korrigeringen angående SES-lagstiftningen höjde omsättningen för räkenskapsperioden 2023 med 8,7 miljoner euro.

Fordringarna ökade med sammanlagt 0,5 miljoner euro jämfört med året innan. Ökningen beror på att trafikvolymen är mindre och inflationen är högre än prognosen i Finlands prestationsplan. Skulderna minskade med sammanlagt 2,3 miljoner euro jämfört med året innan. Minskningen berodde på att statens stöd för Eurocontrols medlemsavgift 2022 drogs av från kostnadsunderlaget för undervägsavgiften 2024.

Trafikvolymen blev 2024 betydligt mindre än prognostiserat, och därför överfördes regleringskulden vidare till de kommande åren.

År 2024 uppkom en ny regleringsskuld på 1,4 miljoner euro från poster utanför den uppskattade kostnadsrisken samt genom EU-stöd som erhöles för investerings- och driftsutgiftsprojekt. Poster utanför den uppskattade kostnadsrisken är differensen mellan de fastställda och de faktiska investeringarna, pensionsavgifterna och Eurocontrol-kostnaderna.

Vid utgången av 2024 fanns det i bolagets balansräkning en nettofordran om 25,2 miljoner euro som orsakats av korrigeringen angående SES-lagstiftningen.

De skulder som orsakats av korrigeringen angående SES-lagstiftningen har bokats till fullt belopp. Enligt försiktighetsprincipen har fordringarna inte beaktats till fullt belopp. Fordringar och skulder inom justeringsposternas trafikjusteringar har behandlats på nettobasis.



Korrigerings angående SES-lagstiftningen, milj. euro	Upplösning	Tillägg	Netto-förändring	Saldo vid årets slut
Inflationsjusteringar	-3,8	4,6	0,7	4,6
Trafikriskposter	-13,5	15,2	1,8	15,2
Undantagslagstiftningsposter 2020–2021	-5,5	0,0	-5,5	16,6
Poster utanför kostnadsriskmekanismen	4,2	-5,5	-1,3	-5,5
Stöd (EU och staten)	3,7	-0,1	3,6	-10,8
Kapacitetsincitament	0,0	0,0	0,0	0,0
Justeringsposternas trafikjusteringar	-1,4	5,0	3,6	5,0
Totalt	-16,4	19,3	2,9	25,2
Fordringar	-24,3	24,8	0,5	41,4
Skulder	7,9	-5,6	2,3	-16,3
Netto	-16,4	19,3	2,9	25,2

Fordringarna värderas till det nominella värdet eller det lägre sannolika värdet.

Tillverkning för eget bruk

Under räkenskapsperioden har bolaget aktiverat kostnader i balansräkningens pågående anläggningar.

milj. euro	Koncernen		Moderbolaget	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Tillverkning för eget bruk	2,2	1,2	0,7	0,2
Köpta tjänster	56,0	56,8	152,1	153,6
Aktivering	-0,4	-0,2	-0,4	-0,2
	55,6	56,6	151,6	153,4
Löner och arvoden	90,1	85,7	6,9	6,3
Aktivering	-1,4	-0,8	-0,2	-0,1
	88,6	84,9	6,7	6,3
Pensionskostnader	15,6	14,6	1,2	1,1
Aktivering	-0,3	-0,2	0,0	0,0
	15,3	14,4	1,1	1,1
Övriga lönebikostnader	2,1	3,0	0,1	0,2
Aktivering	0,0	0,0	0,0	0,0
	2,0	3,0	0,1	0,2

milj. euro	Koncernen		Moderbolaget	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Personalkostnader				
Ledningens löner och arvoden				
Verkställande direktörer	1,2	1,5	0,3	0,6
Styrelsemedlemmar	0,2	0,3	0,2	0,2
Totalt	1,5	1,9	0,5	0,8

Antal anställda i genomsnitt

Under räkenskapsperioden var det genomsnittliga antalet anställda

Totalt	1 198	1160	76	73
---------------	--------------	-------------	-----------	-----------

Avskrivningar och nedskrivningar

Avskrivningar enligt plan				
Goodwill	0,4	0,5	0,0	0,0
Immateriella rättigheter	13,1	14,1	1,2	0,9
Övriga immateriella tillgångar	2,6	2,4	0,0	0,0
Byggnader och konstruktioner	7,4	10,2	0,0	0,0
Maskiner och inventarier	15,5	14,1	0,0	0,0
Övriga materiella tillgångar	0,1	0,0	0,0	0,0
Totalt	39,0	41,3	1,2	0,9

Revisorsarvoden

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	0,1	0,2	0,0	0,1

Koncernbidrag

Erhållna koncernbidrag			6,7	6,2
Givna koncernbidrag			-6,2	-6,0
Totalt			0,5	0,2

Inkomstskatt

Inkomstskatter från den egentliga verksamheten	0,0	0,0	0,0	0,0
Inkomstskatter från tidigare räkenskapsperioder	0,0	0,0	0,0	0,0
Förändring av den latent skatteskulden	0,2	0,4	0,0	0,0
Totalt	0,3	0,4	0,0	0,0



Noter till balansräkningens aktiva

Specifikation av bestående aktiva, milj. euro	Koncernen		Moderbolaget	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Immateriella tillgångar				
Goodwill				
Anskaffningsutgift 1.1	0,7	0,7	0,0	0,0
Koncernens goodwill	4,5	4,5	0,0	0,0
Tillägg/avdrag:				
Koncernens goodwill				
Ackumulerade avskrivningar 1.1	-3,1	-2,6	0,0	0,0
Avskrivningar 1.1–31.12 goodwill	0,0	0,0	0,0	0,0
Avskrivningar 1.1–31.12 koncernens goodwill	-0,4	-0,4	0,0	0,0
Balansvärde 31.12	1,7	2,2	0,0	0,0
Immateriella rättigheter				
Anskaffningsutgift 1.1	102,3	85,3	5,2	3,0
Tillägg under perioden	18,4	17,3	2,8	2,5
Avdrag under perioden	0,0	-0,3	0,0	-0,3
Anskaffningsutgift 31.12	120,7	102,3	8,0	5,2
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar 1.1	-58,6	-44,9	-2,0	-1,4
Avskrivningar 1.1–31.12	-13,1	-14,1	-1,2	-0,9
Ackumulerade avskrivningar på avdrag	0,0	0,3	0,0	0,3
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar 31.12	-71,6	-58,6	-3,2	-2,0
Balansvärde 31.12	49,0	43,7	4,8	3,2
Övriga immateriella tillgångar				
Anskaffningsutgift 1.1	44,9	18,3	0,0	0,0
Överföringar mellan poster	0,0	21,3	0,0	0,0
Tillägg under perioden	7,2	5,3	0,6	0,0
Anskaffningsutgift 31.12	52,1	44,9	0,6	0,0
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar 1.1	-17,1	-14,7	0,0	0,0
Avskrivningar 1.1–31.12	-2,6	-2,4	0,0	0,0
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar 31.12	-19,7	-17,1	0,0	0,0
Balansvärde 31.12	32,4	27,8	0,6	0,0
Förskottsbetalningar på immateriella tillgångar				
Anskaffningsutgift 1.1	17,6	13,5	2,4	1,3
Tillägg/avdrag under perioden	5,6	3,6	1,5	1,1
Överföringar mellan poster	0,0	0,4	0,0	0,0
Balansvärde 31.12	23,2	17,6	3,9	2,4
Immateriella tillgångar totalt	106,4	91,2	9,3	5,6

milj. euro	Koncernen		Moderbolaget	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Materiella tillgångar				
Mark- och vattenområden				
Anskaffningsutgift 1.1	0,0	0,0	0,0	0,0
Balansvärde 31.12	0,0	0,0	0,0	0,0
Byggnader och konstruktioner				
Anskaffningsutgift 1.1	78,1	75,4	0,0	0,0
Tillägg under perioden	4,6	3,4	0,0	0,0
Avdrag under perioden	-0,4	-0,7	0,0	0,0
Anskaffningsutgift 31.12	82,2	78,1	0,0	0,0
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar 1.1	-37,4	-27,9	0,0	0,0
Avskrivningar 1.1–31.12	-7,4	-10,2	0,0	0,0
Ackumulerade avskrivningar på avdrag	0,4	0,7	0,0	0,0
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar 31.12	-44,4	-37,4	0,0	0,0
Balansvärde 31.12	37,9	40,7	0,0	0,0
Maskiner och inventarier				
Anskaffningsutgift 1.1	122,0	104,4	0,0	0,0
Överföringar mellan poster	0,3	0,6	0,0	0,0
Tillägg under perioden	13,4	17,0	0,4	0,0
Avdrag under perioden	-0,1	0,0	0,0	0,0
Anskaffningsutgift 31.12	135,7	122,0	0,5	0,0
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar 1.1	-59,9	-45,8	0,0	0,0
Avskrivningar 1.1–31.12	-15,5	-14,1	0,0	0,0
Ackumulerade avskrivningar på avdrag	0,1	0,0	0,0	0,0
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar 31.12	-75,3	-59,9	-0,1	0,0
Balansvärde 31.12	60,4	62,1	0,4	0,0
Övriga materiella tillgångar				
Anskaffningsutgift 1.1	3,8	24,6	0,0	0,0
Tillägg under perioden	0,2	1,2	0,0	0,0
Överföringar mellan poster	-0,3	-21,9	0,0	0,0
Anskaffningsutgift 31.12	3,7	3,8	0,0	0,0
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar 1.1	-2,5	-2,4	0,0	0,0
Avskrivningar 1.1–31.12	-0,1	0,0	0,0	0,0
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar 31.12	-2,5	-2,5	0,0	0,0
Balansvärde 31.12	1,2	1,4	0,0	0,0
Förskottsbetalningar och pågående nyanläggningar				
Anskaffningsutgift 1.1	9,3	12,7	0,0	0,0
Tillägg/avdrag under perioden	4,6	-2,9	0,7	0,0
Överföringar mellan poster	0,0	-0,4	0,0	0,0
Balansvärde 31.12	13,9	9,3	0,7	0,0
Materiella tillgångar totalt	113,4	113,6	1,1	0,0



Under räkenskapsperioden 2024 överfördes tillgångar från Fintraffic Järnväg Ab:s övriga materiella tillgångar till maskiner och inventarier. Överföringen berodde på att fjärrstyrningssystemen granskades och definierades så att de ingick i en mer passande klass av anläggningstillgångar. De överförda beteckningarnas värden beskrivs under punkten ändringar i anläggningstillgångar ovan.

milj. euro	Koncernen		Moderbolaget	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Placeringar				
Andelar i koncernföretagen				
Anskaffningsutgift 1.1			165,3	165,3
Tillägg/avdrag under perioden			2,4	0,0
Anskaffningsutgift 31.12			167,7	165,3
Bokföringsvärde 31.12			167,7	165,3
Övriga fordringar				
Anskaffningsutgift 1.1	0,0	0,0	0,0	0,0
Tillägg/avdrag under perioden	0,0	0,0	0,0	0,0
Anskaffningsutgift 31.12	0,0	0,0	0,0	0,0
Bokföringsvärde 31.12	0,0	0,0	0,0	0,0

Andelar i andra företag	Koncernens ägarandel %	Moderbolagets ägarandel %
Koncernföretag		
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 Ab, Helsingfors	100	0

Specifikation av fordringarna, milj. euro	Moderbolaget	
	31.12.2024	31.12.2023
Kortfristiga fordringar		
Fordringar hos företag inom samma koncern		
Kundfordringar	2,0	0,7
Övriga fordringar	19,5	25,7
Resultatregleringar	2,4	2,3
Totalt	23,9	28,8

De övriga koncernfordringarna innefattar koncernbankkontonas saldo på 12,8 miljoner euro.

milj. euro	Koncernen		Moderbolaget	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Väsentliga poster i resultatregleringarna				
Långfristiga resultatregleringar				
Korrigering angående SES-lagstiftningen	19,5	13,1	0,0	0,0
Bidrag och stöd	2,2	2,2	0,0	0,0
Totalt	21,7	15,3	0,0	0,0

Kortfristiga resultatregleringar				
Resultatregleringar från omsättningen	18,6	20,4	15,0	16,6
Bidrag och stöd	0,2	0,3	0,1	0,0
Företagshälsovårdens fordringar	0,2	0,2	0,0	0,0
Skatter	0,0	0,4	0,0	0,0
Räntor	0,8	0,5	0,8	0,4
Övriga	1,7	0,9	0,2	0,5
Korrigering angående SES-lagstiftningen	5,6	9,2	0,0	0,0
Totalt	27,0	31,9	16,1	17,5

Väsentliga poster i resultatregleringarna totalt	48,7	47,2	16,1	17,5
--	------	------	------	------

Korrigeringen angående SES-lagstiftningen innehåller en fordringsandel på 41,4 miljoner euro och en skuldandel på 16,3 miljoner euro.

Korrigering angående SES-lagstiftningen enligt förfallotid, milj. euro	0–1 år	1–5 år	Över 5 år	Totalt
Fordringar	12,3	29,1	0,0	41,4
Skulder	-6,7	-4,8	-4,8	-16,3
Netto	5,6	24,3	-4,8	25,2

Obokade latent skattefordringar, milj. euro	Koncernen	
	31.12.2024	31.12.2023
Latenta skattefordran på bekräftad förlust	7,9	6,8
Latenta skatteskuld på regleringsfordran	-5,0	-4,5
Totalt	2,8	2,4



Noter till balansräkningens passiva

Specifikation av eget kapital, milj. euro	Koncernen		Moderbolaget	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Bundet eget kapital				
Aktiekapital 1.1	0,5	0,5	0,5	0,5
Aktiekapital 31.12	0,5	0,5	0,5	0,5
Fritt eget kapital				
Fond för inbetalt fritt eget kapital 1.1	154,8	154,8	154,8	154,8
Fond för inbetalt fritt eget kapital 31.12	154,8	154,8	154,8	154,8
Fond för verkligt värde:				
Ränteväxlingsavtal 1–4 år, verkligt värde 31.12	0,4	1,2	0,4	1,2
Ränteväxlingsavtal över 4 år, verkligt värde 31.12	0,4	0,5	0,4	0,5
Balanserad vinst (förlust) från tidigare räkenskapsperioder	22,6	17,6	0,7	0,7
Räkenskapsperiodens vinst (förlust)	14,9	5,0	0,2	0,0
Ackumulerade vinstmedel 31.12	37,5	22,6	0,9	0,7
Eget kapital totalt	193,6	179,6	157,0	157,7

Fintraffic tillämpar principen (Bokföringsnämnden 1963/2016) som tas upp i BFL 5:2 a genom att boka de effektiva räntesäkringarnas verkliga värde i fonden för verkligt värde i balansräkningen. De ineffektiva räntesäkringarnas verkliga värden bokas via resultatet i de finansiella posterna. Ränteväxlingsavtalen antas vara effektiva när räntorna enligt räntekurvan förväntas vara positiva under mer än hälften av avtalens löptid. Alla ränteväxlingsavtal 31.12.2024 var effektiva, och deras verkliga värde, cirka 0,8 miljoner euro, bokades i sin helhet i fonden för verkligt värde.

Kalkyl över utdelningsbara medel, milj. euro	Moderbolaget	
	31.12.2024	31.12.2023
Fond för inbetalt fritt eget kapital	154,8	154,8
Vinst från tidigare räkenskapsperioder	0,7	0,7
Räkenskapsperiodens vinst	0,2	0,0
Totalt	155,7	155,5

Antal aktier i bolaget enligt aktieslag och bolagsordningens huvudsakliga bestämmelser om var och en aktie	2024	2023
Bolagets aktiekapital indelas enligt aktieslag på följande sätt:		
Aktier (1 röst per aktie)	6 210 388	6 210 388
Totalt	6 210 388	6 210 388

Aktierna har lika rätt till dividender och bolagets medel.

Specifikation av främmande kapital, milj. euro	Koncernen		Moderbolaget	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Långfristigt främmande kapital				
Skulder till andra				
Skulder till kreditinstitut	30,0	30,0	30,0	30,0
Effektiv ränta	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Erhållna förskott	4,8	4,0	0,0	0,0
Totalt	34,6	33,9	29,9	29,9

Skulder som förfaller till betalning om mer än fem år				
Resultatreglering från korrigeringen angående SES-lagstiftningen				
	4,8	6,4	0,0	0,0
Totalt	4,8	6,4	0,0	0,0

Den andel av korrigeringen angående SES-lagstiftningen som förfaller efter fem år har bokats till nettobelopp i de långfristiga resultatregleringarna.

Latenta skatteskulder, milj. euro	Koncernen	
	31.12.2024	31.12.2023
På bokslutsdispositioner	3,3	3,2
På hyllavskrivningar	0,0	-0,1
Totalt	3,3	3,1

Bokslutsdispositionerna består av den ackumulerade avskrivningsdifferensen.



milj. euro	Moderbolaget	
	31.12.2024	31.12.2023
Kortfristigt främmande kapital		
Skulder till företag inom samma koncern		
Leverantörsskulder	0,3	0,1
Övriga skulder	14,4	11,9
Resultatregleringar	14,6	16,5
Totalt	29,4	28,5

De övriga koncernskulderna innefattar koncernbankkontonas saldo på 8,2 miljoner euro.

milj. euro	Koncernen		Moderbolaget	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Väsentliga poster i resultatregleringarna				
Löner inkl. sociala avgifter				
Räntor	23,5	23,0	2,0	2,0
Skatter	0,4	0,1	0,4	0,1
Övriga	0,0	0,0	0,0	0,0
Totalt	1,7	1,8	0,5	0,1
Totalt	25,6	24,8	2,9	2,1

Den kortfristiga andelen av resultatregleringarna av korrigeringen angående SES-lagstiftningen har bokats till nettobelopp i de kortfristiga fordringarna 2024.

Säkerheter och ansvarsförbindelser

Alla belopp som gäller ansvar anges med moms 0 %.

Säkerheter, ansvarsförbindelser och arrangemang som inte har tagits med i balansräkningen, milj. euro	Koncernen		Moderbolaget	
	2024	2023	2024	2023
Leasingavtal				
Belopp som betalas under följande räkenskapsperiod				
Belopp som betalas under senare räkenskapsperioder	1,3	1,3	0,5	0,4
Totalt	1,6	1,5	0,5	0,4
Totalt	3,0	2,8	1,0	0,8

Övriga ansvarsförbindelser				
Belopp som betalas under följande räkenskapsperiod				
Belopp som betalas under senare räkenskapsperioder	23,9	19,7	1,7	0,9
Totalt	15,9	12,8	1,8	0,0
Totalt	39,8	32,6	3,4	0,9

Ansvar för hyresavtal				
Belopp som betalas under följande räkenskapsperiod				
Belopp som betalas under senare räkenskapsperioder	6,6	4,5	2,7	1,4
Totalt	44,6	47,4	37,1	38,8
Totalt	51,2	51,9	39,9	40,2

Pensionsansvar				
Tilläggsponsionsansvar				
Totalt	0,3	0,3	0,0	0,0
Totalt	0,3	0,3	0,0	0,0

Säkerheter och andra garantier				
Säkerhetsdepositioner				
Hyresgarantier	0,2	0,2	0,0	0,0
Garantier för företag inom samma koncern	0,1	0,0	0,1	0,0
Bankgarantier	0,0	0,0	0,0	0,0
Totalt	0,9	1,2	0,9	1,2
Totalt	1,3	1,5	1,1	1,3



Pågående rättegångar

Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab står som svarande i ett tvistemål som gäller bolagets verksamhet och som kan påverka bolagets ekonomiska ställning. Beslutet i ärendet väntas 2026.

Finansieringsarrangemang

I slutet av 2024 hade koncernen räntebelagda lån på totalt 50,7 miljoner euro. Av dessa var 29,9 miljoner euro banklån som tagits med långfristiga finansieringslimiter. Inga nya långfristiga lån togs under året. Långfristiga lån återbetalades till ett värde av 25,0 miljoner euro. Från Fintraffic's företagscertifikatprogram hade 20,8 miljoner euro i företagscertifikat med en löptid på under ett år lyfts 31.12.2024. Företagscertifikatprogrammet användes aktivt 2024 och för investerarna emitterades i huvudsak företagscertifikat för kortare tid än 3 månader till ett värde av 87,2 miljoner euro på det sätt som presenteras i finansieringsanalysen. Under året förhandlades nya långfristiga finansieringslimiter till ett värde av 65,0 miljoner euro i stället för förfallna finansieringslimiter. I slutet av 2024 har koncernen långfristiga finansieringslimiter förfinansiering av investeringar och rörelsekapital till ett totalt värde av 145,0 miljoner euro. Företagscertifikatprogrammet har ett nominellt värde på 100,0 miljoner euro. Dessutom har koncernen kontolimiter värda 20,0 miljoner euro

Koncernens nettoskuld uppgick i slutet av året till 43,5 miljoner euro. Nettoskuldsättningsgraden var 22,5 % och soliditeten 64,7 %.

Säkringsinstrument och säkringsredovisning

Ränterisker

I enlighet med finansieringspolicyn skyddar Fintraffic cirka 50 procent av räntan på låneportföljen från rörlig ränta till fast ränta i syfte att stabilisera fluktuationer i räntekostnaderna på lån. Till låneportföljen räknas också den andel av de kortfristiga lånen som bedöms vara långfristig. Säkringar görs huvudsakligen genom ränteväxlingsavtal enligt ungefär samma villkor som för lån med rörlig ränta. Ränteväxlingsavtal är effektiva i miljön med positiva marknadsräntor till följd av att de reagerar symmetriskt, men som motstående till lån med rörlig ränta, vilket gör dem till avtal med effektiv fast ränta. Ränteväxlingsavtalen antas vara effektiva när räntorna enligt räntekurvan förväntas vara positiva under mer än hälften av avtalens löptid. Bolaget tillämpar principen som tas upp i BFL 5:2 a genom att boka de ineffektiva räntesäkringarnas verkliga värden i resultatets finansiella poster. På motsvarande sätt bokas de effektiva räntesäkringarnas verkliga värden i fonden för verkligt värde i balansräkningen. I slutet av 2024 var alla räntesäkringar effektiva.

De verkliga värdena klassificeras i följande nivåer:

Nivå 1. Okorrigerade prisnoteringar på en fungerande marknad. Marknadspriserna är lätt tillgängliga och fås regelbundet från börser, mäklare, förmedlingstjänster för marknadsinformation, producenter av prissättningstjänster eller tillsynsmyndigheter. Som noterat marknadspris för finansiella tillgångar används den aktuella inköpsnoteringen.

Nivå 2. Finansieringsinstrumentens verkliga värde fastställs med hjälp av värderingsmetoder. I dessa metoder används som inmatningsdata marknadspriser som kan observeras och som enkelt och med regelbundenhet finns tillgängliga på börserna, från en mäklare, en förmedlingstjänst för marknadsinformation, en producent av prissättningstjänster eller en tillsynsmyndighet. Till de finansiella instrumenten på nivå 2 hör over-the-counter-derivat (OTC) som har klassificerats till verkligt värde för bokföring med resultatpåverkan eller derivat på vilka säkrings-

redovisning tillämpas och som upptas i fonden för verkligt värde som ingår i det egna kapitalet samt alla andra finansieringstillgångar och -skulder.

Nivå 3. Ett finansiellt instrument klassificeras som nivå 3 om fastställandet av dess verkliga värde inte kan grunda sig på den observerade marknadsinformationen. Finansiella instrument på nivå 3 kan vara aktier som bokförs till verkligt värde med resultatpåverkan.

Alla räntederivat har klassificerats som nivå 2 i hierarkin för verkligt värde. De verkliga värdena för instrument på nivå 2 baseras till stor del på de noterade priserna i andra inmatningsdata än nivå 1, men dock i data som för ifrågavarande tillgångspost eller skuld kan konstateras antingen direkt (dvs. som pris) eller indirekt (dvs. härlett från priserna).

I bokslutet 31.12.2024 hade endast koncernens moderbolag derivatavtal.

Derivatavtal, milj. euro	Nominellt värde 31.12.2024	Nominellt värde 31.12.2023	Verkligt värde 31.12.2024	Verkligt värde 31.12.2023
Ränteväxlingsavtal 1–4 år, verkligt värde 31.12	27,5	27,5	0,4	1,2
Ränteväxlingsavtal över 4 år, verkligt värde 31.12	5,0	5,0	0,4	0,5
Totalt	32,5	32,5	0,8	1,7



Alla ränteväxlingsavtal var 31.12.2024 effektiva, och deras verkliga värde har i balansräkningen bokats i fonden för verkligt värde.

Av ränteväxlingsavtalen förfaller ett nominellt värde på 17,5 miljoner euro genast efter årsskiftet.

Valutarisker

Fintraffics betalningsrörelse sköts huvudsakligen i euro, vilket innebär att valutariskerna är få. Syftet med hanteringen av Fintraffics valutarisker är att hålla valutariskerna så låga som möjligt. Primärt försöker man skydda valutariskerna genom avtalsvillkor och nettobokföring av kassaflödena. Nettoriskerna skyddas efter behov med hjälp av finansiella instrument och huvudsakligen valutaterminer. I slutet av 2024 fanns det inga öppna valutaterminer.

Investeringar i ränteinstrument

Fintraffics investeringsprinciper har fastställts i finansieringspolicyn, och investeringsgränserna har fastställts för varje objekt. Med tanke på likviditetshanteringen investeras de kontanta tillgångarna ändamålsenligt med beaktande av investeringarnas likviditet, kreditvärdighet och avkastning. Investeringarna görs huvudsakligen för högst 3 månader. I enlighet med den av styrelsen godkända investeringsgränsen måste investeringarna ha god kreditvärdighet, dvs. nivån på de viktigaste kreditvärderingsinstitutens ”investment grade” (t.ex. S&P BBB eller bättre), eller vara en offent-

lig organisation eller ett företag med liknande kreditrisk där en majoritetsandel innehas av kommunen eller staten. Investeringar görs endast i ränteinstrument, till exempel bankcertifikat och företagscertifikat. I slutet av 2024 fanns inga gällande placeringar.

Kreditrisker

Fintraffic följer aktivt upp kreditriskerna. Fordringarna värderas till det nominella värdet eller det lägre sannolika värdet.

I bokslutet 31.12.2024 hade endast Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab kreditförluster.

Transaktioner med närstående parter

Trafikledsverket beställer styrningstjänster samt kund- och datatjänster för väg-, sjö- och järnvägstrafiken. Trafikledsverket och Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s partnerskapsavtal uppgick till 151,8 miljoner euro. Den kommersiella modellen och faktureringen grundade sig på en täckning på 5 % som läggs till tjänsteproduktionens transparenta kostnader. Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab köper i form av entreprenader väg- och järnvägstrafikstyrningstjänster samt sjötrafikledningstjänster av dotterbolagen. Värdet av dessa uppgick under räkenskapsperioden 2024 till 149,5 miljoner euro.

I punkterna Fordringar hos företag inom samma koncern och Skulder till företag inom samma koncern i noterna till bokslutet presenteras väsentliga poster i

balansräkningen för bolagen i koncernen. Finansieringen mellan bolagen i koncernen har ordnats med ett koncernkontoarrangemang. Ett koncerntjänstavtal har ingåtts mellan moderbolaget och dotterbolagen, och enligt detta allokeras moderbolagets kostnader till dotterbolagen med hjälp av fördelningsnycklar.

I fråga om villkoren svarar transaktionerna mellan bolagen i koncernen och koncernens närmaste krets mot transaktioner som görs med andra parter.

Separat redovisning

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s tjänster delas in i tjänster på marknadsvillkor och tjänster på icke-marknadsvillkor. Tjänster på marknadsvillkor är de som privata aktörer kan producera och för vilka det finns en marknad. Tjänster på icke-marknadsvillkor är uppgifter som särskilt ålagts bolaget genom lag, förordning eller utnämning samt direkta kompletterande tjänster i anslutning till dessa, och en begränsning av produktionen av tjänsterna skulle hindra skötseln av en betydelsefull uppgift som gäller medborgarnas välfärd eller säkerhet eller något annat sådant allmänt intresse. Som Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s kommersiella verksamhet räknas Exportklustret.

Av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s dotterbolag har Fintraffic Sjötrafikledning Ab och Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab kommersiell verksamhet. Dessa bolags separata resultaträkningar enligt 30 d § i konkurrenslagen finns i bolagens särredovisningar.

Principer för kostnadsredovisning

Alla kostnader hänförs enligt orsaksprincipen. Direkta kostnader, såsom löner och materialkostnader, hänförs direkt till den verksamhet eller tjänst som de hänför sig till. Indirekta kostnader, såsom allmänna och gemensamma kostnader samt kapitalkostnader, fördelas mellan tjänsterna enligt objektiva allokeringsskäl. De kostnader som fördelas grundar sig på tjänstespecifika fördelningsförhållanden, men de kostnader som allokeras 2024 hänförs inte separat, eftersom deras relativa andel är marginellt liten.

Alla hänvisningsprinciper och allokeringssätt dokumenteras. Genom att dokumentera säkerställer man att kostnadsberäkningen är transparent och följer kraven i konkurrenslagstiftningen.

En separat resultaträkning har upprättats första gången för den avslutade räkenskapsperioden.

Separat resultaträkning enligt 30 d § i konkurrenslagen

milj. euro	Moderbolaget
	1.1.2024–31.12.2024
Omsättning	0,1
Övriga rörelseintäkter	0,1
Personalkostnader	-0,2
Övriga rörelsekostnader	0,0
Rörelsevinst (-förlust)	0,0
Vinst (förlust) före bokslutsdispositioner och skatter	0,0



Underskrift av bokslutet och verksamhetsberättelsen 1.1–31.12.2024

Helsingfors den 28 mars 2025

Tero Ojanperä
styrelseordförande

Minna Björkman
styrelseledamot

Kirsi Nuotto
styrelseledamot

Kaisa Olkkonen
styrelseledamot

Teemu Penttilä
styrelseledamot

Janne Jakola
styrelseledamot

Pia Julin
verkställande direktör

Revisionsanteckning
En berättelse över utförd revision har i dag avgetts.

Helsingfors den 28 mars 2025

Ernst & Young Ab, Revisionssamfund

Mikko Rytilahti
CGR, OFGR



Revisions-berättelse

(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 Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab (FO-nummer 2942108-7) för räkenskapsperioden 1.1–31.12.2024. 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 bestämmelser gällande upprättande av bokslut och det uppfyller de lagstadgade kraven.

Grund för uttalandet

Vi har utfört vår revision i enlighet med god revisionssed i Finland. Vårt ansvar enligt god revisionssed beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar för revisionen 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 bestämmelser 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 misstag.

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 annat realistiskt alternativ än att göra något av detta.

Revisorns ansvar för revisionen 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 misstag, 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 misstag 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 misstag, 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 misstag, 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 upplysningarna, och om bokslutet återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.
 - Planerar och utför vi koncernrevisionen för att inhämta tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis avseende den finansiella informationen för företag eller affärsenheter inom koncernen som grund för att lämna ett uttalande avseende koncernbokslutet. Vi ansvarar för styrning, övervakning och genomgång av det revisionsarbete som utförts för koncernrevisionens syfte. Vi är ensamt ansvariga för vårt revisionsuttalande.

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 omfattar verksamhetsberättelsen. Vårt uttalande om bokslutet täcker inte övrig information.

Vår skyldighet är att läsa den 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. Det är ytterligare vår skyldighet att bedöma om verksamhetsberättelsen har upprättats enligt de bestämmelser som ska följas vid upprättande av verksamhetsberättelser. Enligt vår uppfattning är uppgifterna i verksamhetsberättelsen och bokslutet enhetliga och verksamhetsberättelsen har upprättats enligt de bestämmelser som ska följas vid upprättande av verksamhetsberättelser.

Om vi utgående från vårt arbete på den övriga informationen, drar slutsatsen att det förekommer en väsentlig felaktighet i verksamhetsberättelsen, 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 den 28 mars 2025

Ernst & Young Ab
revisionssamfund

Mikko Rytilahti
CGR, OFGR-revisor



FINTRAFFIC, PB 71, 00241 HELSINGFORS