



Verksamhetsberättelse och bokslut 2025



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 har 1 193 medarbetare.

Så här läser du rapporthelheten



Årsöversikt 2025



Årsöversikt 2025

Strategi, centrala händelser 2025 och översikt över hållbarheten.

[Läs rapporten här.](#)



Redogörelse för förvaltning och ersättningar 2025



Redogörelse för förvaltning och ersättningar 2025

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

[Läs rapporten här.](#)



Verksamhetsberättelse och bokslut 2025



Verksamhetsberättelse och bokslut 2025

Beskrivning av bolagets verksamhet 2025 samt sammanfattning av bolagets ekonomiska resultat och ekonomiska ställning.

Moderbolaget

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab tillhandahåller trafiklednings- och styrningstjänster inom alla trafikslag samt levererar digitala tjänster och öppen data till olika aktörer.

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	12
Koncernens resultaträkning	13
Koncernens balansräkning	14
Koncernens finansieringsanalys	15
Moderbolagets resultaträkning	16
Moderbolagets balansräkning	17
Moderbolagets finansieringsanalys	18
Noter	19
Underskrifter av bokslut och verksamhetsberättelse	27
Revisionsberättelse	28

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– 31.12.2025

Bolagets verksamhet

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic är ett statsägt bolag med specialuppgifter som grundades 2018 och som verkar under kommunikationsministeriets ägarstyrning. Moderbolagets hemort är Helsingfors.

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab är koncernens moderbolag och ansvarar för ekosystem- och koncern-tjänster. 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 säkerställs säker och smidig trafik samt trafikstyrningens och trafikledningens funktionssäkerhet i alla situationer under normala förhållanden. 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 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 fortfarande syns i Fintraffics verksamhet. Verksamhetens kontinuitetshantering samt trafik- och cybersäkerheten har vidareutvecklats. Konsekvenserna av cyberattacker mot bolaget var begränsade. Sanktionerna som fortfarande är i kraft begränsade liksom tidigare år trafikutvecklingen inom flygtrafiktjänsten. År 2025 var de fakturerade tjänsteenheter i Finlands luftrum 67 procent av nivån 2019 och sjönk med tio procent jämfört med året innan. De tjänsteenheter som faktureras för flyglednings-tjänster vid Helsingfors-Vanda flygplats ökade däremot med fyra procent jämfört med året innan. Flygtrafiktjänstens verksamhet förblev lönsam med stöd av EU-reglerade höjda priserna per enhet.

För att begränsa statens skuldsättning och uppnå budgetbalans krävs sparåtgärder och prioriteringar även inom trafiksektorn. Cirka 64 procent av Fintraffics tjänster säljs till kunder inom den offentliga sektorn som verkar med skattemedel. Bolaget stöder hållbarheten i den offentliga ekonomin genom att digitalisera och automatisera trafiksektorn och långsiktigt se till att den egna verksamheten är effektiv. Under räkenskapsperioden var Trafikledsverket den största kunden med en andel på 62 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.

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. I slutet av 2025 stadfästes lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet. Enligt den nya lagen överfördes ansvaret för att ordna den nationella åtkomstpunkten och informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet till Fintraffic från och med början av 2026. Rapporteringskraven enligt ansvarsdirektivet är tills vidare förknippade med osäkerhetsfaktorer. Enligt uppgifter som publicerades 2025 omfattas Fintraffic inte av CSRD-tillämpningsområdet. Bolaget rapporterar ändå i enlighet med ansvarsdirektivet och följer hur lagstiftningen uppdateras.

Räkenskapsperiodens viktigaste händelser

Säkerhet

En av Fintraffics centrala uppgifter är att upprätthålla och kontinuerligt utveckla säkerhetsnivån i



trafiksystemet, trafikledningen och trafikstyrningen. Säkerhetsarbete ingår i bland annat trafiksäkerheten, störningshanteringen, riskhanteringen, beredskapen, hanteringen av säkerhetsincidenter, informations- och cybersäkerheten samt lokalsäkerheten. Säkerhetsarbetet är planmässigt, långsiktigt och riskbaserat och säkerställer genomförandet av koncernens samhällsuppgift.

De centrala utmaningarna för säkerheten gäller osäkerheten i verksamhetsmiljön, säkerheten i de digitala systemen och skyddet av kritisk infrastruktur. Finland utsattes fortfarande för GNSS-störningar som påverkade flygtrafiktjänstens och sjötrafikledningens verksamhetsmiljö. Fintraffics namn har också utnyttjats i nätbedrägeriförsök riktade till privatpersoner. Bolagets säkerhet hölls på en god nivå inom alla trafikformer. Trafikens smidighet förblev god och bolagets verksamhet föranledde inga olyckor 2025. Sjötrafikledningen förhindrade åtta potentiella grundstötningar.

Fintraffic har utvecklat sin beredskap i enlighet med regleringen NIS2 (ISO 27001) och CER (ISO 22301 och 31000) och tillhörande standarder sedan 2024. I utvecklingsarbetet har man byggt upp beredskaps- och kontinuitetsplaner med roller samt gjort beredskapen till en del av ledningssystemet och den interna kommunikationen. Myndigheterna har dessutom auditerat bolagets beredskapsförmåga. År

2025 anmäldes sju betydande incidenter enligt NIS2-direktivet till myndigheterna. Man reagerade utan dröjsmål på undantagssituationer, bedömde händelsernas grundläggande orsakerna och utvecklade verksamheten för att undvika motsvarande händelser. Fintraffic samarbetar i stor utsträckning med myndigheter och stöder bland annat försvars- och säkerhetsmyndigheternas verksamhet genom trafikstyrningstjänster och genom att erbjuda en lägesbild av trafiken.

Effektivisering av verksamheten

En fortlöpande förbättring av kostnadseffektiviteten är ett av de centrala målen för av trafikstyrningen i enlighet med Fintraffics strategi. De fördelar som effektiviseringen av väg- och järnvägstrafikstyrningen och sjötrafikledningen medför överförs helt från Fintraffic till Trafikledsverket. Inom flygtrafiktjänstens 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 Fintraffics styrelse att eftersträva en effektivisering på 30 miljoner euro inom väg- och järnvägstrafikstyrningen samt sjötrafikledningen under perioden 2023–2028. Fram till 2025 har

bolaget kumulerat en effektivisering på 24 miljoner euro genom en höjning av automationsgraden, organisering av trafikstyrningens verksamhet, en effektiv livscykelhantering och kostnadseffektiva upphandlingar. Genom att utnyttja skalfördelar har bolaget utvidgat sina tjänster utan att kostnaderna har ökat i samma proportion.

EU-kommissionen fastställde flygtrafiktjänstens effektiviseringsmål för 2025–2029 som en del av prestationsplanen RP4 år 2025. Tack vare en kostnadseffektiv serviceproduktion underskred flygtrafiktjänstens faktiska kostnader 2025 kostnaderna som fastställts i prestationsplanen. I och med att de tjänstenheter som flygruttstjänsten fakturerar inte nådde upp till nivån enligt prestationsplanen på grund av effekterna av Rysslands anfallskrig, uppnåddes inte målen i enhetskostnadsutvecklingen på denna punkt. Däremot underskred enhetskostnaderna för flygledningstjänsterna vid Helsingfors-Vanda flygplats enhetskostnadsnivån enligt prestationsplanen med stöd av ökningen av tjänstenheterna.

Ansvarsstyrning

Fintraffics ansvarsfullhet grundar sig på en effektiv produktion av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster som en del av ett tryggt, smidigt och miljömässigt hållbart trafiksystem i samhället. Dessutom

säkerställer bolaget tillgången till öppna trafikdata och utnyttjandet av dem och stöder därmed samhällets konkurrenskraft och kunskapsbaserad ledning. Fintraffic har en större roll än sin storlek när det gäller verkningsfullhet.

År 2025 fortsatte Fintraffic att utveckla ansvarsledningen genom att uppdatera sitt program för samhällsansvar som sträcker sig fram till 2030. Programmets mål och åtgärder har integrerats i bolagets strategi och affärsverksamhet med beaktande av principerna i programmet för samhällsansvar. Bolaget uppdaterade analysen av dubbel väsentlighet och utvecklade praxis för genomförande av och rapportering om programmet för samhällsansvar.

Enligt EU:s Omnibus-paket omfattas Fintraffic inte av den lagstadgade CSRD-rapporteringskyldigheten. Bolaget publicerar ändå en ansvarsrapport för 2025 som följer policyerna i CSRD-direktivet och rapporteringsstandarderna enligt ESRS-linjen. Samtidigt följer Fintraffic aktivt hur regleringsprocessen framskrider och uppdaterar sin ansvarsrapportering när direktivens tillämpningsområde och krav preciseras.

Huvudstadsregionens lokalprojekt

Fintraffics lokalprojekt i huvudstadsregionen slutfördes i slutet av 2025 i och med att funktionerna



inom järnvägs- och vägtrafikstyrningen i huvudstadsregionen flyttades till de moderna lokalerna. De nya lokalerna möjliggör skalbara arbetslokaler för experter i huvudstadsregionen för framtida behov samt samarbetsmöjligheter med viktiga intressegrupper.

Flygtrafiktjänst

Inom flygtrafiktjänsten bestäms prissättningen av flygruttstjänsten och Helsingfors-Vanda flygtrafiktjänst utifrån EU-lagstiftningen och prestationsplanen. Finlands prestationsplan RP4 för 2025–2029 godkändes 2025. Rysslands fortsatta anfallskrig och det minskade antalet överflygningar har krävt beredskap för flygtrafiktjänsten på en lägre nivå än den tidigare affärsverksamheten. Därmed strävade man efter att hålla utvecklingen av driftsutgifterna måttlig samtidigt som man säkerställde en tillräcklig servicenivå. Flygtrafiken drabbades inte av förseningar eller serviceavbrott på grund av flygtrafiktjänstens verksamhet.

Konkurrensutsättningen av projektet för fjärrflygledning slutfördes i juli. På grund av besvärprocessen kunde avtalsförhandlingar emellertid inte inledas och projektet gick vidare för behandling i marknadsdomstolen. Beredningen av den gränsöverskridande flygtrafiktjänsten FINEST fortsatte med bolaget Estonian Air Navigation Services (EANS),

som producerar flygtrafiktjänster i Estland. Inledandet av en tjänst som grundar sig på de gemensamt överenskomna FINEST-metoderna förutsätter en uppdatering av de nationella fördragen. Utöver flygsäkerheten är de centrala målen i projektet Ilmatila2027 att beakta försvarets behov, Finlands konkurrenskraft och tillgänglighet, miljömål och ansvarsfullhet samt att beakta alla användare av luftrummet. Ändringsgranskningen av projektets luftrumsanvändning blev klar i december. Luftfartens lägesbildsapplikation Fintraffic Sky lanserades på våren 2025 för luftfartsaktörer. Tjänsten är öppen för alla och sammanställer central flyginformation i realtid på ett och samma ställe och erbjuder bland annat möjlighet att göra upp flygplaner. Upphandlingsavtalet TopSky ATCOne för flygtrafiktjänstens huvudsystem undertecknades i december. Upphandlingen genomförs i samarbete med flygtrafiktjänstorganisationerna i Estland och Tjeckien.

Det geopolitiska läget kräver ständig uppmärksamhet och aktiv anpassning till eventuella säkerhetshot. Flygtrafiktjänsten har bland annat gjort tekniska investeringar för att säkerställa kontinuitet och säkerhet i flygtrafiken under alla förhållanden. Flygtrafiktjänstens verksamhet styrs av ett kvalitetssystem enligt ISO 9001. År 2025 beviljades verksamheten även certifikatet ISO 27001.

Järnvägstrafikstyrning

Tillgången till operativa tjänster inom järnvägstrafikstyrningen förblev god och verksamhetens säkerhet förbättrades 2025. Verksamhetens effektivitet förbättrades bland annat genom att delvis börja producera trafikstyrningen på bangårdarna vid trafikstyrningscentralerna. Ledningen av järnvägssäkerheten fokuserade på ledningssystemets överensstämmelse med kraven, nollmålet för olyckor, minskningen av tillbud och stärkandet av säkerhetskulturen. Organiseringen av affärsverksamheten uppdaterades så att den stöder framtidens betydande utvecklingssatsningar. En ny enhet som fokuserar på programutveckling inrättades för att möjliggöra utvecklingen av framtidens trafikstyrnings- och trafikledningssystem Atlas. Atlasprojektet sträcker sig till 2040 och beräknas uppgå till cirka 200 miljoner euro.

Systemutvecklingen för den nya kapacitetshanteringen inleddes i samarbete med kunderna och Trafikledsverket. Införandet av fjärrstyrningssystemet i Norra Finland framskred som planerat och medförde nya möjligheter till effektivare arrangemang av den operativa verksamheten. I utvecklingen av passagerarinformationssystemet fokuserade man på funktionaliteterna för information i undantagssituationer, förmedlingen av information till gränssnittet för öppna data, utveck-

lingen av reservsystemet samt energihanteringen i stationsapparaturen.

År 2025 fortsatte man att främja Digispårprojektet som förnyar spårtrafiktekniken. Byggarbetena för säkerhetsanordningar och fjärrstyrning på Finlands första Digispår-banavsnitt, Lielax–Björneborg/Raumo, fortsatte, liksom testerna av det radionätbaserade ETCS-systemet på banavsnittet Kouvola–Kotka/Fredrikshamn. I genomförandefasen av Digispåret har Fintraffic en framträdande roll i den digitala utvecklingen av järnvägarna och det nya avtalet om förberedande arbeten under Digispårprojektets genomförandefas undertecknades i december 2025.

Vägtrafikstyrning

Trafiken löpte i vägnätet och avvikande situationer med omfattande konsekvenser kunde undvikas 2025. Inom vägtrafikstyrningen förädlades dataflöden från data som samlades in tillsammans med partners från cirka 20 000 trafiklednings-, väglags- och väderanordningar. Informationen om väglag, förhållanden och störningar förmedlades mellan olika myndigheter, såsom polisen, räddningsväsendet och vägtrafikcentralerna. Väglagsdata i realtid utnyttjades i stor utsträckning i vägunderhållet, där väglagsinformationens betydelse framhövdes särskilt under vintersäsongen. Infor-



mation om väglag och förhållanden delades direkt till väganvändarna i form av radiomeddelanden samt direkt till bilarnas navigatorer. Sammanlagt skickades 11 000 trafikmeddelanden från vägtrafikstyrningen och 100 000 kundsamtal togs emot.

Inom vägtrafikstyrningen år 2025 fortsatte arbetet med att stärka funktionssäkerheten och förnya utrustningen enligt dess livscykel. Nya genomföranden gjordes för flera tunnelobjekt samt datakommunikationsnätet, trafikräkningen och styrordningarna och styrsystemen längs vägen. Det nationella och internationella samarbetet fortsatte för att möjliggöra en allt mer heltäckande och säker lägesbild i störningssituationer. Vägtrafikstyrningen utvecklade beredskapen för reservdrift mellan vägtrafikcentralerna ännu längre än tidigare. Man svarade på förändringarna i verksamhetsmiljön och de skärpta kraven genom att stärka informations säkerheten samt utveckla kontinuitets- och informationshanteringen.

Fintraffic Väg Ab fick ett stödfinansieringsbeslut på 5,4 miljoner euro från Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF) för åren 2025–2028. Stödet fås för kostnaderna för affärsverksamhetens mest betydande investering, nämligen förnyandet av trafikstyrningssystemet i Nordsjö vägtunnel, samt för att öka automatiseringen av vägtrafikcentralsfunktionerna och integrera funktionerna i den aktuella lägesbilden av trafiken.

Sjötrafikledning

År 2025 hölls sjötrafikledningens funktionssäkerhet och kvalitet på en god nivå. Det operativa trafikledningssystemets tekniska informationssäkerhet bedömdes i en KATAKRI-auditering (nationella kriterier för säkerhetsauditering). År 2025 befestes fartygstrafikens säkerhet genom att kartlägga och införa skyddsområden för specialtransporter vid Finlands kust. För att hantera störningarna i sjötrafikens satellitpositionering skapades en lägesbildstjänst i syfte att öka myndigheternas situationsmedvetenhet och sjöfartens säkerhet då GNSS-störningarna blir allt fler. Dessutom inleddes genomförandet av de digitala VTS-tjänsternas ruttbytestjänst och det första skedet av genomförandet av de digitala VTS-tjänsterna och tjänsten e-Navigation för sjövarningar färdigställdes.

I utvecklingen av det nationella informationshanteringssystemet för sjöfarten NEMO uppnåddes den tekniska produktionsförmåga som krävs, men beställaren beslöt att skjuta upp införandet på grund av myndighetsprocesser och ändringar i kraven. År 2025 förde Fintraffic en intensiv diskussion med beställaren om finansieringen av de merkostnader som uppkommit på grund av de uppdaterade systemkraven. Man strävar efter att hitta en lösning för finansieringen av projektet 2026. En del av investeringarna under förhandlingarna skrevs ner, vilket ledde till ett förlustresultat för affärsverksamheten. I tjänsten D/S

POLO fokuserade utvecklingen på att utvidga serviceportföljen och användargruppen samt förbättra kundupplevelsen för bättre lönsamhet i framtiden.

EU-finansierade projekt hade fortfarande en central roll i att möjliggöra utvecklingsverksamheten och stödja investeringar. Under räkenskapsperioden inleddes projektet NELSON, som samordnades av sjötrafikledningen med stödfinansiering från EU:s fond för ett sammanlänkat Europa (CEF), där man genomför digitala tjänster för ledning och hantering av fartygstrafiken och stöder livscykelinvesteringar. En del av arbetet med att utveckla eNavigationstjänsterna genomfördes inom ramen för EU:s stödprojekt, såsom programmen MaDaMe och NELSON.

Digitala ekosystemtjänster

De digitala ekosystemtjänsterna utvecklades 2025 till en central del av den kunskapsbaserade ledningen av trafiksystemet. Digitala tjänster, såsom Fintraffic Appen, Trafikläget, Respskanalen och andra informationstjänster, stödde informationsinsamlingen och lägesbilden av trafiken i realtid. I tjänsterna utnyttjades både information från den operativa trafikstyrningen och crowdsourcingdata från medborgare och intressentgrupper. Det gjordes 5,6 miljarder förfrågningar i gränssnitten för trafikdata i tjänsten Digitraffic (6,1 miljarder 2024). I informationsunderlaget Digitransit, som utnyttjades av kollektivtrafikens reseplanerare, gjordes 17 (17)

miljarder gränssnittsansrop. Användningen av digitala tjänster utvecklades gynnsamt när antalet besök i Fintraffic's tjänster ökade med nästan 50 procent och antalet nedladdningar av Fintraffic Appen fördubblades jämfört med året innan. Fintraffic's roll som facilitator för trafikinformation stärktes i slutet av 2025 efter att riksdagen fastställt en lag där digitala informationstjänster för trafiken ansågs vara allmännyttiga och lagstadgade tjänster som man beslöt att finansiera i form av statsunderstöd till Fintraffic.

Under 2025 fortsatte Fintraffic utvecklingsarbetet enligt eFTI-förordningen för att införa elektroniska fraktuppgifter. Fintraffic deltog också i EU-finansierade projekt för utveckling av sameuropeiska handlingsmodeller och tjänster för delning av trafikdata. Målet med utvecklingsarbetet har varit att skapa förutsättningar för ett gränsöverskridande informationsutbyte och digitaliseringen av trafiken. Trafikens dataekosystem som samordnades av Fintraffic fungerade som ett aktivt samarbetsforum som förenade offentliga och privata aktörer för att främja användningen av trafikdata, utvecklingen av tjänster och exporten. Samarbetet inom ekosystemet stärktes genom verksamheten i Exportklustret som finansierades av Business Finland samt genom att nya arbetsgrupper inleddes för att påskynda utnyttjandet av artificiell intelligens och skapandet av en digital tvilling.



Koncernens resultatutveckling

Fintraffic-koncernens omsättning var 267,7 (253,6) miljoner euro. Av omsättningen utgjordes 59 (60) procent av styrnings- och ledningstjänster för väg-, sjö- och järnvägstrafiken som hade beställts av Trafikledsverket. Tjänsternas försäljningsvärde enligt partnerskapsavtalet uppgick till 158,5 (151,8) miljoner euro. Riksdagen fastställer det årliga maximivärdet för partnerskapsavtalets omfattning. Omsättningen under räkenskapsperioden understred det maximala beloppet på 168 miljoner euro som fastställts för 2025. Utöver de trafikstyrnings- och trafikledningstjänster som erbjuds inom ramen för partnerskapsavtalet erbjöd Fintraffic Trafikledsverket bland annat utvecklings- och verifieringstjänster för Digispår för 7,9 (9,2) miljoner euro.

Även om Rysslands fortsatta anfallskrig och minskningen av överflygningar likt föregående år har påverkat efterfrågan på flygtrafiktjänster, ökade den fakturerade omsättningen från fjolåret med 16,1 procent till 99,7 (85,9) miljoner euro med stöd av höjningarna av priserna per enhet enligt EU-regleringen. Med höjningarna kompenseras i synnerhet den omsättning som inte intäktsförts till bolaget på grund av de exceptionellt låga fakturerade serviceenheterna 2020–2023. De höjda priserna per enhet minskade flygtrafiktjänstens uppskattning av framtida fordringar med 2,8 miljoner euro, medan korrigeringen angående SES-lagstiftningen året innan ökade fordringarna med 2,9 miljoner euro.

Tabell 1: Nyckeltal för Fintraffic-koncernen

	2025	2024	2023
Omsättning (M€)	267,7	253,6	242,2
Resultat före bokslutsdispositioner och skatter (M€)	18,1	15,1	5,4
Resultat före bokslutsdispositioner och skatter (%)	6,8	6,0	2,2
Räkenskapsperiodens resultat (M€)	18,1	14,9	5,0
Investeringar (M€)	45,1	54,0	45,0
Räntebärande skulder (M€)	44,8	50,7	72,7
Soliditet (%)	66,9	64,7	59,1
Nettoskulsättningsgrad (%)	11,4	22,5	25,2
Antal anställda i genomsnitt (årsverken)	1 124	1 128	1 093

Koncernens vinst efter skatt under räkenskapsperioden var 18,1 (14,9) miljoner euro. Verksamheten tillsammans med Trafikledsverket grundade sig på en stabilt lönsam, kostnadsbaserad kommersiell modell. Tack vare den EU-reglerade prissättningen var flygtrafiktjänstens affärsverksamhet mer lönsam än året innan. Koncernens resultat före bokslutsdis-

Tabell 2: Nyckeltal för Fintraffic's affärsområden

	Flygtrafik-tjänst	Järnvägstrafikstyrning	Vägtrafikstyrning	Sjötrafikledning	Digitala ekosystemtjänster
Omsättning (M €)	96,9 (88,7)	88,8 (86,5)	55,1 (54,5)	23,2 (20,8)	4,0 (3,4)
Resultat före bokslutsdispositioner och skatter (M€)	12,4 (8,1)	4,4 (4,5)	2,8 (2,7)	-0,9 (0,5)	-0,2 (-0,3)
Resultat före bokslutsdispositioner och skatter (%)	12,8 (9,1)	5,0 (5,2)	5,1 (5,0)	-3,9 (2,2)	-4,1 (-8,4)
Antal anställda i genomsnitt	436 (425)	475 (495)	98 (96)	110 (106)	8 (7)

positioner och skatter var 18,1 (15,1) miljoner euro, 6,8 (6,0) procent av omsättningen, vilket överskred Fintraffic's målnivå för måttlig lönsamhet på lång sikt, 3–5 procent av omsättningen. I tabell 1 visas koncernens centrala nyckeltal. I tabell 2 har de affärs-specifika nyckeltalen sammanställts.

Moderbolaget trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s omsättning var 171,7 (164,8) miljoner euro. Moderbolagets omsättning bildades genom de av Trafikledsverket beställda och av dotterbolagen köpta väg- och järnvägstrafikstyrningstjänsterna, sjötrafikledningstjänsterna, ekosystemtjänsterna samt koncernens interna tjänster. Omsättningen steg med 4,2 procent jämfört med året innan i och med ändringarna i trafikstyrningstjänsterna som producerades för Trafikledsverket.

Moderbolagets resultat före bokslutsdispositioner och skatter var -0,2 (-0,2) miljoner euro, -0,1 (-0,1) procent av omsättningen. Räkenskapsperiodens resultat var 0,1 (0,2) miljoner euro. Soliditeten var 61,9 (64,9) procent. Under räkenskapsperioden

var det genomsnittliga antalet anställda 75 (76). 2025 gav moderbolaget Fintraffic liksom året innan Flygtrafiktjänst Ab 7,2 (6,2) miljoner euro i koncernbidrag.

Investeringar och FoU-verksamhet

År 2025 var investeringarna inom Fintraffic-koncernen lägre än året innan 45,1 (54,0) miljoner euro. De största investeringarna riktades till förnyandet av flygtrafiktjänstens huvudsystem samt utvecklingen av järnvägstrafikstyrningens trafikledningssystem och förnyandet av fjärrstyrningssystemet i Norra Finland. Ersättningsinvesteringen i Nordsjötunnelns teknik inleddes med planeringsarbete. Projektets egentliga byggnadsfas flyttades till 2026. Inom sjötrafikledningen genomfördes utöver byggandet av NEMO-systemet ersättningsinvesteringar enligt livscykelplanen för datakommunikations- och sensornätet och därutöver utvecklades sjötrafikledningssystemet. Lokalprojektet i huvudstadsregionen slutfördes i slutet av 2025.

Vid Fintraffic anses systematiskt reformarbete som forsknings- och utvecklingsverksamhet som vanligtvis riktar sig till modernisering av verksamhetssätten, byggande av en ny tjänst eller innovativt utnyttjande av teknologi. Utvecklingsverksamheten är vanligtvis förknippad med en risk för att projektet lyckas. År 2025 fokuserade forsknings- och utvecklingsverksamheten vid sidan av processutvecklingen



på att produktifiera systemfunktionerna, öka informations- och automationskapaciteten samt bygga upp en digital tvilling för att skapa en aktuell lägesbild av trafiken samt stödja optimeringen och trafiksäkerheten. År 2025 uppgick FoU-verksamheten till 3,3 miljoner euro. I utvecklingsarbetet och genomförandet av investeringarna utnyttjades flera stödfinansieringsprogram, av vilka bolaget fick sammanlagt 3,7 miljoner euro i stöd. Vid sidan av det självständiga utvecklingsarbetet fortsatte Fintraffic i samarbete med Trafikledsverket utvecklings- och verifieringsarbetet inom projektet Digispåret, som syftar till att förnya tågövervakningen.

Finansiering, balansräkning och ekonomisk ställning

Fintraffics ekonomiska ställning framgår av resultaträkningen och balansräkningen. Koncernens ekonomiska ställning är god. Räkenskapsperiodens resultat var 18,1 (14,9) miljoner euro. Investeringarna 2025 finansierades internt. Koncernens kassaflöde efter investeringarna uppvisade ett överskott på 19,4 miljoner euro. Under räkenskapsperioden amorterades lån som förfallit under perioden utan behov av att lyfta nya lån. Färre företagscertifikat emitterades än året innan. Enligt finansieringspolicyn var bolagets lånedel till 50 procent ränteskyddade, vilket innebär att utvecklingen av finansieringskostnaderna var måttlig. Nettoskulderna var i slutet av

räkenskapsperioden 24,2 (43,5) miljoner euro och nettoskuldssättningsgraden 11,4 (22,5) procent. Koncernens soliditet var 66,9 (64,7) procent. Koncernens likviditet och soliditet var fortsatt starka.

Icke-finansiella nyckeltal

Personal

År 2025 sysselsatte Fintraffic-koncernen i genomsnitt 1193 (1198) personer. Av dessa var 24 procent kvinnor och 76 procent män. Personalens genomsnittsålder var 46 (45) år. År 2025 anställdes 76 (142) nya medarbetare. Avgångsomsättningen var 5,0 (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.

Personalnöjdheten var utmärkt 2025. Personalnöjdhetsundersökningens totalindex 4,0/5,0 var på samma nivå som året innan. Personalens rekommendationsvilja eNPS år 2025 var 28 (26 år 2024) och hölls på en god nivå. År 2025 betonade Fintraffic utvecklingen av företagskulturen samt stärkandet av personalens välbefinnande, arbetsförmåga och ork. Personalens belastning följdes upp systematiskt och förutsättningarna för personalens arbetsförmåga utvecklades genom programmet Fit for Future

Fintraffic. Flexibilitet i arbetslivet och samordning av arbete och fritid främjades som en del av programmet Familjevänlig arbetsplats. Fintraffic deltog dessutom som pilotföretag i Arbetshälsoinstitutets EU-del-finansierade projekt Career4Career som främjar jämställdhet mellan könen, samordning av arbete och familj samt familjevänlig praxis i arbetslivet. Sjukfrånvaron hölls på en låg nivå. Nuläget och utvecklingsbehoven för bolagets strategiska kompetenser kartlades genom kompetenskartläggningar av experter. Bolaget fortsatte arbetet för att stärka Fintraffics enhetliga företagskultur. De centrala principerna för utvecklingsarbetet var gemensamma verksamhetssätt, kvaliteten på chefsarbetet samt personalens delaktighet i utvecklingen av kulturen. 11 arbetsolyckor och 15 pendlingsolyckor inträffade bland Fintraffics medarbetare. Två av olyckorna på arbetsplatsen ledde till sjukfrånvaro, så olycksfallsfrekvensen var 1,27 år 2025.

Tabell 3: Nyckeltal för Fintraffic-koncernens personal

	2025	2024	2023
Antal anställda i genomsnitt	1 193	1 198	1 160
Antal anställda vid årets slut	1 202	1 196	1 180
Utbetalda löner och ersättningar (M€)	92,4	90,1	85,7
Personalkostnader (M€)	110,8	107,7	103,3
Sjukfrånvaro-%	2,3	2,4	2,5

Under 2025 fördes fyra omställningsförhandlingar inom järnvägstrafikstyrningen med målet att utveckla affärsverksamhetens organisation i enlighet med strategin samt stärka den operativa ledningen. Omställningsförhandlingarna ledde till att en uppgift drogs in. Sommaren 2025 fördes omställningsförhandlingar inom moderbolagets gemensamma tjänster, vilket ledde till att organisationen och uppgiftshelheterna omorganiserades. Förhandlingarna resulterade i att sex uppgifter drogs in.

Miljö

Fintraffics verksamhetskultur och principer grundar sig på riktlinjerna för hållbar utveckling och styr bolagets verksamhet särskilt i fråga om begränsning av klimatförändringar och anpassning till dem. Bolaget främjar hållbar affärsverksamhet genom att se till att skyldigheterna iakttas och att ledningen av miljömålen sker långsiktigt som en del av bolagets strategi och program för samhällsansvar. Genom sin verksamhet stöder Fintraffic sina intressentgrupper i uppnåendet av miljömålen och befäster mer omfattande samhälleliga och miljömässiga principer, såsom hållbar utveckling.

Koncernens miljöpolitik som uppdaterades 2025 drar upp riktlinjer för Fintraffics principer för hantering av miljökonsekvenser, främjande av miljöansvar och minskning av trafikens miljöbelastning. I samband med uppdateringen av programmet för



samhällsansvar preciserades målen i klimatomställningsplanen när bolaget satte upp följande, vetenskapligt baserade utsläppsminskning mål (SBTi) för sina utsläppskällor:

Egen verksamhet | Scope 1 och 2

- 63 % minskning fram till 2035
- 90 % minskning fram till 2050 (nettonollmål enligt SBTi)

Värdekedjan | Scope 3

- 63 % minskning fram till 2035
- 90 % minskning fram till 2050 (nettonollmål enligt SBTi)

År 2025 var utsläppen från Fintraffics egen verksamhet (scope 1 och 2) 1151,86 tCO₂e och de totala utsläppen (scope 1, 2, 3) 15 823 tCO₂e. Rapporteringen och hanteringen av utsläppen från värdekedjan vidareutvecklades och koldioxidsnålhetsåtgärder fastställdes för centrala upphandlingar. Koldioxidsnåla upphandlingar främjas systematiskt under ledning av programmet för samhällsansvar.

Fintraffic har följt riktlinjerna i Europeiska unionens klassificeringssystem för hållbar finansiering, EU-taxonomin, som trädde i kraft 2020. Utifrån Omnibus-förslaget 2025 är det sannolikt att bolaget inte omfattas av taxonomirapporteringen i

framtiden. Detta beror på att bolagets verksamhet huvudsakligen består av produktion av digitala och operativa styrtjänster som inte klassificeras som ekonomiska verksamheter enligt taxonomin. Fintraffic förbereder sig på att vid behov uppdatera sin analys och rapporteringspraxis i takt med att tolkningarna av lagen preciseras.

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 heltäckande policyer för hantering av centrala affärsrisker.

Informations- och cybersäkerhetsriskerna har hållits på en fortsatt hög nivå på grund av det geopolitiska läget. Fintraffic har utsatts för cyberattacker, men tack vare informationssäkerhetsarbetet har effekterna varit begränsade. I Fintraffics verksamhetsmiljö kan olika GNSS-störningar och störningar av kritisk infrastruktur i värsta fall orsaka risker för trafiksäkerheten. Bolaget identifierar sin egen kritiska roll i tryggheten av serviceproduktionens kontinuitet och i undvikandet av olyckor. De centrala rollerna i beredskapen är framförhållning, säkerställande av de tekniska systemens funktionssäkerhet

samt nära säkerhetssamarbete såväl internt som med säkerhetsmyndigheterna. Efter att cybersäkerhetslagen trädde i kraft i april 2025 har bolagen i koncernen anmält sig till den förteckning över aktörer som avses i cybersäkerhetslagen och verkställt den handlingsmodell för hantering av cybersäkerhetsrisker som avses i lagen. Handlingsmodellen grundar sig på det tidigare arbetet med att utveckla hanteringssystemet enligt ISO 27001. Tillsynsmyndigheten har inlett lagstadgade tillsynsåtgärder i Fintraffics bolag. År 2025 fortsatte man att utveckla metoder för resiliens och riskhantering med beaktande av verkställandet av CER-direktivet.

Centrala osäkerhetsfaktorer i flygtrafiktjänsten som är exponerad för effekterna av Rysslands anfallskrig är den allmänna utvecklingen i luftfartsbranschen samt eventuella plötsliga förändringars inverkan på affärsverksamhetens ekonomiska förutsättningar. Beredskapen för allmänna långsiktiga förändringar i luftfartens utveckling förutsätter kontinuerlig förbättring av effektiviteten, vilket är möjligt bland annat 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. 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 sörjer bolaget för verksamhetens effektivitet samt vid behov för långsiktig prognostisering och prioritering av uppgifterna inom serviceproduktionen inom ramen för statliga budgetanslag och de gränser som efterfrågan på flygtrafik fastställer. Bolagets skuldsättning under de senaste åren har varit begränsad när investeringarna har finansierats med intern finansiering i och med flygtrafiktjänstens förbättrade lönsamhet. Tack vare sin goda ekonomiska ställning och ägarbas har bolaget rimliga villkor för finansieringsfaciliteterna som vid behov kompletterar den interna finansieringen.

Digispår-projektet är ett nödvändigt projekt för att möjliggöra en säker, störningsfri och ekonomiskt effektiv finländsk järnvägstrafik. Det långvariga projektet innehåller både tekniska och ekonomiska risker, vars hanterbarhet i det framtida genomförandet förbättras genom det pågående utvecklings- och verifieringsarbetet. Trafikledsverket ansvarar för Digispårets säkerhetsanordningstillgångar,



vilket minskar riskerna i anslutning till Fintraffics projektfinansiering. I bruktagandet av Digispåret förutsätter emellertid betydande utvecklingsinvesteringar i trafikstyrningssystemen, som Fintraffic ansvarar för att genomföra. Genom samarbete med intressentgrupper säkerställs att systemhelheten för styrningen av den framtida spårtrafiken kan byggas upp på det sätt som eftersträvas och att finansiering ur statens knappa budgetmedel har allokerats för utvecklingsarbetet.

Styrelsen och styrelsens kommittéer

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s styrelse bestod i början av 2025 av styrelseordförande Tero Ojanperä och styrelseledamöterna Minna Björkman, Janne Jakola, Kirsi Nuotto, Kaisa Olkkonen och Teemu Penttilä. Bolagsstämman valde 8.4.2025 Kaisa Olkkonen till styrelseordförande samt Minna Björkman, Jonas Geust, Lasse Heinonen, Janne Jakola, Kirsi Nuotto och Teemu Penttilä till styrelsemedlemmar.

Styrelsen har två kommittéer, revisionskommittén samt personal- och premieringskommittén. År 2025 var Kaisa Olkkonen ordförande för revisionskommittén fram till 8.4.2025 och Lasse Heinonen blev ordförande efter 8.4.2025 då Olkkonen blev styrelseordförande. Medlemmarna i revisionskom-

mitténs fram till 8.4.2025 var Janne Jakola, Tero Ojanperä och Teemu Penttilä samt efter 8.4.2025 Minna Björkman, Janne Jakola och Kaisa Olkkonen. Personal- och premieringskommitténs ordförande var Kirsi Nuotto. Kommitténs medlemmar fram till 8.4.2025 var Minna Björkman och Tero Ojanperä samt efter 8.4.2025 Jonas Geust, Kaisa Olkkonen och Teemu Penttilä. 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 med revisor Antti Suominen (CGR) som huvudansvarig.

Väsentliga händelser efter räkenskapsperioden

VR Group Abp har väckt talan mot Trafikledsverket och Fintraffic Järnväg Ab och krävt att de solidariskt ska betala ett skadestånd på cirka fyra miljoner euro på grund av förlusterna till följd av skadorna på banan i Mankala i Iitti 2024. Bolaget anser att kravet saknar grund och att det är osannolikt att bolaget blir ersättningsskyldigt.

Framtidsutsikter

Fintraffic-koncernen fortsätter sin nuvarande strategi som utvecklare av trafikstyrningen och digitaliseringen av trafiken. 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. Den statsunderstödda offentliga förvaltningsuppdrag som Fintraffic gavs i början av 2026 som producent av digitala informationstjänster för trafiken ökar bolagets möjligheter att påskynda insamlingen, förädlingen och utnyttjandet av trafikinformation till förmån för det finländska samhället.

Det spända geopolitiska läget syns i bolagets verksamhet. Bolaget utvecklar sin beredskap i samarbete med myndigheterna. Praxis enligt ISO 27001/NIS2 och verksamhetssätt som uppfyller kraven i CER-direktivet vidareutvecklas för att förbättra riskhanteringen och kontinuiteten i affärsverksamheten. Inom flygtrafiktjänsten är utvecklingen av flygtrafiken förknippad med osäkerhet på grund av luftrumssanktionerna till följd av Rysslands anfallskrig och i synnerhet de kinesiska flygbolagens

ändrade rutter. Debiteringarna för tjänster som erbjuds sanktionerade flygbolag som omfattas av sanktionsuppföljningen kan orsaka potentiella betydande kreditförluster.

De långsiktiga riktlinjerna för flygtrafiktjänsten styrs av prestationsplanen RP4 som godkändes 2025 för perioden 2025–2029. De enligt EU-bestämmelserna höjda priserna per enhet för flygtrafiktjänster stöder en positiv lönsamhetsutveckling för affärsverksamheten. Lönsamheten är måttlig för de tjänster som tillhandahålls för Trafikledsverket. Resultatet av sjötrafikledning bedöms bli vinstgivande igen när serviceproduktionen av nya tjänster har etablerats, även om utvecklingen är förknippad med osäkerhet. Digitala trafikinformationstjänster som finansieras med statsunderstöd produceras av bolaget kostnadsbaserat utan täckning. Statens finansieringsramar möjliggör produktion och kontrollerad utveckling av bolagets nuvarande tjänster, men de planerade förändringarna i verksamhetsgraden på längre sikt förutsätter statlig tilläggsfinansiering. Framtidens finansieringsbehov hänför sig särskilt till den vägsträcka mellan Muurla och Lojo som bolaget inlöst 2029 och som kommer att genomgå omfattande livscykelreformer från och med 2030 samt genomförandet av Digispåret, vilket förutsätter ett långsiktigt ekonomiskt engagemang av staten för att projektet



ska kunna genomföras 2025–2040. I likhet med tidigare år fortsätter Fintraffic sina effektiviseringsåtgärder i sitt trafikstyrningsarbete, och målet om en kumulativ effektivisering på 30 miljoner euro har uppnåtts i förtid före 2028.

År 2026 beräknas Fintraffics investeringar öka jämfört med nivån året innan. Bolagets största investering är förnyelsen av Nordsjötunnelns teknik. Bolaget genomför förnyelser av trafikstyrningssystemen inom olika trafikformer vid sidan av de tekniska livscykelreformerna. NEMO-systemutvecklingen som inleddes 2022 tas i produktionsanvändning. Det är möjligt att fortsätta flygtrafiktjänstens projekt för fjärrflygledning när marknadsrättsriktlinjerna för upphandlingsarrangemangen i anslutning till projektet har fastställts. Arbetet och investeringarna i den första kommersiella delen av Digispåret fortsätter. I februari 2026 undertecknade Fintraffic Järnväg Ab ett avtal med Trafikledsverket om att tillhandahålla experttjänster i genomförandefasen av Digispåret. I takt med att Digispåret framskrider förnyas systemhelheten för trafikstyrning och trafikledning inom järnvägstrafikstyrningen, med vilken man söker kostnadseffektivitet samt förbättringar av trafiksäkerheten och smidigheten.

Tillsammans med intressegrupper som använder trafikdata fortsätter Fintraffic att skapa möjligheter för utnyttjande av digitalisering, artificiell intelligens och dataanalyser såväl i Finland som internationellt. Inom vägtrafikstyrningen, järnvägstrafikstyrningen, sjötrafikledningen och flygtrafiktjänsten satsar man på att produktifiera de digitala tjänsterna och bygga tjänster som överskrider gränserna för trafikformerna och som använder data i en digital tvilling. Att lagstiftningen ständigt uppdateras påverkar bolagets verksamhet, vilket förutsätter förnyade handlingsmodeller samtidigt som bolagets verksamhetsmiljö förtydligas. Bolaget tillhandahåller kommersiella tjänster i begränsad utsträckning och behåller därmed sin ställning som anknuten enhet i förhållande till andra statliga aktörer.

Bolagets lönsamhet för 2026 beräknas vara högre än 2025 med stöd av de höjda priserna per enhet inom flygtrafiktjänsten. Skuldsättningen förblir måttlig och balansomslutningen stark. Bolaget kan genomföra sina strategiska investeringar enligt planerna. 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 31.12.2025 till 155 759 951,37 (155 694 733,53) euro. Styrelsen föreslår att vinstandelen inte delas ut och att räkenskapsperiodens vinst på 65 217,84 (175 679,59) 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-rapporteringsstandard. Dessutom publicerar koncernen förvaltnings- och premieringsrapporter. Rapporter som publiceras separat har inte verifierats.



Bokslut

Koncernens resultaträkning	13
Koncernens balansräkning	14
Koncernens finansieringsanalys	15
Moderbolagets resultaträkning	16
Moderbolagets balansräkning	17
Moderbolagets finansieringsanalys	18
Noter	19

**Koncernens resultaträkning**

miljoner euro	1.1.2025–31.12.2025	1.1.2024–31.12.2024
OMSÄTTNING	267,7	253,6
Tillverkning för eget bruk	1,7	2,2
Övriga rörelseintäkter	1,6	1,1
Material och tjänster		
Material, förnödenheter och varor		
Inköp under räkenskapsperioden	-2,9	-3,0
Köpta tjänster	-57,3	-56,0
	-60,2	-59,1
Personalkostnader		
Löner och arvoden	-92,4	-90,1
Lönebikostnader		
Pensionskostnader	-15,8	-15,6
Övriga lönebikostnader	-2,6	-2,1
	-110,8	-107,7
Avskrivningar och nedskrivningar		
Avskrivningar enligt plan	-43,6	-39,0
	-43,6	-39,0
Övriga rörelsekostnader	-37,5	-35,0
RÖRELSEVINST (-FÖRLUST)	19,0	16,1
Finansiella intäkter och kostnader		
Övriga ränteintäkter och finansiella intäkter		
Från övriga	0,9	2,4
Räntekostnader och övriga finansiella kostnader		
Till övriga	-1,8	-3,3
	-0,9	-0,9
VINST (FÖRLUST) FÖRE BOKSLUTSDISPOSITIONER OCH SKATTER	18,1	15,1
Inkomstskatt		
Räkenskapsperiodens skatter	0,0	-0,3
	0,0	-0,3
RÄKENSKAPSPERIODENS VINST (FÖRLUST)	18,1	14,9



Koncernens balansräkning

miljoner euro	31.12.2025	31.12.2024
AKTIVA		
Bestående aktiva		
Immateriella tillgångar		
Goodwill	1,3	1,7
Immateriella rättigheter	50,1	49,0
Övriga immateriella tillgångar	37,7	32,4
Förskottsbetalningar	27,9	23,2
	117,0	106,4
Materiella tillgångar		
Mark-och vattenområden	0,0	0,0
Byggnader och konstruktioner	31,4	37,9
Maskiner och inventarier	62,2	60,4
Övriga materiella tillgångar	1,1	1,2
Förskottsbetalningar och pågående nyanläggningar	9,7	13,9
	104,4	113,4
Placeringar		
Övriga fordringar	0,0	0,0
	0,0	0,0
Bestående aktiva totalt	221,4	219,8
Rörliga aktiva		
Långfristiga fordringar		
Derivatfordringar	0,6	0,8
Resultatregleringar	17,4	21,7
	17,9	22,5
Kortfristiga fordringar		
Kundfordringar	30,9	29,5
Övriga fordringar	0,4	0,9
Resultatregleringar	36,3	27,0
	67,6	57,4
Kassa och bank	20,6	7,2
Rörliga aktiva totalt	106,1	87,1
AKTIVA TOTALT	327,5	306,9

miljoner euro	31.12.2025	31.12.2024
PASSIVA		
Eget kapital		
Aktiekapital	0,5	0,5
Övriga fonder		
Fond för inbetalt fritt eget kapital	154,8	154,8
Fond för verkligt värde	0,6	0,8
Balanserad vinst (förlust) från tidigare räkenskapsperioder	37,5	22,6
Räkenskapsperiodens vinst (förlust)	18,1	14,9
Eget kapital totalt	211,5	193,6
Främmande kapital		
Långfristigt		
Skulder till kreditinstitut	9,9	29,9
Latenta skatteskulder	3,3	3,3
Erhållna förskott	6,2	4,8
Långfristigt främmande kapital totalt	19,4	38,0
Kortfristigt		
Skulder till kreditinstitut	20,0	0,0
Företagscertifikat	14,9	20,8
Erhållna förskott	5,1	2,7
Leverantörsskulder	25,5	22,5
Övriga skulder	6,0	3,7
Resultatregleringar	25,1	25,6
Kortfristigt främmande kapital totalt	96,6	75,3
PASSIVA TOTALT	327,5	306,9



Koncernens finansieringsanalys

miljoner euro	1.1.2025–31.12.2025	1.1.2024–31.12.2024
Affärsverksamhetens kassaflöde		
Vinst (förlust) före bokslutsdispositioner och skatter	18,1	15,1
Justeringar		
Avskrivningar och nedskrivningar enligt plan	43,6	39,0
Övriga intäkter och kostnader som inte medfört betalningar	2,8	-2,9
Finansiella intäkter och kostnader	0,9	0,9
Försäljningsvinster (-) och -förluster (+) från bestående aktiva	0,0	-0,1
Kassaflöde före förändring av rörelsekapital	65,4	52,2
Förändring av rörelsekapital:		
Ökning (-)/minskning (+) av kortfristiga rörelsefordringar	-6,9	-1,4
Ökning (+)/minskning (-) av kortfristiga skulder	6,2	1,4
Affärsverksamhetens kassaflöde före finansiella poster och skatter	64,7	52,1
Betalda räntor och betalningar för affärsverksamhetens övriga finansiella kostnader	-1,7	-3,0
Erhållna räntor från affärsverksamheten	1,1	2,0
Betalda direkta skatter	0,0	-0,1
Kassaflöde före extraordinära poster	64,1	51,1
Affärsverksamhetens kassaflöde	64,1	51,1
Investeringarnas kassaflöde		
Investeringar i materiella och immateriella tillgångar	-46,1	-49,8
Erhållna investeringsstöd	1,3	0,3
Överlåtelseinkomster från materiella och immateriella tillgångar	0,0	0,1
Investeringarnas kassaflöde	-44,8	-49,4
Finansieringens kassaflöde		
Upptagna kortfristiga lån	92,5	87,2
Återbetalning av kortfristiga lån	-98,4	-109,2
Finansieringens kassaflöde	-5,9	-22,0
Förändring av likvida medel	13,5	-20,3
Likvida medel i början av räkenskapsperioden	7,2	24,5
Likvida medel i slutet av räkenskapsperioden	20,6	7,2
Övriga penningmedel i början av räkenskapsperioden	0,0	3,0
Övriga penningmedel i slutet av räkenskapsperioden	0,0	0,0
Penningmedel i slutet av räkenskapsperioden	20,6	7,2

**Moderbolagets resultaträkning**

miljoner euro	1.1.2025–31.12.2025	1.1.2024–31.12.2024
OMSÄTTNING	171,7	164,8
Tillverkning för eget bruk	0,5	0,7
Övriga rörelseintäkter	1,0	0,4
Material och tjänster		
Material, förnödenheter och varor		
Inköp under räkenskapsperioden	0,0	0,0
Köpta tjänster	-158,2	-152,1
	-158,2	-152,1
Personalkostnader		
Löner och arvoden	-7,1	-6,9
Lönebikostnader		
Pensionskostnader	-1,2	-1,2
Övriga lönebikostnader	-0,2	-0,1
	-8,4	-8,2
Avskrivningar och nedskrivningar		
Avskrivningar enligt plan	-1,7	-1,2
	-1,7	-1,2
Övriga rörelsekostnader	-4,9	-4,6
RÖRELSEVINST (-FÖRLUST)	-0,2	-0,2
Finansiella intäkter och kostnader		
Övriga ränteintäkter och finansiella intäkter		
Från företag inom samma koncern	1,1	1,1
Från övriga	0,8	2,4
Räntekostnader och övriga finansiella kostnader		
Till företag inom samma koncern	-0,2	-0,2
Till övriga	-1,8	-3,3
	0,0	0,0
VINST (FÖRLUST) FÖRE BOKSLUTSDISPOSITIONER OCH SKATTER	-0,2	-0,2
Bokslutsdispositioner		
Förändring av avskrivningsdifferens	-0,1	-0,1
Koncernbidrag	0,4	0,5
	0,3	0,4
Inkomstskatt		
Räkenskapsperiodens skatter	0,0	0,0
	0,0	0,0
RÄKENSKAPSPERIODENS VINST (FÖRLUST)	0,1	0,2



Moderbolagets balansräkning

miljoner euro	31.12.2025	31.12.2024
AKTIVA		
Bestående aktiva		
Immateriella tillgångar		
Immateriella rättigheter	5,1	4,8
Övriga utgifter med lång verkningstid	3,7	0,6
Förskottsbetalningar	2,7	3,9
	11,5	9,3
Materiella tillgångar		
Maskiner och inventarier	0,8	0,4
Förskottsbetalningar och pågående nyanläggningar	0,0	0,7
	0,8	1,1
Placeringar		
Andelar i företag inom samma koncern	165,1	167,7
	165,1	167,7
Bestående aktiva totalt	177,5	178,1
Rörliga aktiva		
Långfristiga fordringar		
Derivatfordringar	0,6	0,8
	0,6	0,8
Kortfristiga fordringar		
Kundfordringar	17,4	18,4
Fordringar hos företag inom samma koncern	23,9	23,9
Övriga fordringar	0,0	0,2
Resultatregleringar	17,6	16,1
	58,9	58,5
Kassa och bank	20,5	7,0
Rörliga aktiva totalt	80,0	66,3
AKTIVA TOTALT	257,5	244,4

miljoner euro	31.12.2025	31.12.2024
PASSIVA		
Eget kapital		
Aktiekapital	0,5	0,5
Övriga fonder		
Fond för inbetalt fritt eget kapital	154,8	154,8
Fond för verkligt värde	0,6	0,8
Balanserad vinst (förlust) från tidigare räkenskapsperioder	0,9	0,7
Räkenskapsperiodens vinst (förlust)	0,1	0,2
Eget kapital totalt	156,8	157,0
Akkumulerade bokslutsdispositioner		
Avskrivningsdifferens	0,2	0,1
Akkumulerade bokslutsdispositioner totalt	0,2	0,1
Främmande kapital		
Långfristigt		
Skulder till kreditinstitut	9,9	29,9
Långfristigt främmande kapital totalt	9,9	29,9
Kortfristigt		
Skulder till kreditinstitut	20,0	0,0
Företagscertifikat	14,9	20,8
Erhållna förskott	3,8	2,3
Leverantörsskulder	1,8	1,7
Skulder till företag inom samma koncern	47,0	29,4
Övriga skulder	0,3	0,3
Resultatregleringar	2,8	2,9
Kortfristigt främmande kapital totalt	90,6	57,4
PASSIVA TOTALT	257,5	244,4



Moderbolagets finansieringsanalys

miljoner euro	1.1.2025–31.12.2025	1.1.2024–31.12.2024
Affärsverksamhetens kassaflöde		
Vinst (förlust) före bokslutsdispositioner och skatter	-0,2	-0,2
Justeringar		
Avskrivningar och nedskrivningar enligt plan	1,7	1,2
Finansiella intäkter och kostnader	0,0	0,0
Kassaflöde före förändring av rörelsekapital	1,5	1,0
Förändring av rörelsekapital		
Ökning (-)/minskning (+) av kortfristiga rörelsefordringar	-1,7	-1,0
Ökning (+)/minskning (-) av kortfristiga skulder	3,2	0,5
Affärsverksamhetens kassaflöde före finansiella poster och skatter	3,1	0,5
Betalda räntor och betalningar för affärsverksamhetens övriga finansiella kostnader		
Erhållna räntor från affärsverksamheten	2,2	3,0
Övriga finansiella poster i affärsverksamheten	17,2	9,1
Betalda direkta skatter	0,0	0,0
Kassaflöde före extraordinära poster	20,5	9,4
Affärsverksamhetens kassaflöde	20,5	9,4
Investeringarnas kassaflöde		
Investeringar i materiella och immateriella tillgångar	-4,2	-5,4
Erhållna investeringsstöd	0,1	0,0
Kapitalåterbetalning	5,0	0,0
Investeringarnas kassaflöde	0,9	-5,4
Finansieringens kassaflöde		
Upptagna kortfristiga lån	92,5	87,2
Återbetalning av kortfristiga lån	-98,4	-109,2
Erhållna koncernbidrag	4,3	3,7
Givna koncernbidrag	-6,2	-6,0
Finansieringens kassaflöde	-7,9	-24,3
Förändring av likvida medel	13,5	-20,2
Likvida medel i början av räkenskapsperioden		
Likvida medel i slutet av räkenskapsperioden	20,5	7,0
Övriga penningmedel i början av räkenskapsperioden	0,0	3,0
Övriga penningmedel i slutet av räkenskapsperioden	0,0	0,0
Penningmedel i slutet av räkenskapsperioden	20,5	7,0



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 värderas till sitt nominella värde eller sitt sannolika lägre i överlåtelsepris.

Bolagets främmande kapital värderas till sitt nominella värde.

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

Hos Fintraffic-koncernen tillämpas vid redovisning av derivat modellen med verkligt värde (BFL 5:2a, Bokföringsnämnden 1963/2016). Koncernens derivat består av ränteväxlingsavtal. De effektiva räntesäkringarnas verkliga värden bokas som derivatfordringar eller derivatsskulder. 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	5–15 år
Byggnader och konstruktioner	10–40 år
Maskiner och inventarier	3–15 år
Övriga materiella tillgångar	10–30 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.

Erhållna understöd har bokförts som minskning av anskaffningsutgiften.

Avskrivningstiderna för övriga immateriella tillgångar ändrades under räkenskapsperioden. Avskrivningstiden är högst 15 år. Ändringen av avskrivningstiderna berodde på att fjärrstyrningssystemens uppskattade livslängd ändrades.

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 17,2 miljoner euro (förändring på 9,1 miljoner euro 2024) 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):

	2025	2024
Fintraffic Väg Ab	4,9	5,4
Fintraffic Sjötrafikledning Ab	-1,6	2,8
Fintraffic Järnväg Ab	-9,3	-11,7
Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab	18,6	-1,0
	12,6	-4,5

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 2025 minskas genom korrigeringen angående SES-lagstiftningen på 2,8 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 2024 med 2,9 miljoner euro.

De regleringsfordringar som bokfördes 2025 minskade med sammanlagt 7,7 miljoner euro. Minskningen beror på att justeringsposterna för trafikrisker och trafiken samt inflationsjusteringar från 2023 höjde enhetspriserna för 2025.

Regleringsskulden minskade med sammanlagt 4,9 miljoner euro. Minskningen beror på att poster utanför kostnadsrisken för åren 2020–2023 sänkte enhetspriserna för 2025. Poster utanför kostnadsrisken är bl.a. investeringskostnader (avskrivningar och räntor), pensionskostnader och Eurocontrol-kostnader. Regleringsskulden minskade också genom att erhållna EU-stöd förmedlades till luftrumsanvändarna enligt en snabbare tidtabell. EU-stödsskulden betalades av med totalt 3,0 miljoner euro under 2025.

För 2025 uppstod också nya fordringar genom trafikriskposten och trafikjusteringar, eftersom trafikvolymerna blev mindre än vad som antogs i RP4-prestationsplanen.

Vid utgången av 2025 fanns det i bolagets balansräkning en nettofordran om 22,4 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.



Korrigering angående SES-lagstiftningen, miljoner euro	Upplösning	Tillägg	Netto-förändring	Saldo vid årets slut
Inflationsjusteringar	-4,6	2,0	-2,6	2,0
Trafikriskposter	-15,2	9,2	-6,0	9,2
Tillfällig RP3 COVID-justering	-16,6	16,6	0,0	16,6
Poster utanför kostnadsriskmekanismen	5,5	-2,7	2,8	-2,7
Stöd (EU och staten)	10,8	-8,1	2,7	-8,1
Kapacitetsincitament	0,0	0,0	0,0	0,0
Justeringsposternas trafikjusteringar	-5,0	5,3	0,3	5,3
Totalt	-25,2	22,4	-2,8	22,4
Fordringar	-41,4	33,8	-7,7	33,8
Skulder	16,3	-11,4	4,9	-11,4
Netto	-25,2	22,4	-2,8	22,4

Tillverkning för eget bruk

Under räkenskapsperioden har bolaget aktiverat kostnader i balansräkningens pågående anläggningar.

miljoner euro	Koncernen		Moderbolaget	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Tillverkning för eget bruk	1,7	2,2	0,5	0,7
Köpta tjänster	57,3	56,0	158,2	152,1
Aktivering	-0,2	-0,4	-0,2	-0,4
	57,1	55,6	158,1	151,6
Löner och arvoden	92,4	90,1	7,1	6,9
Aktivering	-1,2	-1,4	-0,3	-0,2
	91,2	88,6	6,8	6,7
Pensionskostnader	15,8	15,6	1,2	1,2
Aktivering	-0,3	-0,3	-0,1	0,0
	15,5	15,3	1,1	1,1
Övriga lönebikostnader	2,6	2,1	0,2	0,1
Aktivering	0,0	0,0	0,0	0,0
	2,6	2,0	0,2	0,1
Övriga rörelseintäkter				
Erhållna understöd	0,8	0,6	0,3	0,2
Hyses- och lokalintäkter	0,6	0,4	0,7	0,2
Övriga rörelseintäkter	0,0	0,1	0,0	0,0
Återbetalning av tilläggs-pensionsansvaret	0,3	0,0	0,0	0,0
Totalt	1,6	1,1	1,0	0,4

miljoner euro	Koncernen		Moderbolaget	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Personalkostnader				
Ledningens löner och arvoden				
Verkställande direktörer	1,3	1,2	0,3	0,3
Styrelsemedlemmar	0,2	0,2	0,2	0,2
Totalt	1,5	1,5	0,6	0,5

Antal anställda i genomsnitt

Under räkenskapsperioden var det genomsnittliga antalet anställda

Totalt	1 193	1 198	75	76
---------------	--------------	--------------	-----------	-----------

Avskrivningar och nedskrivningar

Avskrivningar enligt plan

Goodwill	0,4	0,4	0,0	0,0
Immateriella rättigheter	14,5	13,1	1,3	1,2
Övriga immateriella tillgångar	3,7	2,6	0,3	0,0
Byggnader och konstruktioner	8,8	7,4	0,0	0,0
Maskiner och inventarier	16,1	15,5	0,1	0,0
Övriga materiella tillgångar	0,1	0,1	0,0	0,0
Totalt	43,6	39,0	1,7	1,2

Revisorsarvoden

Ernst & Young Oy

Lagstadgad revision	0,2	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	0,1	0,1	0,0

Övriga rörelsekostnader

I koncernens övriga rörelsekostnader ingår en kostnadsföring av engångsnatur på 1,3 miljoner euro i anslutning till Fintraffic Sjötrafikledning Ab:s NEMO/EMSW-projekt. Av de aktiverade utgifterna i balansräkningen bokfördes den andel som är osäker med tanke på inkomstackumulering som kostnad för räkenskapsperioden.

Koncernbidrag

Erhållna koncernbidrag			7,5	6,7
Givna koncernbidrag			-7,2	-6,2
Totalt			0,4	0,5

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	-0,1	0,2	0,0	0,0
Totalt	0,0	0,3	0,0	0,0



Noter till balansräkningens aktiva

Specifikation av bestående aktiva, miljoner euro	Koncernen		Moderbolaget	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
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				
Akkumulerade avskrivningar 1.1	-3,5	-3,1	0,0	0,0
Avskrivningar 1.1-31.12 koncernens goodwill	-0,4	-0,4	0,0	0,0
Balansvärde 31.12	1,3	1,7	0,0	0,0
Immateriella rättigheter				
Anskaffningsutgift 1.1	120,7	102,3	8,0	5,2
Tillägg under perioden	15,6	18,4	1,6	2,8
Avdrag under perioden	-2,5	0,0	0,0	0,0
Anskaffningsutgift 31.12	133,8	120,7	9,6	8,0
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar 1.1	-71,6	-58,6	-3,2	-2,0
Avskrivningar 1.1-31.12	-14,5	-13,1	-1,3	-1,2
Akkumulerade avskrivningar på avdrag	2,5	0,0	0,0	0,0
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar 31.12	-83,6	-71,6	-4,5	-3,2
Balansvärde 31.12	50,1	49,0	5,1	4,8
Övriga immateriella tillgångar				
Anskaffningsutgift 1.1	52,1	44,9	0,6	0,0
Överföringar mellan poster	3,9	0,0	0,0	0,0
Tillägg under perioden	8,9	7,2	3,4	0,6
Avdrag under perioden	-0,6	0,0	0,0	0,0
Anskaffningsutgift 31.12	64,3	52,1	4,0	0,6
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar 1.1	-19,7	-17,1	0,0	0,0
Överföringar mellan poster	-3,9	0,0	0,0	0,0
Avskrivningar 1.1-31.12	-3,7	-2,6	-0,3	0,0
Akkumulerade avskrivningar på avdrag	0,6	0,0	0,0	0,0
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar 31.12	-26,7	-19,7	-0,3	0,0
Balansvärde 31.12	37,7	32,4	3,7	0,6
Förskottsbetalningar på immateriella tillgångar				
Anskaffningsutgift 1.1	23,2	17,6	3,9	2,4
Tillägg/avdrag under perioden	4,1	5,6	-1,2	1,5
Överföringar mellan poster	0,5	0,0	0,0	0,0
Balansvärde 31.12	27,9	23,2	2,7	3,9
Immateriella tillgångar totalt	117,0	106,4	11,5	9,3

miljoner euro	Koncernen		Moderbolaget	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Materiella tillgångar				
Mark- och vattenområden				
Anskaffningsutgift 1.1	0,0	0,0	0,0	0,0
Tillägg under perioden	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	82,2	78,1	0,0	0,0
Tillägg under perioden	2,3	4,6	0,0	0,0
Avdrag under perioden	-8,1	-0,4	0,0	0,0
Anskaffningsutgift 31.12	76,4	82,2	0,0	0,0
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar 1.1	-44,4	-37,4	0,0	0,0
Avskrivningar 1.1-31.12	-8,8	-7,4	0,0	0,0
Akkumulerade avskrivningar på avdrag	8,1	0,4	0,0	0,0
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar 31.12	-45,0	-44,4	0,0	0,0
Balansvärde 31.12	31,4	37,9	0,0	0,0
Maskiner och inventarier				
Anskaffningsutgift 1.1	135,7	122,0	0,5	0,0
Överföringar mellan poster	0,0	0,3	0,0	0,0
Tillägg under perioden	17,3	13,4	0,5	0,4
Avdrag under perioden	-1,0	-0,1	0,0	0,0
Anskaffningsutgift 31.12	152,0	135,7	1,0	0,5
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar 1.1	-75,3	-59,9	-0,1	0,0
Avskrivningar 1.1-31.12	-16,1	-15,5	-0,1	0,0
Akkumulerade avskrivningar på avdrag	1,5	0,1	0,0	0,0
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar 31.12	-89,9	-75,3	-0,2	-0,1
Balansvärde 31.12	62,2	60,4	0,8	0,4
Övriga materiella tillgångar				
Anskaffningsutgift 1.1	3,7	3,8	0,0	0,0
Tillägg under perioden	0,0	0,2	0,0	0,0
Överföringar mellan poster	0,0	-0,3	0,0	0,0
Avdrag under perioden	-2,4	0,0	0,0	0,0
Anskaffningsutgift 31.12	1,4	3,7	0,0	0,0
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar 1.1	-2,5	-2,5	0,0	0,0
Avskrivningar 1.1-31.12	-0,1	-0,1	0,0	0,0
Akkumulerade avskrivningar på avdrag	2,4	0,0	0,0	0,0
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar 31.12	-0,2	-2,5	0,0	0,0
Balansvärde 31.12	1,1	1,2	0,0	0,0
Förskottsbetalningar och pågående nyanläggningar				
Anskaffningsutgift 1.1	13,9	9,3	0,7	0,0
Tillägg/avdrag under perioden	-3,7	4,6	-0,7	0,7
Överföringar mellan poster	-0,5	0,0	0,0	0,0
Balansvärde 31.12	9,7	13,9	0,0	0,7
Materiella tillgångar totalt	104,4	113,4	0,8	1,1



miljoner euro	Koncernen		Moderbolaget	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Placeringar				
Andelar i koncernföretagen				
Anskaffningsutgift 1.1			167,7	165,3
Tillägg under perioden			2,5	2,4
Avdrag under perioden			-5,0	0,0
Anskaffningsutgift 31.12			165,1	167,7
Bokföringsvärde 31.12			165,1	167,7

Tilläggen under räkenskapsperioden består av en investering i fonden för inbetalt fritt eget kapital (SVOP) i Fintraffic Järnväg Ab om 2,5 miljoner euro och avdragen av en kapitalåterbetalning från Fintraffic Väg Ab om 5,0 miljoner euro.

Övriga fordringar	Koncernen		Moderbolaget	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
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, miljoner euro	Moderbolaget	
	31.12.2025	31.12.2024
Kortfristiga fordringar		
Fordringar hos företag inom samma koncern		
Kundfordringar	2,0	2,0
Övriga fordringar	18,4	19,5
Resultatregleringar	3,5	2,4
Totalt	23,9	23,9

De övriga koncernfordringarna innefattar koncernbankkontonas saldo på 10,9 miljoner euro.

miljoner euro	Koncernen		Moderbolaget	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Väsentliga poster i resultatregleringarna				
Långfristiga resultatregleringar				
Korrigerig angående SES-lagstiftningen	14,1	19,5	0,0	0,0
Bidrag och stöd	3,2	2,2	0,0	0,0
Totalt	17,4	21,7	0,0	0,0

Kortfristiga resultatregleringar	Koncernen		Moderbolaget	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Resultatregleringar från omsättningen	23,7	18,6	16,5	15,0
Bidrag och stöd	1,7	0,2	0,0	0,1
Företagshälsovårdens fordringar	0,2	0,2	0,0	0,0
Skatter	0,0	0,0	0,0	0,0
Räntor	0,5	0,8	0,5	0,8
Övriga	1,9	1,7	0,5	0,2
Korrigerig angående SES-lagstiftningen	8,2	5,6	0,0	0,0
Totalt	36,3	27,0	17,6	16,1

Väsentliga poster i resultatregleringarna totalt	53,6	48,7	17,6	16,1
---	-------------	-------------	-------------	-------------

Korrigeringen angående SES-lagstiftningen innehåller en fordringsandel på 33,8 miljoner euro och en skuldandel på 11,4 miljoner euro.

Korrigerig angående SES-lagstiftningen enligt förfallotid, miljoner euro	0-1 år	1-5 år	Över 5 år	Totalt
Fordringar	13,4	20,4	0,0	33,8
Skulder	-5,2	-6,2	0,0	-11,4
Netto	8,2	14,1	0,0	22,4

Obokade latent skattefordringar, miljoner euro	Koncernen	
	31.12.2025	31.12.2024
Latent skattefordran på bekräftad förlust	5,6	7,9
Latent skatteskuld på regleringsfordran	-4,5	-5,0
Totalt	1,1	2,8



Noter till balansräkningens passiva

Specifikation av eget kapital, miljoner euro	Koncernen		Moderbolaget	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
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 under 1 år, verkligt värde 31.12	0,0	0,0	0,0	0,0
Ränteväxlingsavtal över 1 år, verkligt värde 31.12	0,6	0,8	0,6	0,8
Balanserad vinst (förlust) från tidigare räkenskapsperioder	37,5	22,6	0,9	0,7
Räkenskapsperiodens vinst (förlust)	18,1	14,9	0,1	0,2
Ackumulerade vinstmedel 31.12	55,6	37,5	0,9	0,9
Eget kapital totalt	211,5	193,6	156,8	157,0

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 31.12.2025 var effektiva, och deras verkliga värde, cirka 0,6 miljoner euro, bokades i sin helhet i fonden för verkligt värde.

Kalkyl över utdelningsbara medel, miljoner euro	Moderbolaget	
	31.12.2025	31.12.2024
Fond för inbetalt fritt eget kapital	154,8	154,8
Vinst från tidigare räkenskapsperioder	0,9	0,7
Räkenskapsperiodens vinst	0,1	0,2
Totalt	155,8	155,7

Antal aktier i bolaget enligt aktieslag och bolagsordningens huvudsakliga bestämmelser om var och en aktie

2025 2024

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, miljoner euro	Koncernen		Moderbolaget	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Långfristigt främmande kapital				
Skulder till andra				
Skulder till kreditinstitut	10,0	30,0	10,0	30,0
Effektiv ränta	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Erhållna förskott	6,2	4,8	0,0	0,0
Totalt	16,1	34,6	9,9	29,9

Skulder som förfaller till betalning om mer än fem år

Resultatreglering från korrigeringen angående SES-lagstiftningen

SES-lagstiftningen	0,0	4,8	0,0	0,0
Totalt	0,0	4,8	0,0	0,0

Latenta skatteskulder, miljoner euro

Koncernen
31.12.2025 31.12.2024

På bokslutsdispositioner	3,3	3,3
Totalt	3,3	3,3

Bokslutsdispositionerna består av den ackumulerade avskrivningsdifferensen.



miljoner euro	Moderbolaget	
	31.12.2025	31.12.2024
Kortfristigt främmande kapital		
Skulder till företag inom samma koncern		
Leverantörsskulder	0,1	0,3
Övriga skulder	30,7	14,4
Resultatregleringar	16,2	14,6
Totalt	47,0	29,4

De övriga koncernskulderna innefattar koncernbankkontonas saldo på 23,5 miljoner euro.

miljoner euro	Koncernen		Moderbolaget	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Väsentliga poster i resultatregleringarna				
Löner inkl. sociala avgifter	23,2	23,5	2,1	2,0
Räntor	0,5	0,4	0,5	0,4
Skatter	0,0	0,0	0,0	0,0
Övriga	1,4	1,7	0,2	0,5
Totalt	25,1	25,6	2,8	2,9

Den kortfristiga andelen av resultatregleringarna av korrigeringen angående SES-lagstiftningen har bokats till nettobelopp i de kortfristiga fordringarna 2025.

Säkerheter och ansvarsförbindelser

Alla belopp som gäller ansvar anges med moms 0 %.

Säkerheter, ansvarsförbindelser och arrangemang som inte har tagits med i balansräkningen, miljoner euro	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Leasingavtal				
Belopp som betalas under följande räkenskapsperiod	1,5	1,3	0,5	0,5
Belopp som betalas under senare räkenskapsperioder	1,8	1,6	0,6	0,5
Totalt	3,2	3,0	1,1	1,0

Övriga ansvarsförbindelser

Belopp som betalas under följande räkenskapsperiod	42,9	23,9	2,4	1,7
Belopp som betalas under senare räkenskapsperioder	41,2	15,9	0,4	1,8
Totalt	84,1	39,8	2,8	3,4

Övriga ansvarsförbindelser består huvudsakligen av långsiktiga investeringsförbindelser och underhållsavtal.

Ansvar för hyresavtal

Belopp som betalas under följande räkenskapsperiod	6,4	6,6	2,8	2,7
Belopp som betalas under senare räkenskapsperioder	43,1	44,6	35,1	37,1
Totalt	49,5	51,2	37,9	39,9

Pensionsansvar

Tilläggsponsansvar	0,3	0,3	0,0	0,0
Totalt	0,3	0,3	0,0	0,0

Säkerheter och andra garantier

Säkerhetsdepositioner	0,2	0,2	0,0	0,0
Hyresgarantier	0,1	0,1	0,1	0,1
Garantier för företag inom samma koncern	0,0	0,0	0,0	0,0
Bankgarantier	1,3	0,9	1,3	0,9
Totalt	1,6	1,3	1,4	1,1

**Pågående rättegångar och tvistemål**

Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab har i en lägre rättsinstans vunnit ett tvistemål i vilket käranden har ansökt om besvärstillstånd hos hovrätten. Ärendet väntas gå vidare till behandling våren 2027.

I september 2023 kolliderade två godståg med varandra. Med anledning av händelsen har Trafikledsverket framställt ett skadeståndsanspråk på 0,3 miljoner euro mot Fintraffic Järnväg Ab. Ärendet är fortfarande under behandling.

Finansieringsarrangemang

I slutet av 2025 hade koncernen räntebelagda lån på totalt 44,8 miljoner euro. Av dessa var 29,9 miljoner euro banklån som tagits med långfristiga finansieringslimiter, varav 20,0 miljoner euro förfaller till betalning 9.9.2026 och därför redovisas som kortfristiga skulder. Inga nya långfristiga lån togs under året. Från Fintraffics företagscertifikatprogram hade 14,9 miljoner euro i företagscertifikat med en löptid på under ett år lyfts 31.12.2025. Företagscertifikatprogrammet användes aktivt 2025 och för investerarna emitterades i huvudsak företagscertifikat för kortare tid än 3 månader till ett värde av 92,5 miljoner euro på det sätt som presenteras i finansieringsanalysen. I slutet av 2025 har koncernen långfristiga finansieringslimiter för finansiering av investeringar och rörelsekapital till ett totalt värde av 65,1 miljoner euro. Företagscertifikatprogrammet har ett nominellt

värde på 100,0 miljoner euro. Dessutom har koncernen kontolimiter värda 10,0 miljoner euro.

Koncernens nettoskuld uppgick i slutet av året till 24,2 miljoner euro. Nettoskuldssättningsgraden var 11,4 % och soliditeten 66,9 %.

Säkringsinstrument och säkringsredovisning**Ränterisker**

I enlighet med finansieringspolicyn skyddar Fintraffic cirka 50 % 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 5:2a 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 2025 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 säkringsredovisning 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 31.12.2025 hade endast koncernens moderbolag derivatavtal.

Samtliga derivatavtal har ingåtts i säkringssyfte och hänför sig till kassaflödet.

Alla ränteväxlingsavtal var 31.12.2025 effektiva, och deras verkliga värde har i balansräkningen tagits upp i fonden för verkligt värde.

Derivatavtal, miljoner euro	Nominellt värde 31.12.2025	Nominellt värde 31.12.2024	Verkligt värde 31.12.2025	Verkligt värde 31.12.2024
Ränteväxlingsavtal under 1 år, verkligt värde 31.12	0,0	17,5	0,0	0,0
Ränteväxlingsavtal över 1 år, verkligt värde 31.12	20,0	15,0	0,6	0,8
Totalt	20,0	32,5	0,6	0,8

**Valutarisker**

Fintraffics betalningsrörelse sker 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. Nettorisikerna skyddas efter behov med hjälp av finansiella instrument och huvudsakligen valutaterminer. I slutet av 2025 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 viktiga kreditvärderingsinstitutens "investment grade" (t.ex. S&P BBB- eller bättre), eller vara en offentlig 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 2025 fanns inga gällande placeringar.

Kreditrisker

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

I bokslutet 31.12.2025 hade endast Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab kreditförluster.

Väsentliga händelser efter räkenskapsperioden

VR-Group Abp har väckt talan mot Trafikledsverket och Fintraffic Järnväg Ab och krävt att de solidariskt ska betala ett skadestånd på cirka 4,0 miljoner euro på grund av förlusterna till följd av skadorna på banan i Mankala i Iitti 2024. Bolaget anser att kravet saknar grund och att det är osannolikt att bolaget blir ersättningsskyldigt.

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 158,5 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 järnvägs- trafikstyrningstjänster samt sjötrafiklednings- tjänster av dotterbolagen. Värdet av dessa uppgick under räkenskapsperioden 2025 till 155,9 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 koncerntjänst-avtal 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 separat 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 allokeringsgrunder. De kostnader som fördelas grundar sig på tjänstespecifika fördelningsförhållanden, men de kostnader som allokeras 2025 hänförs inte separat, eftersom deras relativa andel är marginellt liten.

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

Separat resultaträkning enligt 30 d § i konkurrenslagen

miljoner euro	Moderbolaget	
	2025	2024
Omsättning	0,1	0,1
Övriga rörelseintäkter	0,1	0,1
Material och tjänster	0,0	0,0
Personalkostnader	-0,1	-0,2
Övriga rörelsekostnader	0,0	0,0
Rörelsevinst (-förlust)	0,0	0,0
Vinst (förlust) före boksluts- dispositioner och skatter	0,0	0,0



Underskrift av bokslutet och verksamhetsberättelsen 1.1–31.12.2025

Helsingfors den 19 mars 2026

Kaisa Olkkonen
styrelseordförande

Minna Björkman
styrelseledamot

Kirsi Nuotto
styrelseledamot

Jonas Geust
styrelseledamot

Teemu Penttilä
styrelseledamot

Janne Jakola
styrelseledamot

Lasse Heinonen
styrelseledamot

Pia Julin
verkställande direktör

Revisionsanteckning

En berättelse över utförd revision har i dag avgetts.

Helsingfors den 19 mars 2026

Ernst & Young Oy, Revisionsamfund

Antti Suominen
CGR



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 Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab (FO-nummer 2942108-7) för räkenskapsperioden 1.1–31.12.2025. 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 revisions sed i Finland. Vårt ansvar enligt god revisions sed 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 revisions sed 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 revisions sed använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen.

Dessutom:

- Identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i bokslutet, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på 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. Risken 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 gransk-



ningsåtgärder 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 som vi fick tillgång till före datumet för denna revisionsberättelse, är 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. För verksamhetsberättelsens del är det 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 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 som avges på basen av uppdrag av styrelsen

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 19 mars 2026

Ernst & Young Ab
Revisionsamfund

Antti Suominen
CGR



FINTRAFFIC, PB 71, 00241 HELSINGFORS