

ÅRSREDOVISNING 2015

KORT OM ÅRET

Först i världen med flygtrafikledning på distans

Den 21 april invigde infrastrukturminister Anna Johansson världens första fjärrstyrda flygtrafikledning i Sundsvall. LFVs medarbetare i Sundsvall tog över flygtrafikledningen från kollegorna i tornet på Örnsköldsvik Airport. Det var en världshändelse som följdes av ett stort antal besökare på plats både i Sundsvall och Örnsköldsvik. Med fjärrstyrd flygtrafikledning, Remote Tower Services, öppnas helt nya möjligheter för såväl flygplatser som flygtrafikledningsaktörer.

Sveriges en routeavgift ner 4,6 procent

För tredje året i rad kunde LFV sänka avgifterna. Flera effektiviseringar har genomförts med positiv kostnadsutveckling som resultat. Det tillsammans med effektivare arbetssätt och en mer ändamålsenlig organisation har bidragit till att avgifterna sänkts.

LFV deltog på World ATM i Madrid och ATC Global i Dubai

Intresset för LFV och våra erbjudanden inom RTS – *Remote Tower Services* var mycket stort på två av världens största mässor för aktörer inom flygbranschen.

Uppgradering av TopSky

Inom COOPANS-alliansen (leverantörer av flygtrafiktjänster i fem länder) gjordes flera systemuppgraderingar av flygtrafikledningssystemet TopSky. Som exempel kan nämnas utökat systemstöd för koordinering av trafiken i flera sektorer. Uppgraderingarna innebär förbättringar för flygtrafikledningen och därmed våra kunder.

Hög punktlighet

LFVs leverans har varit mycket stabil under året med mycket få störningar och förseningar. En extraordinär händelse inträffade under året, en radarstörning den 4 november som en effekt av en solstorm. Påverkan på flygtrafiken blev dessbättre kortvarig tack vare våra medarbetares gedigna kompetens och säkerhetsmedvetande.

Drönarkarta för ökad säkerhet

För att öka säkerheten och förbättra servicen för dem som flyger obemannade flygfarkoster lanserade LFV under våren en karta med kontrollzoner och annan viktig information. Kartan har snabbt blivit mycket uppskattad och använd.

Olle Sundin ordförande i Borealis

LFVs generaldirektör Olle Sundin utsågs under året till styrelseordförande i alliansen Borealis. Alliansens syfte är att genom samarbete mellan nio leverantörer av flygtrafiktjänst i Europa skapa fördelar för kunderna.

Etablering i Norge

Den norska marknaden för lokal flygtrafiktjänst är intressant för LFV i och med att den kommer att avregleras med början 2016. Därför etablerade LFV under hösten ett norskt bolag, LFV Norway AS, som leverantör av flygtrafiktjänst.

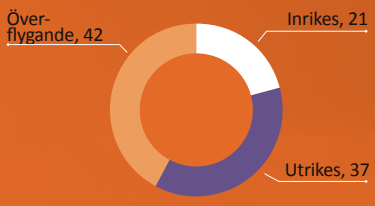
LFV årets Influencer of the Year

LFV och generaldirektör Olle Sundin har erhållit Statsförvaltningens pris Influencer of the Year för det förändringsarbete som bedrivs i LFV.

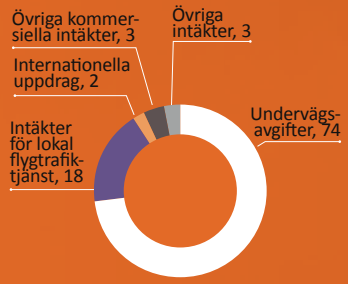
INNEHÅLL

2 Kort om året
4 Kort om LFV
6 GD har ordet
8 Omvärld och marknad
10 Förändringsprogrammet
12 Medarbetare
14 Remote Tower Center
16 Innovation, forskning, utveckling och samarbeten
18 Säkerhet
20 Miljö
22 Förvaltningsberättelse
28 Kommentarer kring resultaträkning
30 Kommentarer kring balansräkning och finansieringsanalys
31 Resultaträkning
32 Balansräkning
34 Finansieringsanalys
35 Redovisnings- och värderingsprinciper
39 Noter
44 Rapportering enligt prestandaplan
45 Rapportering enligt regleringsbrev
46 Risker
47 Förslag till utdelning
48 Revisionsberättelse
50 Styrelse
52 Koncernledning
54 Fem år i sammandrag
55 Förkortningar och förklaringar

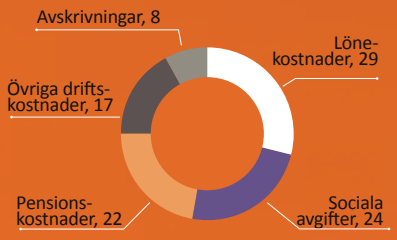
TRAFIKSLAGSFÖRDELNING, %



INTÄKTSFÖRDELNING, %



FÖRDELNING KOSTNADER, %



NYCKELTAL	2015	2014
Nettoomsättning, mkr*	3 364	2 580
Resultat efter finansiella poster, mkr	39	82
Räntabilitet på eget kapital, %	4	8
Soliditet, %	12	14
Investeringar, mkr	108	119
Flygrörelser, tusen	712	705
Medelantal anställda	1 012	1 064

* Omsättningen påverkas av att förändringar i pensionsskulden till följd av ränteförändringar kompenseras i avgiftssystemet. Det låga ränteläget 2015 har medfört en kraftig höjning av pensionsskulden och därmed även en högre omsättning.

39

miljoner kronor är LFVs resultat efter finansiella poster.

712

tusen luftrumsrörelser var det i det svenska luftrummet 2015. Det är den näst högsta årssiffran under 2000-talet.

99

procent av alla flygningar i svenskt luftrum genomfördes utan påverkan av en route-restriktioner.

100

procent var LFVs måluppfyllelse när det gäller flygsäkerheten.

LFVs uppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart.



KORT OM LFV

LFVs huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. LFV ska också verka för att de transportpolitiska målen nås, vad gäller säkerhet, tillgänglighet och miljö.

LFV erbjuder tjänster inom flygtrafikledning. LFV finns på 23 flygplatser från Kiruna i norr till Malmö i söder och i tre kontrollcentraler, Stockholm, Malmö och Sundsvall, den senare kontrollcentral för fjärrstyrd flygtrafikledning.

LFV är en säker och miljöeffektiv helhetsleverantör inom flygtrafiktjänst och har lång erfarenhet från flygområdet och erbjuder flygtrafikledning till flygplatser, flygtrafikledning i det svenska luftrummet och flygplatsrelaterade produkter och tjänster. LFV finns också på den internationella marknaden som samarbetspartner och leverantör av olika flygtrafikledningstjänster och flygplatsprodukter.

Vi arbetar långsiktigt och nära våra kunder för att skapa helhetslösningar som stöder kundens affär och verksamhet. Sedan 2013 är LFV partner till GAL, Global Aerospace Logistics, i Förenade Arabemiraten, för flygtrafikledningstjänster.

Kundanpassade lösningar

LFV levererar olika former av information och data anpassat efter kundens behov, till exempel luftrummets utformning med utvald aeronautisk information/data, hinderkartor, terminalområdeskartor, med mera.

Flygplatsrelaterade tjänster

Förutom flygtrafikledning erbjuder LFV tjänster inom hindermätning, flygmätning, procedur- och luftrumskonstruktion samt CNS-tjänster (kommunikation, navigering och övervakning), som omfattar radioutrustning, navigationshjälpmedel och radarutrustning.

Miljö och hållbarhetstjänster

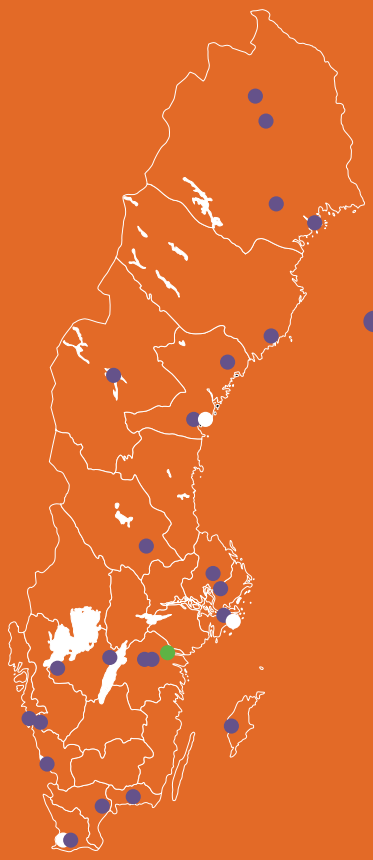
LFV har stor erfarenhet av att konstruera flygprocedurer och luftrum kring flygplatser. Vi kan bidra i flygplatsernas miljöprövningsarbete där vi säkerställer att alla krav och förordningar uppfylls på ett effektivt sätt.

Med fokus på smarta flygningar som säkrar minskad bränsleförbrukning i luftrummet bidrar LFV till minskad miljöpåverkan.

LFV

- erbjuder flygtrafikledning och andra flygtrafiktjänster nationellt och internationellt.
- utvecklar det europeiska luftrummet genom samarbeten i olika allianser och organisationer.
- utvecklar nya tjänster och operativa koncept för att möta ökade krav på kapacitet, tillgänglighet och hållbarhet.
- är först i världen med flygtrafikledning på distans med hjälp av digitala lösningar.
- har ca 1 200 anställda och en omsättning på 3,4 miljarder kronor.





FLYGTRAFIKTJÄNST
Borlänge
Gällivare
Göteborg City
Göteborg Landvetter
Halmstad
Karlsborg
Kiruna
Kristianstad
Linköping–Malmen
Linköping–Saab
Luleå
Malmö
Ronneby
Stockholm Arlanda
Stockholm Bromma
Sundsvall Timrå
Såtenäs
Umeå
Uppsala
Vidsel
Visby
Åre Östersund
Örnsköldsvik

KONTROLL-CENTRALER
Malmö
Stockholm
Sundsvall
Kontrollcentralerna i Malmö och Stockholm svarar för flygtrafikledning i luftrummet utanför flygplatsområdet medan Sundsvall är kontrollcentral för fjärrstyrd flygtrafikledning, RTS.

NORRKÖPING
ÖKC Terminalkontroll och HK.

LFV HAR FEM LEVERANSOMRÅDEN SOM ALLA HAR OLIKA AFFÄRSLOGIK

En route
Det dansk-svenska luftrummet är sedan 2009 ett gemensamt luftrum. LFV och Naviair bedriver via ett gemensamägt bolag, NUAC, flygtrafikledning i luftrummet. Raka flygvägar gör det enklare att planera, och tillsammans utvecklar vi en effektivare flygtrafikledning. Kunder är de flygbolag som trafikerar luftrummet.

Försvarsmakten
Sedan 1978 är civil och militär flygtrafiktjänst integrerad. Flygtrafiktjänst utförs för militär luftfart vid såväl flottiljer som i luftrummet eftersom Försvarsmakten i Sverige inte har någon egen flygtrafiktjänst.

LFV har en väl utvecklad samverkan med Försvarsmakten på både strategisk och taktisk nivå.

Svenska avreglerade flygplatsmarknaden
Kommunala och privata flygplatser kan upphandla flygtrafikledningstjänster på den svenska avreglerade marknaden för lokal flygtrafikledningstjänst. LFVs mål är att vara en attraktiv partner och erbjuda bastjänster och tilläggstjänster utifrån varje kunds behov.

Swedavia
Flygtrafikledningstjänster för statliga flygplatser återreglerades 2014.

Vårt mål är att ha en långsiktig affärssamverkan i partnerskap med Swedavia.

Den internationella marknaden
LFV följer utvecklingen i länder där monopol avregleras och där det finns affärsmöjligheter för LFV. Den enskilt största affären är samarbetet med GAL i Förenade Arabemiraten där LFV är underleverantör av flygtrafikledningstjänster.

Den internationella marknaden utvecklas positivt. Det finns ett stort intresse för LFV som har ett gott renommé.

ETT URVAL AV LFVs PRODUKTER OCH TJÄNSTER

- Flygtrafikledning
- Fjärrstyrd flygtrafikledning
- Aeronautisk information
- Hindermätning
- Flygmätning
- Procedur- och luftrumskonstruktion
- Miljöexperter
- CNS-tjänster (kommunikation, navigering, övervakning)



FÖRÄNDRING I HÖGT TEMPO

Branschen för flygtrafikledning är under stor förändring. LFVs kunder ställer krav på att vi effektiviserar och utvecklar vår leverans. Monopolmarknader öppnas för konkurrens på flera ställen i Europa och på vår hemmamarknad har det skett förändringar.

EU-kommissionen har satt upp överordnade mål för flygtrafiktjänster. Ett av de krav som gäller för LFV är att kostnaderna ska reduceras med i genomsnitt 2,4 procent per år 2015-2019.

Fokus på kunden

LFVs huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil- och militär luftfart. LFVs viktigaste prioritering är våra kunder och deras behov av smarta innovativa lösningar. För LFV innebär det att lyssna på våra kunder, hålla det vi lovar och utveckla våra tjänster för morgondagens flyg. LFVs nya organisation är utformad utifrån våra kundleveranser. Under året har vi stärkt både sälj- och leveransorganisationen. LFV arbetar målmedvetet med nya innovativa lösningar som fjärrstyrda torn, luftrums- och kapacitetsfrågor samt bistår flygplatser i deras hållbarhetsarbete med miljöprövningar.

Internationell expansion

LFV är sedan många år internationellt välkänt och välrenommerat och har haft uppdrag i flera länder. LFV har ett partnerskap med GAL, Global Aerospace Logistics, i Förenade Arabemiraten. Samarbetet har fungerat väl och LFV har bland annat bidragit till att öka kapaciteten på Abu Dhabi International Airport.

I Norge har LFV sedan länge sålt tjänster inom flygtrafikledning och flygmätningstjänster. Under hösten

”Vår viktigaste prioritering är våra kunder och deras behov av smarta lösningar inom de tjänsteområden som vi kan leverera.”

etablerade LFV ett norskt dotterbolag i syfte att erbjuda flygtrafiktjänster då marknaden sannolikt kommer att avregleras under 2016.

I Europa är bland annat Storbritannien och Tyskland intressanta marknader.

Flygsäkerhet är A och O

Flyget är det säkraste transportmedlet och flygsäkerhet är det viktigaste fundamentet för hela vår verksamhet. I LFV finns ett högt säkerhetsfokus.

För att utveckla proaktivitet och nytänkande pågår ett särskilt projekt kring flygsäkerhetskultur inom LFV i syfte att utveckla former för att begränsa potentiella risker. Det är ett tvärfunktionellt projekt som alla enheter är delaktiga i.

Förändring börjar med kulturen

LFV verkar på en marknad under stor förändring med betydande krav på effektivisering, anpassning till nationell avreglering och en ökande internationell konkurrens. För att möta de förändrade omvärldskraven startade LFV 2014 ett omfattande förändringsarbete, Position 2019, med syftet att se över verksamhetens förmåga att möta kravbilden. Under 2015 har vi startat upp nästa viktiga del i Position 2019, LFVs varumärke och företagskultur.



Samarbete, prestation, innovation och konkurrenskraft med tydlig kundnytta och kundfokus är viktiga ledord i det arbetet.

Tillsammans tar vi ansvar för att driva och utveckla LFV till en än mer attraktiv partner och leverantör.

Världsledande innovationer

LFVs ambition är att utveckla verksamheten med hjälp av innovationer och ny teknik. Fjärrstyrda torn (RTS) är ett sådant exempel. LFV deltar i många viktiga internationella samarbeten och driver också egen utveckling med flera uppmärksammade innovationer.

Den 21 april 2015 invigde Sveriges infrastrukturminister Anna Johansson världens första kontrollcentral för fjärrstyrda torn i Sundsvall och vi fick se det första planet landa på Örnsköldsvik Airport med flygtrafikledning från Sundsvall. Det var första gången i historien som detta hände och det hände i Sverige i LFVs central för fjärrstyrda torn i Sundsvall. Den nya tekniken, som LFV utvecklat med hjälp av Saab, kommer att revolutionera hela branschen. Med Remote Tower Services (RTS) har LFV skrivit svensk industrihistoria. Vi tar nu fjärrstyrda torn vidare i Sverige och ut i världen. Intresset är mycket stort.

Strategiska samarbeten

Sverige är beroende av trygga och säkra flygförbindelser, både nationellt och internationellt. Flyget är gränsöverskridande och LFV är engagerat i en rad internationella samarbeten. Som exempel kan nämnas att i COOPANS, Borealis och SESAR utvecklas nya koncept för flygtrafikledning för att öka kapaciteten, sänka kostnaderna, minska flygets miljöpåverkan samt effektivisera luftrummet så att det används på ett optimalt och hållbart sätt.

”Med Remote Tower Services har LFV skrivit svensk industrihistoria och vi tar nu produkten vidare i Sverige och ut i världen.”

Billigare för våra kunder

LFV har under 2015 både presterat ett positivt resultat och samtidigt sänkt avgifterna för en routeverksamheten. Det är ett viktigt kvitto på att förändringsarbetet och effektiviseringarna fått genomslag.

Den 1 januari 2015 sänktes undervägsavgiften med 4,6 procent och den 1 januari 2016 sänktes den med ytterligare 4,9 procent. Att vara konkurrenskraftig och effektiv är en förutsättning för att vara en attraktiv aktör i branschen.

Fortsatt högt tempo

LFV kommer att ha ett fortsatt högt tempo i förändringsarbetet. Jag vill tacka alla kunder och medarbetare för gott samarbete och bra jobb under det gångna året.



Olle Sundin,
generaldirektör

SAMARBETEN OCH KONKURRENS

Ett luftrum utan gränser
EU har en vision om ett luftrum utan gränser, Single European Sky. Förebilden är USA med en sammanhållen flygtrafikledningsorganisation. För att effektivisera flygtrafiken i Europa ligger fokus på samarbete mellan stater och en samordning, som i Sverige, mellan civilt och militärt flyg.

LFV ligger i framkant i den europeiska harmoniseringen och ingår i flera viktiga allianser och samarbeten. Genom det samägda bolaget NUAC bedriver LFV tillsammans med danska Naviair flygtrafiktjänst i ett gemensamt dansk-svenskt luftrum. I alliansen COOPANS samordnas utveckling och implementering av ett gemensamt flygtrafikledningssystem.

EU ställer krav
I EU drivs programmet SESAR, Single European Sky ATM Research, med syfte att effektivisera flygtrafikledningen. De överordnade målen är:

- tredubbla kapaciteten i luftrummet
- bibehålla eller förbättra flygsäkerhet oberoende av trafikökningen
- halvera kostnaderna för flygtrafikledning
- minska varje flygnings miljöpåverkan med 10 procent.

Genom industrigruppen SESAR Deployment Alliance ska målen sedan realiseras. Samtidigt ställer EU krav, så kallade prestationsplaner på leverantörer av flygtrafiktjänster inom fyra områden:

- kapacitet
- kostnadseffektivitet
- miljö
- säkerhet.

Varje land fastställer sedan nationella mål för dessa fyra områden. För den första referensperioden, RP1, som avslutades den 31 december 2014 uppnådde LFV samtliga mål.

Den andra referensperioden, RP2, löper till och med 2019 och påverkar LFV främst vad gäller krav på minskade kostnader.

Rakare flygväg bidrar till hållbara luftrum
För flygbolagen betyder rakare flygvägar kortare restid, lägre bränslekostnad och en minskad miljöpåverkan. Hittills har endast Sverige, Danmark och Irland erbjudit raka flygvägar.

I alliansen Borealis samarbetar LFV med flygtrafikledningsaktörer från åtta länder i norra Europa. Syftet är att finna områden för ytterligare effektiviseringar för såväl våra kunder som för LFV som flygtrafiktjänstleverantör. Nästa stora mål för Borealis är att införa fria flygvägar i norra Europa 2021.

Översyn av regelverket
Den europeiska flygsäkerhetsmyndigheten EASA svarar för utvecklingen av ett gemensamt regelverk för flygtrafikledning, och de nationella myndigheterna för tillståndsgivning och tillsyn. Under 2016 kommer regelverket att ses över.

Internationell trafik ökar
Flygtrafiken i Europa ökade med drygt 1 procent under 2015. Globalt rapporterade flygbolagsorganisationen IATA en passagerarökning under 2015 med 6 procent. Trafiken ökar starkt i Asien, Sydamerika, Mellanöstern och Afrika. Den globala ekonomin, med affärsresor och flygfrakt bidrar till ökningen, och en växande medelklass väljer gärna flyget för turistresor till andra länder. Utvecklingen påverkas också av låga frakt- och biljettpriser. Konkurrensen är stor och kostnaden för flygbränsle har minskat.

Trafikökning i svenska luftrummet
Under 2015 ökade antalet flygrörelser i det svenska luftrummet med 1 procent till drygt 712 000. Både den överflygande trafiken och utrikestrafiken utvecklades positivt, medan inrikestrafiken minskade något jämfört med föregående år.

Flygrörelserna ökar inte lika mycket som antalet resenärer, vilket beror på högre kabinfaktorer och större flygplan.

Trafiken i det svenska luftrummet förväntas fortsätta att öka. För 2016 räknar LFV med en tillväxt på 0,6 procent och för perioden fram till och med 2020 väntas trafiken öka med i genomsnitt 0,9 procent per år.

Lokal flygtrafiktjänst
Den svenska marknaden för lokal flygtrafiktjänst, den tjänst som bedrivs i tornen på flygplatserna, avreglerades 2010. 2014 beslutade riksdagen om en delvis återreglering, vilket innebär att LFV ansvarar för flygtrafiktjänsten på Swedavias flygplatser och Försvarsmaktens flottiljer.

2015 bedrev LFV flygtrafiktjänst vid 23 flygplatser i Sverige från Kiruna i norr till Malmö i söder.

Civil-militär integration
LFV sköter flygtrafikledning för den militära luftfarten. Samarbetet syftar till att skapa en robust flygtrafiktjänst i alla beredskapsskeden för både civil och militär luftfart. Samverkan omfattar också utbildning av LFVs flygledare, samt utbildning av Försvarsmaktens reservofficerare. Sedan 1978 är civil och militär flygtrafiktjänst integrerad. LFV har ansvaret för flygtrafiktjänsten under alla beredskapsskeden för både civil och militär luftfart. De gemensamma systemen och tekniken är hörnstenar i den integrerade flygtrafiktjänsten.



Single European Sky

I Europa samverkar hela flygbranschen inom programmet SESAR, Single European Sky ATM Research, för att utveckla framtidens flygtrafikledning. LFV deltar i detta samarbete.

COOPANS

COOPANS, Cooperations between ANS-providers, är ett samarbete mellan de fem leverantörerna av flygtrafiktjänster i Sverige, Danmark, Irland, Österrike och Kroatien. Under 2015 driftsattes tre systemuppgraderingar som dels innebär förbättringar för operatörerna och för kunderna, dels implementeringar av nya EU-krav.

Eurocontrol

Eurocontrol är en organisation som bildats av de flesta staterna i Europa. Sveriges medlemsavgift tas ut via flygbolagens undervägsavgifter via Transportstyrelsen. Syftet med Eurocontrol är att samordna och utveckla flygtrafiktjänstverksamhet inom Europa och särskilt effektivisera trafikflöden.

Internationell verksamhet

LFV har verkat utomlands i över 30 år i drygt 50 länder och har bidragit till att utveckla flera andra länders luftrum och skapa förutsättningar för ett hållbart flyg.

Den internationella verksamheten bygger på försäljning av främst flygtrafiktjänster och produkter så som hindermätning, procedurkonstruktion, flygmätning och teknikutveckling.

LFV är sedan 2013 samarbetspartner med GAL, Global Aerospace Logistics, i driften av flygtrafiktjänsten vid fem flygplatser i Förenade Arabemiraten. Under 2015 bedrevs ett framgångsrikt arbete för att höja kapaciteten på Abu Dhabi International Airport. Förutom flygtrafikledning säljer LFV tjänster inom teknikkonsulttjänster samt procedur- och luftrumsdesign i regionen.

I Norge har LFV under året hyrt ut flygledare samt levererat flygmätnings- och teknikkonsulttjänster. Den norska marknaden för flygtrafiktjänst är på väg att avregleras. LFV har etablerat ett dotterbolag, LFV Norway AS, i syfte att erbjuda flygtrafiktjänst på den norska marknaden.

Den internationella verksamheten förväntas växa. Det finns ett stort intresse för LFV och vårt erbjudande. Under 2015 har vi byggt upp en sälj- och leveransorganisation som ger förutsättningar för internationell expansion. Intressanta marknader är de som öppnas upp för konkurrens, vilket till exempel är Storbritannien och Tyskland i Europa, samt länder i Mellanöstern.

712

tusen var antalet flygrörelser i svenskt luftrum under 2015. Det är det näst högsta antalet under 2000-talet.

4,6

procent sänktes den svenska undervägsavgiften till flygbolagen med den 1 januari 2015.

Med särskilt ansvar för krisberedskap

LFV är sedan 2012 myndighet för den civila luftfarten med särskilt ansvar för krisberedskap samt vid höjd beredskap. LFV har även funktionen Tjänsteman i Beredskap, TiB, och har utvecklat kontakterna med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB.



LFVs FÖRÄNDRINGSRESA

LFVs leverans, flygtrafikledning och flygplatsrelaterade tjänster, är viktiga för samhället. Vi har ett stort ansvar för infrastrukturen i luften och att den används effektivt och hållbart. För alla som reser med flyget varje dag ska vi vara garanten för att luftrummet är säkert.

För att möta förändrade omvärldskrav startade LFV 2014 ett omfattande förändringsarbete, Position 2019, med syfte att se över verksamhetens möjligheter och förmåga att möta kraven.

Mål och aktiviteter
För att nå de strategiska målen finns mål och aktiviteter inom fem perspektiv: företagskultur, verksamhet och leverans, ekonomi, kund och försäljning samt medarbetare.

VIKTIGA MÅL FÖR POSITION 2019 ÄR:

- Nöjda kunder index 78.
- Omsättningen på den internationella marknaden ska uppgå till minst 200 miljoner kronor.
- Flygsäkerhet – LFV ska inte bidra till någon händelse som medför att människor skadas eller omkommer.
- Avkastningen på eget kapital ska uppgå till 4 procent.
- Engagerande medarbetare – medarbetarindex 85.
- Sänkta kostnader med 350 miljoner kronor fram till 2019.

En effektiv organisation
LFVs organisation har förändrats för att bli mer ändamålsenlig och kundorienterad. För ökad besluts- och genomförandekraft finns flera tvärfunktionella fora för bland annat investeringsbeslut, affärer och administration.

LFV och samhället
LFV har ett stort ansvar för infrastrukturen i luften och att den används effektivt och hållbart. För flygbolag och flygplatser är säkerhet och precision i den dagliga leveransen både en avgörande och viktig faktor för att allt ska fungera som planerat. Flyget är pålitligt och punktligt och LFV vill med innovation och effektivitet i fokus fortsätta bidra till utvecklingen av morgondagens flyg.

Partner för kunder
LFVs kunder vill ha en aktiv partner som förstår deras behov och som är proaktiva. De ser också positivt på att LFV utvecklar formerna för dialog och samverkan. Det finns kundansvariga på strategisk nivå för LFVs fem leveransområden. På operativ nivå finns tydliga ansvar utdelade för att löpande möta kunder och följa upp leveranser och prestation. LFV deltar också på mässor, event och arrangerar kundträffar.

Samarbetspartners
LFV är engagerade i en rad samarbeten och allianser, både nationellt och internationellt. I COOPANS, Borealis och SESAR drivs utveckling kring system, luftrumsoptimering och effektivare flygtrafikledning. Där är forskning och inno-





Viktiga mål för Position 2019

- Nöjda kunder index 78.
- Omsättningen på den internationella marknaden ska uppgå till minst 200 miljoner kronor.
- Flygsäkerhet – LFV ska inte bidra till någon händelse som medför att människor skadas eller omkommer.
- Engagerade medarbetare – medarbetarindex på 85.
- Avkastningen på eget kapital ska uppgå till 4 procent.
- Sänkta kostnader med 350 miljoner kronor fram till 2019.

vation viktiga delar. LFV har tillsammans med Naviair ett gemensamt bolag, NUAC, som ansvarar för flygtrafikledning i det dansk-svenska luftrummet.

Tillsammans med Saab har LFV utvecklat fjärrstyrd flygtrafikledning, Remote Tower Services. Den nya tekniken kommer att revolutionera hela branschen. Fjärrstyrd trafikledning är en världsinnovation.

LFV är medlem i branschorganisationen Svenskt Flyg för att tillsammans med övriga medlemmar arbeta för ett hållbart flyg. LFV deltar också i internationella branschfora.

Media
LFV är tillgängligt för media med både presstjänst och en pressjour som är öppen dygnet runt. LFV tar också aktivt kontakt med media nationellt och internationellt och berättar om LFVs verksamhet och hur den bidrar till att utveckla tillgänglighet, konkurrenskraft och hållbara luftrum.

LFVs ägare
LFV ägs av svenska staten och är ett affärsverk. LFV har ett tydligt uppdrag att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. LFV ska också bidra till innovation, forskning och utveckling av branschen både nationellt och internationellt.

Medarbetare
LFVs organisation har förändrats för att bli mer ändamålsenlig och kundorienterad. För ökad besluts- och genomförandekraft finns flera tvärfunktionella fora. LFVs medarbetare är den viktigaste tillgången för att nå uppsatta mål i förändringsarbetet. Därför har LFV under året påbörjat ett långsiktigt arbete med företagskultur och värderingar för att under 2016 implementera en ny varumärkesplattform.

5 perspektiv för att nå LFVs strategiska mål:

- företagskultur
- verksamhet och leverans
- ekonomi
- kund och försäljning
- medarbetare.

”LFV har ett stort ansvar för infrastrukturen i luften och för att den används på ett optimalt och hållbart sätt.”

Uppföljning
LFV stämmer kontinuerligt av leverans och synpunkter med externa och interna mätningar och undersökningar och bjuder in till löpande dialoger.

ENGAGERADE MEDARBETARE

När förutsättningarna för LFVs verksamhet förändras, marknader avregleras och internationella affärer är möjliga ställer det nya krav på ledarskap och medarbetarskap. Engagemang, prestation och kundfokus i alla delar av verksamheten är viktigt för att LFV ska nå affärsmålen och vara en attraktiv samarbetspartner.

LFVs medarbetare är viktiga för att verksamheten ska kunna utvecklas och svara upp mot kundernas förväntningar. Under hösten 2015 har kompetensförsörjningsplaner tagits fram för att säkerställa kompetensbehovet på såväl kort som lång sikt.

LFVs ledare är viktiga ambassadörer

LFVs chefer är viktiga ambassadörer i förändringsarbetet och har ett tydligt uppdrag i sitt ledarskap att förmedla visioner, strategier och mål i dialog med sina medarbetare.

Prestationskulturen har stärkts genom att individuella målkontrakt upprättats för chefer och kvalificerade handläggare. Målet är att alla medarbetare på alla nivåer i LFV ska ha målkontrakt, var och en utifrån sin roll och sitt uppdrag.

Utvecklade kommunikationskanaler

Närmaste chef är den viktigaste kanalen för information, dialog och återkoppling. För att stödja cheferna i det uppdraget har bland annat ledarinformation och ledarbrev utvecklats. Under året har ledarmöten och frukostmöten genomförts på temat förändring och utveckling. Ett nytt målgruppsanpassat och personaliserat intranät har lanserats. LFVs personaltidning har moderniserats med ny form och ett utvecklat innehåll för att bidra till ökad förståelse för LFVs omvärld, kunder och förändringsarbete.

Möten för dialog

Koncernledningen har träffat alla fackliga representanter under ett heldagsmöte för dialog och diskussion kring LFV. Koncernledningen och generaldirektören deltar vid arbetsplatsbesök och medarbetarmöten runt om i verksamheten både i Sverige och internationellt.

Attraktiv arbetsgivare

LFV har tecknat ett lokalt avtal om hanteringen av omställningsmedel som gäller för statsförvaltningen. Syftet är att stödja både verksamhetens och medarbetarnas utveckling utifrån arbetslinjen och ett längre arbetsliv. Medlen ska även bidra till att i möjligaste mån undvika omställning som resulterar i uppsägningar.

Tillsammans med personalorganisationerna fortsätter vi att utveckla och anpassa våra kollektivavtal för att förbättra LFVs konkurrenskraft och förmåga att etablera ny teknik på våra marknader. Allt för att fortsatt vara en attraktiv arbetsgivare som erbjuder spännande arbetsuppgifter i en god och säker arbetsmiljö.

LFV har en aktiv partner för företagshälsovård och alla medarbetare har tillgång till sjukvård via LFVs sjukvårdsförsäkring. Friskvårdsaktiviteter premieras med till exempel friskvårdsbidrag.

Medarbetarundersökning 2015

Ledarskapet har stärkts inom nästan alla affärsområden med ökad tydlighet och större engagemang, och förtroendet för koncernledningen har ökat, framförallt bland cheferna. Det visar årets medarbetarundersökning. Under den intensiva förändringsperiod som LFV har gått igenom med effektiveringar, uppsägningar och omställningar har viljan att rekommendera LFV som arbetsgivare minskat.

De viktigaste fokusområdena på övergripande nivå för LFV är att säkra tydlighet kring vart LFV är på väg kopplat till förändringsarbetet. Alla medarbetare ska tydligt veta hur man bidrar till helheten och hur vi når våra mål. Engagemang, delaktighet och gemensamma värderingar är en del i det fortsatta förändringsarbetet under 2016. LFVs chefer får tillgång till sitt resultat och tar tillsamman med medarbetarna fram handlingsplaner och aktiviteter.

”Kultur, värderingar, ledarskap och medarbetarskap är de viktigaste framgångsfaktorerna för att nå Position 2019.”

LFVs företagskultur

En utveckling av LFVs företagskultur är nästa steg mot ett modernt affärsverk med kund och leverans i fokus. Arbetet med den nya varumärkesplattformen har inletts och under 2016 kommer LFVs Code of Conduct att uppdateras och alla medarbetare kommer att arbeta med våra värderingar och hur vi tillsammans ska bidra till att utveckla LFV.





HÄR SKRIVS SVENSK INDUSTRIHISTORIA

För LFV kommer tisdagen den 21 april 2015 för alltid att vara en stor dag i vår historieskrivning. Med omkoppling och bandklippning flyttades flygtrafikledningen från Örnsköldsvik Airport till LFVs Remote Tower Center i Sundsvall. En vision och en dröm blev verklighet efter tio års forskning och utveckling.

Fjärrstyrd flygtrafikledning, Remote Tower Services, innebär att kameror och sensorer på en flygplats skickar signaler i realtid till en flygledningscentral. Där visas trafiken och flygplatsen på den fjärrstyrda flygplatsen på TV-skärmar. Med hjälp av tekniken leds flygtrafiken på samma sätt som i traditionella torn.

Den 31 oktober 2014 fick LFV operativt godkännande av Transportstyrelsen för fjärrstyrd flygtrafikledning. Beskedet innebar att LFVs lösning för lokal flygtrafiktjänst på distans var godkänd ur säkerhetssynpunkt och klar att driftsättas. Det är en produkt som är resultatet av ett nära samarbete mellan teknikleverantören Saab och LFV, som har den operativa kompetensen.

Örnsköldsvik Airport är nu världens första fjärrstyrda flygplats. På tur står Sundsvall Timrå Airport och Linköping Airport.

RTS är en helt ny och banbrytande teknik för branschen. Fjärrstyrda torn ger LFV möjlighet att på ett helt nytt sätt leverera flygtrafikledningstjänster. LFV har gedigen erfarenhet från samarbetet med industrin men också genom den nära interaktionen med Transportstyrelsen.





Föregående sida: Infrastrukturminister Anna Johansson, LFVs GD Olle Sundin (t.v.) och Saabs koncernchef och vd Håkan Buskhe (t.h.).

Bilder denna sida: Interiör från LFVs Remote Tower Center i Sundsvall.

Flygtrafikledningen på Örnsköldsvik Airport kopplar över kontrollen från Örnsköldsvik till Sundsvall.



FÖRDELAR MED FJÄRRSTYRDA TORN

- *Kostnadseffektiv flygtrafikledning*
- *Möjlighet för flygplatser med låg trafikintensitet*
- *Alternativ till nybyggnation eller renovering av torn*
- *Flexibla öppettider*
- *Lätt att uppgradera operativ nivå*
- *Höjd säkerhetsnivå med ny teknik*
- *Reservlösning*

INNOVATIONER SOM REVOLUTIONERAR LUFTFARTEN

Flyget är gränsöverskridande och svenskt flyg påverkas av internationell styrning och utveckling. Genom att delta i internationella forskningsprogram får LFV tillgång till värdefulla forskningsresultat och kan också verka för att hänsyn tas till de förutsättningar som är unika för svenskt luftrum och svenska flygplatser.

LFVs arbete med forskning och innovation röner stort intresse, både nationellt och globalt. Framför allt har utvecklingen av fjärrstyrda torn bidragit till detta, men även arbetet med gröna in- och utflygningar, och vår kompetens inom valideringar som efterfrågas internationellt.

Merparten av den forskning som bedrivs genomförs i samarbete med andra aktörer inom industrin samt med universitet och forskningsinstitut. De senaste åren har insatserna fokuserat på SESAR, det stora europeiska forskningsprogrammet för flygtrafikledning.

LFV genomför också ett antal mindre program inom bland annat automation och fjärrstyrda lösningar, där vi är världsledande.

Vi samarbetar med flera välrenommerade universitet och tekniska högskolor både i Sverige och utomlands.

2015 fick en doktorand vid Linköpings universitet LFVs årliga stipendium för sina insatser i ett projekt där ögats rörelser på flygledarnas skärmar mättes. Arbetet kommer att leda till förbättringar i flygledarnas arbetsmiljö för ökad flygsäkerhet.

Under året har LFV varit aktivt i det europeiska utvecklingsprogrammet SESAR. Flera SESAR-projekt har genomfört stora och betydelsefulla valideringar och tester och resultaten bekräftar att innovationerna går att bygga vidare på för att utveckla nya koncept och lösningar inom flygtrafikledning.

Forskning- och utvecklingsverksamheten bedrivs inom åtta strategiska utvecklingsområden som utgår från LFVs framtida utmaningar.

Innovationsprocessen har stärkts och utvecklats med fokus på omvärldsbevakning, idé och behovsanalys, paketering av forskningsaktiviteter för att generera maximalt stöd för LFVs produktutveckling. De nationella och internationella nätverken som LFV byggt upp inom forskningsområdet kommer att vidareutvecklas. Intern och extern kommunikation kring pågående och framtida forskning ska breddas och stärkas.



Tillsammans med leverantörer av flygtrafiktjänsterna i Nederländerna och Tyskland har LFV bedrivit ett forskningsprogram för att fortsätta utvecklingen av fjärrstyrd flygtrafikledning. Merparten av forskningen har bedrivits i Remote Tower Center i Sundsvall.

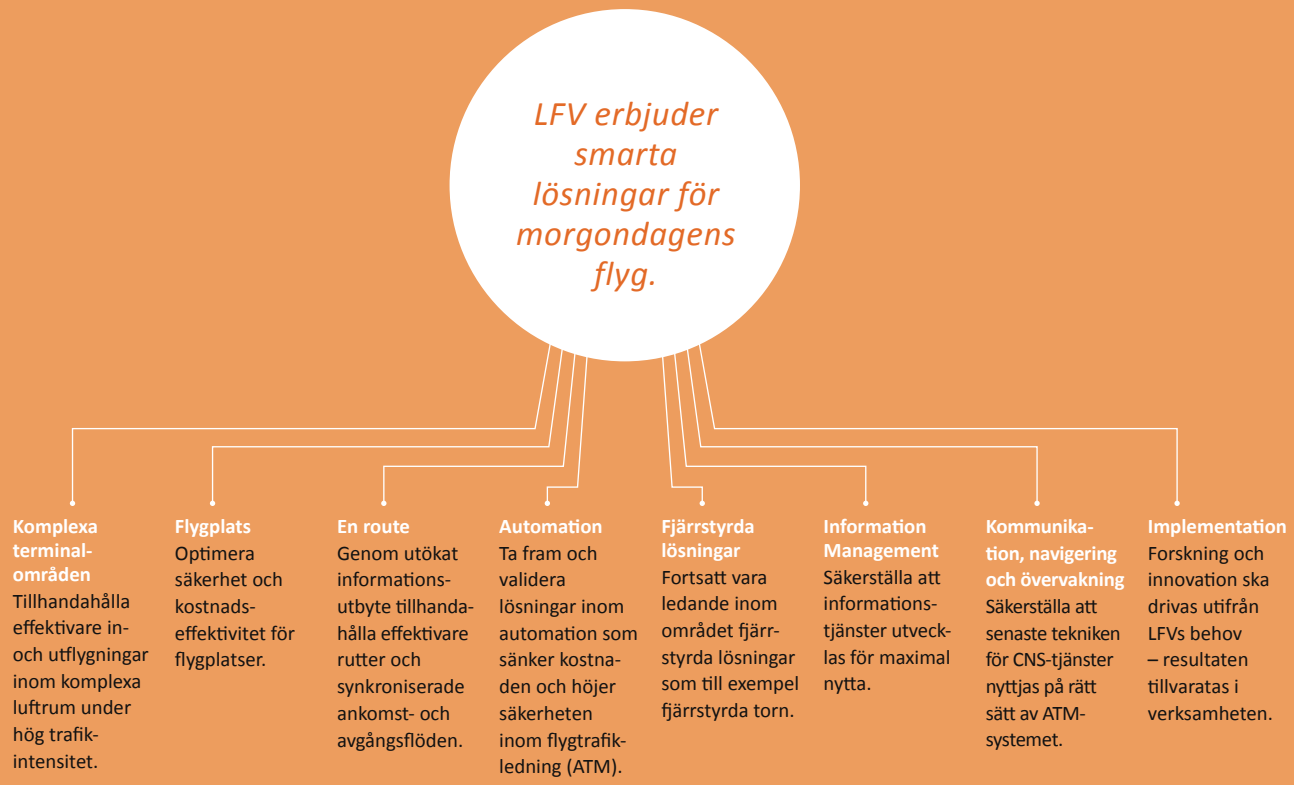
”LFV erbjuder smarta lösningar för morgondagens flyg.”

Nationella anslag för FoI inom luftfarten

LFVs forskning och innovationsverksamhet finansieras i huvudsak med EU-medel och genom anslagsmedel från Trafikverkets FoI-portfölj samt Vinnova.

Regeringen har genom Trafikverkets regleringsbrev avsatt cirka 50 miljoner kronor per år för finansiering av forskning inom luftfart i Sverige under 2014 och 2015. LFV har en viktig roll i den nationella styrgruppen med strategisk kompetens inom luftfartsområdet. Inom området finns flera aktörer som arbetar med innovation såsom svenska flygplatser, universitet och högskolor. LFV är den största utföraren av tillämpad forskning inom flygtrafikledning i Sverige.

FORSKNING OCH UTVECKLING BEDRIVS INOM ÅTTA STRATEGISKA UTVECKLINGSOMRÅDEN.



VÄRLDSLEDANDE FORSKNING

Världens första fjärrstyrda torn

Våren 2015 var LFV först i världen med att driftsätta fjärrstyrd flygtrafikledning och Örnsköldsvik Airport leds nu från LFVs central i Sundsvall. Utvecklingsarbetet har bedrivits både på nationell och internationell basis där LFV och SAAB haft en ledande roll.

Under 2015 fick LFV ett helt nytt operativt koncept inom Remote Towers godkänt. Det innebär att en flygledare kan sköta två flygplatser. Arbetet fortsätter nu med fokus på ännu effektivare lösningar där flera flyg-platser styrs från en central samt lösningar för mindre flygplatser. Testflygplats under 2015 var Gällivare Airport, där det finns en bra blandning av reguljär trafik, postflyg, ambulanstransporter och helikoptrar.

Fjärrstyrda flygfarkoster – RPAS

Teknikutvecklingen för obemannade fjärr-styrda flygfarkoster eller RPAS (Remotely Piloted Aircraft System), är global och går mycket fort. Detta öppnar dörren för helt nya användningsområden som till exempel säkerhet, miljö, övervakning, räddnings-tjänst och krisberedskap.

Den snabba utvecklingen innebär både utmaningar och möjligheter för LFV. Regle-ringen av trafiken ligger långt efter teknik-utvecklingen och svenska Transportstyrelsen har tagit en tydlig global roll för att man snabbt ska utvärdera standarder och regel-verk. Under 2016 kommer LFV att utvärdera, simulera och demonstrera flygtrafikledning av fjärrstyrda flygfarkoster integrerat med övrig flygtrafik i kontrollerat luftrum.

Gröna in- och utflygningar

LFV har i samarbete med Swedavia och svenska flygplatser sedan länge legat i fram-kant när det gäller att miljöanpassa in- och utflygningar. Ett exempel är etableringen av kurvade inflygningar baserade på satellitna-vigering istället för markbaserad utrustning. Som ett resultat av detta kan flygbolagens och flygplatsernas miljöpåverkan minska.

Optimerade luftrum ODESTA, Optimal design of terminal airspace, är ett fyraårigt projekt med logistikansats där flygvägar och sektorer i Stockholmsområdet optimeras. ODESTA finansieras av Vinnova och leds av Linköpings Universitet. LFV bidrar med kompetens och leder referensgruppen som består av Eurocontrol, Swedavia, Transport-styrelsen och NUAC.





VÅRT ANSVAR FÖR SÄKERHETEN

Flygbranschens höga säkerhetstänkande och det systematiska arbete som görs för att minimera alla tänkbara risker har skapat en stark säkerhetskultur.

I kombination med ett strikt internationellt regelverk har ett systematiskt flygsäkerhetsarbete gjort flyget till det säkraste transportslaget. Strävan efter att säkerställa och ständigt förbättra flygsäkerheten är en grundförutsättning för LFVs verksamhet.

Proaktiv flygsäkerhetskultur

Baserat på de genomlysningar av LFVs flygsäkerhetskultur, som bland annat gjorts av Transportstyrelsen, har LFV genomfört ett antal aktiviteter och förändringar i syfte att säkra ett fortsatt proaktivt och samlat flygsäkerhetsarbete i verksamhetens alla delar.

En *Safety Department* har inrättats och nyckelpersoner har rekryterats. Ett företagsövergripande tvärfunktionellt projekt har tillsatts i syfte att ta hand om rekommendationer och slutsatser. LFV har utvecklat formerna för hur avvikelsehantering ska effektiviseras och skapa ett utvecklat lärande.

Särskilda fokusområden

LFVs flygsäkerhetsarbete fokuserar på två områden:

- Separationsunderskridande, vilket innebär att två flygplan kommer för nära varandra, antingen i sid- eller höjdled.
- Incidenter på rullbana, som innebär att ett föremål eller ett fordon som inte ska finnas på landningsbanan ändå finns där.

Åtgärder för att minska antalet incidenter på rullbana är fortsatt ett högt prioriterat område. LFV bjöd under 2014 in till ett samarbete med Försvarsmakten, Swedavia och



Våra fokus-områden

LFVs flygsäkerhetsarbete fokuserar på två områden: Separationsunderskridande och incidenter på rullbana.

Vårt flyg-säkerhetsmål

LFV ska inte bidra till någon flygsäkerhetsrelaterad händelse som medför att människor allvarligt skadas eller omkommer. Målet uppfylldes 2015 och antalet allvarliga händelser där flygtrafiktjänsten har bidragit är mycket lågt.

100

procent var LFVs måluppfyllelse när det gäller flygsäkerheten.

ACR för att starta ett projekt i syfte att försöka minska risken för incidenter. Resultatet av detta arbete är nu kommunicerat till övriga intressenter inom luftfartsområdet.

Händelserapportering

För att kunna förbättra och utveckla flygsäkerheten är det av yttersta vikt att alla flygsäkerhetshändelser rapporteras. Alla som arbetar inom flygsektorn är skyldiga att rapportera händelser som påverkar eller kan påverka flygsäkerheten. I LFV är rapporteringsviljan hög, vilket är en förutsättning för ett proaktivt flygsäkerhetsarbete. Allvarliga händelser där LFV varit involverade resulterar i en intern utredning med fokus på vår roll i händelseförloppet.

”Strävan efter att säkerställa och ständigt förbättra flygsäkerheten är en grundförutsättning för LFVs verksamhet.”

Obemannade flygfarkoster

Otillåten flygning med obemannade luftfartyg i kontrollerat luftrum är en relativt ny företeelse och vid flera tillfällen har flygplatser fått stänga luftrummet.

Sedan våren 2015 tillhandahåller LFV en drönarkarta på webbplatsen i syfte att öka säkerheten och underlätta för att avgöra var man kan flyga utan att störa ordinarie flygtrafik. Ett nytt regelverk för obemannade flygfarkoster är under framtagning av den europeiska flygsäkerhetsmyndigheten EASA. LFV deltar i det arbetet tillsammans med bland annat Transportstyrelsen.

Utländskt militärflyg utan transponder

Varje år rapporteras händelser där utländsk militär flygverksamhet har flugit utan aktiverad transponder i det svenska luftrummet och därför inte syns på flygledningens instrument.

Sedan Roskilde primärradarsignaler integrerats med Malmö kontrollcentral är nu fler luftfartyg utan transpondrar synliga. Integrationen har fungerat bra och arbete pågår för att utöka möjligheten för ytterligare radartäckning.

VÅRT ANSVAR FÖR MILJÖN

LFV bedriver ett aktivt miljöarbete, där en viktig del är att skapa bra förutsättningar för flygtrafiken att minska sin miljöpåverkan. Det är självklart och nödvändigt, både ur samhällelig och ekonomisk synvinkel och för att vara en attraktiv samarbetspartner, leverantör och arbetsgivare.

LFVs ledningssystem för ett strukturerat och systematiskt miljöarbete är certifierat enligt ISO 14001. Med ett tvärfunktionellt miljöforum bedriver LFV ett samordnat miljöarbete för att utveckla tjänster och arbetssätt för att minska såväl indirekt som direkt miljöpåverkan.

LFV har identifierat följande områden med betydande miljöpåverkan och där det har satts mål för miljöarbetet:

- utsläpp som ett resultat av operativ flygtrafiktjänst
- utsläpp från resor i tjänsten
- utsläpp från energiförbrukning.

Utbildning och kunskap är avgörande

Medarbetarnas kunskap om LFVs direkta och indirekta miljöpåverkan och hur de kan bidra för att minska den är viktig.

Alla nyanställda genomgår en miljöutbildning. Var tredje år förnyas utbildningen och den är obligatorisk. Under 2015 utbildades 150 flygledare i fuel management eller ”grön flygledning”. Målet är att årligen utbilda minst 100 flygledare.

”LFV arbetar med att utveckla luftrum, procedurer och systemstöd för att skapa bättre förutsättningar för minskade utsläpp från flyget i Sverige.”

Aktiviteter för att minska indirekt miljöpåverkan

LFV arbetar med att utveckla luftrum, procedurer och systemstöd för att skapa bättre förutsättningar för minskade utsläpp från flyget i Sverige.

CANSO, som är en internationell samarbetsorganisation i flygledningsfrågor, har beräknat att flygtrafiktjänstens påverkan på flygets totala utsläpp är cirka 6 procent. Den operativa flygledningen kan minska förbrukningen av fossilt bränsle med minskade utsläpp av växthusgaser till atmosfären som följd.

Vårt mål är en minskning av koldioxidutsläppen i det svenska luftrummet med i genomsnitt 1 000 ton per år för perioden 2014-2019.

6

procent beräknas flygtrafikledningens påverkan på flygets totala utsläpp vara.

150

flygledare utbildades i ”grön flygledning” 2015.

LFV har under många år bistått flygplatser som expertstöd i frågor som berör flygtrafiktjänsten. Arbetet innebär bland annat att i samarbete med flygplatserna finna lösningar som ger förutsättningar för minskade utsläpp.

Under 2015 har LFV bistått Swedavia i miljötillståndsprocesser avseende Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport.

Klimatkompensation

För att uppnå klimatneutralitet köper LFV in certifikat från projekt som syftar till utsläppsreduktioner och bidrar till social och ekonomisk utveckling i utvecklingsländer.



Under 2015 utbildade LFV flygledare i fuel management eller ”grön flygledning” som handlar om att genom enkla och smarta lösningar i flygledarvardagen bidra till minskade utsläpp.



MILJÖ I SAMMANFATTNING

- LFVs miljöpåverkan är direkt (egna utsläpp) och indirekt (flygtrafiktjänst).
- Flygtrafiktjänstens påverkan på flygets totala utsläpp beräknas till 6 procent globalt.
- LFVs mål är att årligen minska utsläppen till luft med 1 000 ton koldioxid.
- LFV uppnådde under 2015 målet att utbilda 100 flygledare i Fuel management.
- LFV använder 100 procent grön el.

AKTIVITETER FÖR ATT MINSKA DIREKT MILJÖPÅVERKAN

- Under 2015 ersattes många fysiska möten av webbmöten och videokonferenser.
- LFV väljer miljöbilar vid bilhyrning när det är möjligt.
- LFV har som mål att minska energiförbrukningen med 2 procent per år under perioden 2012-2019. För 2015 uppnåddes målet, både vad gäller egna ägda byggnader och förbrukningen i den operativa verksamheten.
- LFV använder 100 procent grön el.
- LFV har tecknat ett ”Grönt hyresavtal” med hyresvärden för det nya huvudkontoret i Norrköping.

VÄSENTLIGA HÄNDELSER 2015

- Antalet luftrumsrörelser i svenskt luftrum ökade med 1 procent och uppgick till cirka 712 000.
- Den 1 januari sänktes Sveriges undervägsavgifter med 4,6 procent. LFVs effektiviseringar har bidragit till att avgiften kunnat sänkas tre år i rad.
- Den 21 april driftsatte LFV den första fjärrstyrda trafikledningen i världen. Händelsen fick stor internationell uppmärksamhet.
- LFVs flygsäkerhetsmål har uppfyllts och antalet händelser där flygtrafiktjänsten bidragit är mycket lågt.
- Den operativa verksamheten har fungerat mycket väl och 99,9 procent av flygningarna en route i svenskt luftrum har genomförts utan några förseningar förorsakade av flygtrafiktjänsten.
- LFV bedriver ett omfattande förändringsarbete ”Position 2019”, med målsättningen att LFV ska vara affärsmässiga och konkurrenskraftiga på samtliga områden och driva marknaden med ny teknik.
- Resultat efter finansiella poster uppgår till 39 mkr. Det extremt låga ränteläget har medfört en ökad pensionsskuld med en negativ resultateffekt netto på drygt 100 mkr. Räntabiliteten på eget kapital efter skatt, 4 procent, motsvarar ägarens mål. Soliditeten uppgick per 31 december till 12 procent.



FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

ALLMÄNT OM VERKSAMHETEN OCH VÄSENTLIGA HÄNDELSER UNDER RÄKENSKAPSÅRET

LFVs uppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. LFV ska också verka för att de transportpolitiska målen nås.

Affärsverket LFV erbjuder flygtrafiktjänster nationellt och internationellt. Under 2015 bedrev LFV i Sverige flygtrafiktjänst vid 23 flygplatser från Kiruna i norr till Malmö i söder, vid två kontrollcentraler i Stockholm respektive Malmö samt en central för fjärrstyrd flygtrafikledning i Sundsvall. LFV omsatte 2015 3,4 miljarder kronor och antalet årsarbetare var 1 012.

Av regeringens instruktion för LFV (SFS 2010:184) framgår att LFV och de företag där staten genom verket, direkt eller indirekt, har ett bestämmande inflytande tillsammans bildar en affärsverkskoncern.

Koncernen består av affärsverket, det helägda holdingbolaget LFV Holding AB, det av holdingbolaget helägda dotterföretaget LFV Aviation Consulting AB och det under året nybildande LFV Norway AS samt intresseföretagen Entry Point North AB och NUAC HB, som ägs till 25 procent respektive 50 procent.

I intresseföretaget Entry Point North AB koncernen ingår det ungerska dotterföretaget Entry Point Central KFT, som ägs till 51 procent - resterande 49 procent ägs av Hungaro Control Plc, som ägs av ungerska staten – samt det helägda dotterföretaget Entry Point North Ireland Ltd.

NUAC HB är underleverantör till LFV och den danska flygtrafiktjänstleverantören Naviair, som äger resterande 50 procent av andelarna. NUAC svarar på moderbolagens uppdrag för att bedriva flygtrafiktjänst en route i det dansk-svenska luftrummet från de svenska kontrollcentralerna i Stockholm och Malmö samt den danska kontrollcentralen i Köpenhamn. De operativa bemanningsresurser som krävs för att utföra uppdraget hyr NUAC in från LFV och Naviair. LFV och Naviair ställer också kontrollcentraler och annan infrastruktur till rådighet.

Entry Point North AB – som ägs gemensamt av LFV, danska Naviair, norska Avinor och irländska IAA – tillhandahåller utbildning inom flygtrafiktjänst, i första hand till ägarorganisationerna men även till andra kunder. Genom LFV Aviation Consulting AB bedrivs LFVs internationella exportverksamhet.



LFV är certifierad av Transportstyrelsen i enlighet med EU-förordningen om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster. LFV är även certifierad enligt ISO-standarderna 9001 och 14001 avseende kvalitetsledning respektive miljöledning. För att bedriva utbildning av flygledningspersonal, bedriva luftrumsutformning och flygmätning av bland annat navigationshjälpmedel, har LFV godkännanden från Transportstyrelsen.

Inom EU finns en omfattande gemensam reglering av leverantörer av flygtrafiktjänster. Detta omfattar bland annat certifieringskrav, krav på teknisk harmonisering och bildande av så kallade funktionella luftrumsblock över nationsgränserna. Ytterligare en del av denna reglering är att EU-kommissionen fastställer så kallade prestationsplaner som sätter mål för flygtrafiktjänsterna avseende flygsäkerhet, kapacitet, miljö och kostnadseffektivitet. Prestationsplanerna omfattar en route och terminaltjänsten vid Stockholm Arlanda Airport som sammantaget motsvarar cirka 80 procent av LFVs omsättning.

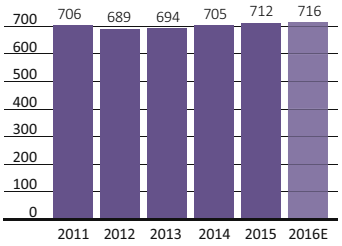
För LFVs del är det framförallt målet för kostnadseffektivitet som är utmanande. Det mål som gäller för perioden 2015-2019 är att kostnaderna i fast pris ska reduceras med i genomsnitt 2,4 procent per år. Utfallet för 2015 är preliminärt, men visar att målen avseende flygsäkerhet och kapacitet uppnås med marginal. Miljömålet nås inte fullt ut, bland annat beroende på väderrelaterade orsaker. Beträffande kostnadseffektivitet nås målet exklusive okontrollerbara kostnader. En slutlig avstämning sker först efter utgången av referensperioden, vilket tidigast sker 2020. LFV bedriver ett omfattande förändringsarbete, ”Position 2019”. LFV är affärsmässigt och konkurrenskraftigt på samtliga områden och driver marknaden med ny teknik. Kopplat till detta har positioner och strategikartor utformats för LFVs fem verksamhetsområden; En route, Försvarsmakten, Swedavia, den svenska konkurrensutsatta marknaden och den internationella marknaden. Som en del av förändringsprogrammet genomförs ett effektiviseringsprogram med målsättning att sänka kostnaderna med 350 miljoner under perioden 2013-2019. Effektiviseringsarbetet bedöms i stort följa planen. Som ett led i förändringsarbetet har LFV under året också lanserat en ny grafisk profil.

Den 21 april 2015 driftsatte LFV den första fjärrstyrda flygtrafikledningen i världen och sedan dess bedrivs flygtrafikledningen vid Örnsköldsvik Airport på distans från en central i Sundsvall. LFV och Saab har sedan 2006 bedrivit ett utvecklingssamarbete rörande fjärrstyrd flygtrafikledning vid flygplatser, Remote Tower Services (RTS). Saab har levererat teknisk utrustning. LFV har bidragit i produktutvecklingen och även utvecklat den operativa metodiken. Händelsen har fått stor internationell uppmärksamhet. Under 2016 kommer också trafikledningen vid Sundsvall Timrå Airport att ingå i centret. Även Linköping City Airport har ingått avtal om fjärrstyrd flygtrafikledning.

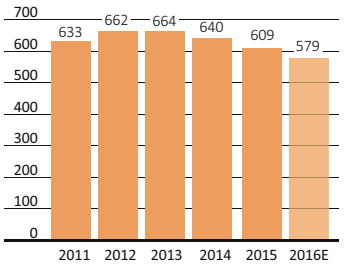
Parallellt fortgår utvecklingen av så kallad multipel mode, det vill säga att en flygledare parallellt ska kunna svara för flygtrafikledningen vid flera flygplatser.

Den 28 augusti 2015 invigdes LFVs nya huvudkontor i Norrköping. De nya lokalerna innebär lägre kostnader, en effektivare arbetsplats och möjliggör modernare arbetssätt.

ANTAL LUFTRUMSRÖRELSER (tusental)



UNDERVÄGSAVGIFTER (kr/service unit)



Flygtrafik och avgifter

Antalet flygplansrörelser i svenskt luftrum ökade 2015 med 1 procent och uppgick till drygt 712 000. Det var den överflygande trafiken som stod för den största ökningen med 2,2 procent. Utrikestrafiken ökade med 1,3 procent medan inrikes minskade med 1,5 procent. Överflygande trafik utgör drygt 40 procent av den totala trafikvolymen och är trafik som varken startar eller landar i Sverige. Trafiken i det svenska luftrummet förväntas fortsätta att öka och för 2016 räknar LFV med en tillväxt av luftrumsrörelserna på 0,6 procent. Antalet service units – som beräknas som en kombination av antal flygningar, luftfartygets vikt och flugen sträcka, och är den enhet som utgör underlag för fakturering av undervägsavgifter – ökade 2015 med 2,5 procent. Längre flugna distanser och större flygplan har bidragit till den positiva utvecklingen.

Den 1 januari 2015 sänktes Sveriges undervägsavgift med 4,6 procent. Cirka 80 procent av avgiften avser LFVs verksamhet. LFVs effektiviseringar är en starkt bidragande orsak till att Sveriges avgift har kunnat sänkas tre år i rad. Sveriges avgift är fortfarande högre än i flera av våra grannländer, vilket i hög grad beror på olikheter i avgiftsstrukturer. Den svenska avgiften finansierar en stor del av den lokala flygtrafikledningstjänsten vid flygplatserna, i många fall upp till 75 procent.

Lokal flygtrafiktjänst

Den svenska marknaden för lokal flygtrafikledning, den tjänst som bedrivs i tornen på flygplatserna, avreglerades 2010. Riksdagen beslutade 2014 om en delvis återreglering, vilket innebär att LFV ansvarar för flygtrafikledningen vid Swedavias flygplatser.

Den 1 januari 2015 lämnade LFV verksamheten vid Skavsta, Ängelholm och Ljungbyhed, vilka övertogs av en annan aktör, och den 1 januari 2016 lämnades Borlänge och Gällivare. Kristianstad Airport har under året förlängt avtalet med LFV.

Inom LFV arbetas aktivt med förändringsprogrammet och att utveckla nya tekniska och operativa lösningar för att stärka konkurrenskraften.

Internationell marknad

LFVs internationella verksamhet bygger på försäljning av främst flygtrafiktjänster och relaterade produkter såsom hindermätning, procedurkonstruktion, flygmätning och teknikutveckling.

LFV är sedan 2013 partner till GAL, Global Aerospace Logistics, i driften av flygtrafiktjänsten vid fem flygplatser i Förenade Arabemiraten där LFV ansvarar bland annat för operativa ledningsfunktioner. Under 2015 bedrevs ett framgångsrikt arbete för att höja kapaciteten på Abu Dhabi International Airport. Avtalet med GAL har resulterat i flera tilläggsuppdrag i regionen inom teknikkonsulttjänster samt procedur- och luftrumsdesign.

I Norge har LFV under året levererat tjänster avseende bland annat flygmätning, bemanning samt teknikkonsulttjänster. Den norska marknaden för flygtrafiktjänst är på väg att avregleras. LFV har etablerat ett dotterbolag, LFV Norway AS, i syfte att erbjuda flygtrafiktjänster på den norska marknaden.

En av LFVs strategiska målsättningar är att kraftigt utöka den internationella verksamheten. Under 2015 har LFV byggt upp en sälj- och leveransorganisation som ger möjlighet att expandera internationellt. Intressanta marknader är till exempel Norge, Storbritannien, Tyskland och Mellanöstern.

Försvarsmakten

I Sverige är, till skillnad från omvärlden, den civila och militära flygtrafiktjänsten helt integrerade och LFV har ansvaret för flygtrafiktjänsten under alla beredskapsskeden för både civil och militär luftfart. Samarbetet syftar till att skapa en effektiv och robust flygtrafiktjänst för både civil och militär luftfart i alla beredskapsskeden. Samverkan omfattar också utbildning av LFVs flygledare samt utbildning av Försvarsmaktens reservofficerare i flygtrafiktjänst. Gemensamma

system och teknik är hörnstenar i den integrerade flygtrafiktjänsten.

I slutet av maj genomfördes en stor internationell flygövning i Sverige, Norge och Finland. I övningen deltog även bland annat USA, Schweiz, Storbritannien och Tyskland. Deltagande nationer bidrog totalt med 100 militära flygplan som samtidigt kunde öva i luftrummet. Storleken på luftrummet som användes är unik i sitt slag, från Umeå i söder till Kiruna i norr. Denna övning är ett bra exempel på det nära samarbete som LFV har tillsammans med Försvarsmakten.

Den 20 december 2015 togs det nya flygledartornet i Ronneby i drift med nya fräscha lokaler. Nästa stora projekt är att bygga ett nytt torn på FMVs provplats Vidsel, vilket beräknas färdigställas under 2017.

LFV är sedan 2012 myndighet för den civila luftfarten med särskilt ansvar för krisberedskap samt vid höjd beredskap. LFV har även funktionen Tjänsteman i Beredskap (TiB).

Flygsäkerhet

LFVs övergripande flygsäkerhetsmål är att LFV inte ska bidra till någon flygsäkerhetsrelaterad händelse som medför att människor allvarligt skadas eller omkommer. Målen uppfylldes 2015 och antalet allvarliga händelser där flygtrafiktjänsten har bidragit är mycket lågt.

För 2015 var målet för LFV exklusive den verksamhet som bedrivs inom NUAC att det får inträffa maximalt sju händelser med ATM-bidrag som klassas med allvarlighet A eller B, varav högst två får vara A-händelser. Under året har ingen händelse slutgiltigt klassats med allvarlighet A eller B.

För den verksamhet som bedrivs inom NUACs svenska verksamhet – det vill säga kontrollcentralerna i Stockholm och Malmö – var målet 2015 att antalet separationsunderskridanden med direkt involvering av flygtrafiktjänsten och där allvarlighetsgraden av händelsen bedöms vara av A, B eller C per 100 000 flygtimmar fördelat på ACC samt APP ska vara högst 1. NUAC uppfyller målet då antalet händelser per 100 000 flygtimmar uppgår till 0,28 respektive 0,36.

LFV har två viktiga fokusområden för flygsäkerhet; dels separationsunderskridanden, vilket innebär att två luftfartyg kommer för nära varandra, och dels runway incursions, intrång på bana.

Under 2015 inträffade 23 stycken separationsunderskridanden, att jämföra med 17 föregående år. LFV bedömdes vara direkt bidragande till 18 (13).

Under 2015 rapporterade 59 incidenter på rullbana, vilket är en kraftig minskning jämfört med 88 föregående år. LFV ansågs ha bidragit till 9 fall, mot 13 föregående år. En orsak till minskningen är sannolikt det ”Runway Incursion Prevention Programme” som LFV driver tillsammans med flera samarbetspartners.

Antalet händelser med obemannade farkoster, så kallade UAV (Unmanned Aerial Vehicle), som utan tillstånd gör intrång i kontrollerat luftrum är ett växande problem. Sedan våren 2015 tillhandahåller LFV en specialkarta för UAV-flygare i syfte att öka säkerheten och underlätta för UAV-flygare att avgöra var de kan flyga utan att störa ordinarie flygtrafik. Ett nytt regelverk för obemannade flygfarkoster är under framtagning av den europeiska flygsäkerhetsmyndigheten EASA. LFV deltar i det arbetet tillsammans med bland annat Transportstyrelsen.

Varje år rapporteras flera händelser där utländsk militär flygverksamhet opererar utan aktiv transponder i det svenska luftrummet och därför inte syns på flygledningens instrument. Sedan Roskilde primärradarsignaler integrerats med Malmö kontrollcentral är nu fler luftfartyg utan transpondrar synliga. Integrationen har fungerat bra och det pågår ett arbete med att utöka möjligheten för ytterligare radartäckning.

En hög rapporteringsgrad är en viktig förutsättning för en fortsatt hög flygsäkerhet. Rapporteringsviljan bedöms fortsatt vara mycket hög. Under 2015 registrerades 1 990 störningsrapporter vilket är i nivå med föregående år.

Baserat på den genomlysning av LFVs flygsäkerhetskultur som gjordes av Transportstyrelsen, och som redovisades i början av 2015, har LFV under året genomfört ett antal aktiviteter och förändringar i syfte att säkerställa ett fortsatt proaktivt flygsäkerhetsarbete. LFV bedriver också ett företagsövergripande flygsäkerhetskulturprojekt i syfte att bland annat ta omhand de rekommendationer som kom fram i Transportstyrelsens rapport och att vidmakthålla och stärka den goda flygsäkerhetskultur som präglar LFV. Projektet omfattar hela LFV inklusive den svenska delen av NUAC och ska vara klart i slutet av 2016.

Kapacitet och leverans

Den operativa verksamheten har under året fungerat mycket väl. 99,9 procent av flygningarna en route i svenskt luftrum har genomförts utan några förseningar orsakade av flygtrafiktjänsten. Den genomsnittliga förseningen uppgick till 0,02 minuter per flygning, vilket är betydligt bättre än EUs mål för det dansk-svenska luftrummet, som var 0,10 minuter per flygning.

Onsdagen 4 november 2015 hade LFV störningar på sina radaranläggningar i södra Sverige. Radarstörningen har kunnat härledas till ett solutbrott vilket orsakade en kraftig radarstörning under en kortare tid. Orsaken var en låggradig solstorm och att radardata inte presenterades korrekt på flygledningscentralerna. För LFV är flygsäkerheten alltid det primära. När vi inte kan leverera en helt säker flygtrafiktjänst sänks kapaciteten i flygsystemet, vilket blev fallet 4 november. Denna radarstörning var den tredje på 16 år som orsakats av solutbrott. 1999 och 2003 skedde likande stör-

ningar som dock inte fick samma påverkan på flygtrafiken.

COOPANS (Cooperations between ANS-providers) är ett samarbete mellan de fem leverantörerna av flygtrafiktjänster i Sverige, Danmark, Irland, Österrike och Kroatien, som alla har samma system och utrustning. Genom gemensam kravställning och utveckling säkerställs effektiva lösningar och hög kostnadseffektivitet. Under 2015 driftsattes tre systemuppgraderingar av flygledningssystemet TopSky, som dels innebär förbättringar för operatörerna, dels implementeringar av nya EU-krav.

Miljö

LFV påverkar miljön på två sätt – direkt genom vår egen verksamhet samt indirekt genom buller och utsläpp som flygplanen som trafikleds genererar till luft och vatten.

Genom att leda flygplanen så miljösmart som möjligt kan LFV bidra till en minskad miljöpåverkan.

LFV arbetar med att utveckla luftrum, procedurer och systemstöd för att skapa bättre förutsättningar för minskade utsläpp från flyget. Den operativa flygledningen kan minska förbrukningen av fossilt bränsle med minskade utsläpp av växthusgaser till atmosfären som följd. LFVs mål är att ge förutsättningar för en årlig minskning av koldioxidutsläppen i det svenska luftrummet med 1 000 ton i genomsnitt för perioden 2014-2019. För 2015 är utfallet cirka 500 ton, det vill säga lägre än de 1 000 ton som ska uppnås i genomsnitt enligt målet för perioden 2014-2019. För 2014 var motsvarande värde 1 185 ton.

LFV har under många år bistått flygplatser med expertstöd i frågor som berör flygtrafiktjänsten. Arbetet innebär bland annat att i samarbete med flygplatserna finna lösningar som ger förutsättningar för minskade utsläpp till luft utan att fler kringboende exponeras för bullernivåer över riktvärden. Miljödomen för Stockholm Arlanda Airport fastställdes i maj 2015 och det nya miljötillståndet innebär bland annat minskade utsläpp till luft. LFV har förberett en anpassning till de nya miljövillkoren som gäller från den 7 januari 2016.

Den direkta påverkan från vår egen verksamhet består till största delen av energiförbrukning för lokaler samt utsläpp från tjänsteresor. LFVs verksamhet är spridd över hela landet och vi har också många internationella samarbeten och åtaganden. Vår policy är att om möjligt undvika resor och ersätta fysiska möten med virtuella. Under 2015 har användningen av tekniska hjälpmedel för webbmöten och videokonferenser fortsatt att öka. Miljöbilar väljer vi vid bilhyrning när det är möjligt. Under 2015 var cirka 54 procent av de bilar som hyrdes miljöbilar, jämfört med 75 procent 2014. LFV förbrukar energi för drift och uppvärmning av egna eller hyrda lokaler. Till detta kommer energiförbrukningen från driften av de operativa system som används vid flygtrafikledningen. Vi har som mål att minska energiförbrukningen med 2 procent per år under perioden 2012-2019. För 2015 uppnåddes målet, både vad gäller egna ägda byggnader och förbrukningen i den operativa verksamheten. Däremot ökade energiproduktionen för hyrda byggnader eftersom vi under en period haft dubbla lokaler i Norrköping. LFV använder 100 procent grön el.

När de åtgärder som genomförts i den egna verksamheten inte räcker för att uppnå klimatneutralitet köper vi så kallade certifikat för klimatneutralitet.

Forskning och innovation

Innovation, utveckling och digitalisering är ledord för LFV i arbetet med att forma morgondagens flygtrafikledningstjänster. Forskning och innovation sker i egen regi, men också inom ramen för flera olika samarbeten, nationella och internationella med andra aktörer inom industrin samt universitet och forskningsinstitut.

Under de senaste åren har LFV fokuserat på det stora europeiska forskningsprogrammet för Single European Sky ATM Research, SESAR. Vi samverkar också bland annat med KTH och Chalmers, och tillsammans med Linköpings Universitet med en rad utländska universitet, som Dresden TU, Delft TU och Nottingham.

2015 var ett intensivt och händelserikt år. Flera SESAR-projekt har genomfört stora och betydelsefulla valideringar. Under 2016 kommer samtliga projekt inom SESAR1 att slutföras. En stor del av den forskning som genomförts går vidare till Deployment Manager, som är det program som styr sekvens och tidsplan för hur Europa ska implementera de tekniska lösningarna. Parallellt startar det efterföljande utvecklingsprogrammet, SESAR 2020, där LFV deltar tillsammans med COOPANS. Anbud avseende forskning ska lämnas in under första kvartalet 2016, och EU-beslut väntas i slutet av andra kvartalet.

Vi genomför också ett antal mindre program inom bland annat automation och fjärrstyrda lösningar, där LFV är världsledande. Det finns ett mycket stort intresse för våra tjänster och efter lanseringen av Remote Tower Services (RTS) har intresset fortsatt öka inte minst internationellt.

Optimerade luftrum ODESTA, Optimal design of terminal airspace, är ett fyrårigt projekt med logistikansats där flygvägar och sektorer i Stockholmsområdet optimeras. ODESTA finansieras av Vinnova och leds av Linköpings universitet. LFV bidrar med kompetens och leder referensgruppen som består av Eurocontrol, Swedavia, Transportstyrelsen och NUAC.

Inom området SWIM (System Wide Information Management) har LFV arbetat med utvecklingen mot kostnadseffektivt informationsutbyte. LFV arbetar också inom teknikutvecklingen för obemannade fjärrstyrda flygfarkos-

ter, så kallade drönare, UAV eller RPAS (Remotely Piloted Aircraft System).

LFVs forskning och innovationsverksamhet finansieras i huvudsak genom EU-medel, Trafikverkets FoI-portfölj samt Vinnova. Redovisade bidragsintäkter uppgick till cirka 58 mkr 2015. LFV har en viktig roll i den nationella styrgruppen med strategisk kompetens inom luftfartsområdet. Inom området finns flera FoI-utförare som Swedavia, flera svenska flygplatser, universitet och högskolor, men LFV är den i särklass största utföraren av tillämpad forskning inom flygtrafikledning och luftfart.

Medarbetare

Det pågående effektiviseringsarbetet har inneburit att omställningsarbeten genomförts inom flera delar av LFV. LFV lämnade den 1 januari 2015 också verksamheten vid Skavsta, Ängelholm och Ljungbyhed flygplatser, vilket inneburit cirka 23 färre årsarbetare. Antalet årsarbetare uppgår till 1 012, en minskning med 52 stycken. Sjukfrånvaron uppgick under året till 3,06 procent (3,01). LFV arbetar aktivt med såväl förebyggande åtgärder som aktiviteter för att bidra till en låg sjukfrånvaro.

Med stöd i avtalet om lokala omställningsmedel som gäller för statsförvaltningen har LFV tecknat ett lokalt avtal om hanteringen av dessa medel (tidigare benämnt Trygghetsmedel). Syftet med medlen är att de ska stödja både verksamhetens och medarbetarnas utveckling utifrån arbetslinjen och ett längre arbetsliv. Medlen ska även bidra till att i möjligaste mån undvika omställning som resulterar i uppsägningar. I enlighet med gällande avtal för det statliga området har lönerna reviderats per 1 oktober 2015. Centrala förhandlingar om nytt pensionsavtal för staten (PA16) har pågått under 2015.

Även under 2015 har en medarbetarundersökning genomförts. Undersökningen visar att ledarskapet stärkts med ökad tydlighet och större engagemang. Förtroendet för koncernledningen har ökat, främst bland chefer, samtidigt som viljan att rekommendera LFV som arbetsgivare minskat under den intensiva förändringsperiod som LFV genomgått. Inom samtliga enheter har handlingsplaner tagits fram för att aktivt kunna arbeta vidare med förbättringsområden. Aktiviteter och handlingsplaner är i fokus för att utveckla LFV såväl lokalt som på koncerngemensam nivå. Arbetet med att stärka och tydliggöra ledarskapet fortsatte. Ledarforum för cirka 100 chefer genomfördes under året och även ett antal frukostmöten hölls där fokus legat på ledarskap i förändring. Individuella målkontrakt har upprättats för chefer och kvalificerade handläggare.
Under hösten har kompetensförsörjningsplaner tagits fram. Dessa kommer att ligga till grund för att säkerställa kompetensbehovet på såväl kort som lång sikt.

Förväntad framtida utveckling samt väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer

LFV kommer att fortsätta bedriva förändringsarbetet inom ramen för Position 2019, med syfte att reducera kostnaderna, öka konkurrenskraften och utveckla företagskulturen. Vi ska möta de utmaningar som finns bland annat till följd av prestationsplanens krav på fortsatta kostnadssänkningar och konkurrensutsättningen på den svenska tornmarknaden. För att bli framgångsrika behöver LFV också utveckla den internationella verksamheten och dra fördel av den innovationskraft som bland annat lett fram till att LFV är först i världen med att bedriva fjärrstyrd flygtrafikledning. LFVs största risker bedöms vara att om vi inte lyckas fullfölja förändringsprogrammet och därmed säkerställa konkurrenskraften eller om tillväxten på den internationella marknaden uteblir.

Framtida utveckling av LFVs verksamhet är också starkt avhängigt av utvecklingen av flygtrafikvolymer samt regleringar respektive avregleringar av marknaderna för flygtrafiktjänster.

EKONOMI

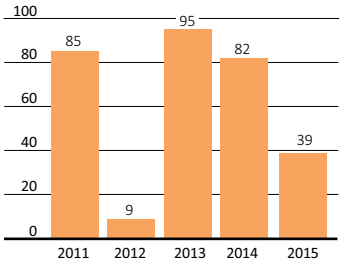
KOMMENTARER TILL RESULTATRÄKNING

Om inte annat särskilt anges redovisas alla belopp i miljoner kronor.
Uppgifter inom parentes avser föregående år.

Resultatet efter finansiella poster uppgår för LFV-koncernen (LFV) till 39 mkr vilket är en minskning med 43 mkr jämfört med 2014. Det lägre resultatet beror i första hand på det historiskt låga ränteläget som inneburit såväl kraftigt ökade pensionskostnader som låg avkastning på LFVs likvida medel. Resultatpåverkan netto av den sänkta diskonteringsräntan i beräkningsgrunderna för pensionsskulden uppgår till drygt -100 mkr, samtidigt som ränteintäkterna på placeringar av likvida medel är drygt 30 mkr lägre än för 2014.

Såväl innevarande som föregående års resultat inkluderar ett antal poster av engångskaraktär. Förutom pensionsskuldsförändring, och dess påverkan på avgiftssystemet för undervägs- och terminalavgifter, inkluderar båda årens räkenskaper också effekter avseende värdering och ändrad bedömning av nyttjandeperiod för anläggningstillgångar samt avsättningar och kostnader hänförliga till omställnings- och effektiviseringsåtgärder.

RESULTAT EFTER FINANSIELLA POSTER, MKR



Rörelsens intäkter

Rörelseintäkterna uppgår till 3 364 mkr (2 580), en ökning med 784 mkr. De flygtrafikrelaterade luftfartsintäkterna uppgår till 2 465 mkr (1 627). Undervägsavgifterna, ersättning för flygtrafik en route, är den dominerande intäktskällan och står för merparten av förändringen jämfört med föregående år. Undervägsavgifterna är 763 mkr högre än 2014. Avgifterna fastställs av Europakommissionen för längre referensperioder. Nuvarande referensperiod (RP2) avser tiden 2015-2019. Avvikelser mot de fastställda avgifterna tillåts bara i specifika fall. En tillåten avvikelse är okontrollerbara förändringar vad gäller pensionskostnader. Eftersom föregående års intäkter påverkades negativt av då sänkta pensionskostnader, och årets intäkter positivt av nu kraftigt ökade kostnader till följd av pensionsskuldsökningen, blir förändringen mellan åren stor. Förutom effekter av årets pensionsskuldsförändring påverkas såväl undervägs- som terminalavgifterna positivt också av slutavräkningar avseende första referensperioden (RP1) för åren 2012-2014 med sammantaget 38 mkr.

Den 1 januari 2015 sänktes den svenska undervägsavgiften med 4,6 procent. LFV har genom de senaste årens effektiviseringsprogram kunnat bidra till sänkta avgifter.

Trafikvolymen utvecklades positivt under 2015. Antalet service units – den enhet som används vid beräkning av underlag för fakturering av undervägsavgifter – ökade med 2,5 procent vilket innebär ökade intäkter i storleksordningen 35-40 mkr.

En annan viktig intäktskälla utgörs av ersättning för lokal flygtrafiktjänst på statliga, militära samt kommunala och privata flygplatser. Intäkterna har minskat jämfört med föregående år på grund av att flygtrafikledningen på tre flygplatser – Skavsta, Ängelholm och Ljungbyhed – övergick från LFV till en annan aktör per 1 januari 2015.

Övriga rörelseintäkter uppgår till 899 mkr (953). Här ingår ersättning från intressebolaget NUAC, som utför den operativa driften av flygtrafiktjänst en route, med 672 mkr. Motsvarande belopp återfinns också som kostnad under ”Diverse externa kostnader” eftersom LFV köper flygtrafikledning av NUAC och samtidigt får ersättning för personal och utförda tjänster. Genom en kombination av effektiviseringar och stabil drift har såväl intäkter som kostnader minskat med drygt 30 mkr jämfört 2014.

Intäkter från den internationella exportverksamheten härrör främst från uppdrag i Abu Dhabi och Norge. Intäktsminskningen jämfört med förgående år beror främst på en svag nyinförsäljning under året.

Inhemska kommersiella uppdrag består främst av olika flygplatsuppdrag som flygmätning, hinderanalys, proceduronstruktion och diverse konsultstöd/personaluthyrning bland annat som instruktörer till flygledningsskolan Entry Point North.

Rörelseintäkterna inkluderar också erhållna bidrag, främst från EU och Trafikverket, för finansiering av den verksamhet inom forskning och innovation som LFV bedriver och deltar i. Under året erhöll LFV bland annat EU-bidrag (INEA Call 2014) avseende finansiering av utvecklingsverksamhet inom

COOPANS och RTS (fjärrstyrd flygtrafikledning). Bidrag från Trafikverket avser främst projekt kopplade till SESAR, COOPANS och andra samarbetsprojekt för att utveckla och effektivisera flygtrafiktjänsten.

Rörelsens kostnader

Rörelsens kostnader är i stort oförändrade jämfört med föregående år och uppgår till 2 868 mkr (2 862). Av dessa avser 1 509 mkr (1 399) personalkostnader. De direkta lönekostnaderna har minskat jämfört 2014 till följd av minskad personalvolym, dels på grund av verksamhetsövergång vid de tre torn som övergått till annan operatör per 1 januari 2015, dels personalreduktion som en del av det pågående effektiviseringsprogrammet. Personalvolymen har totalt minskat med 52 årsarbetare (cirka 5 procent) vilket motsvarar en kostnadsminskning på drygt 50 mkr.

En faktor som starkt påverkat 2015 års kostnader är den diskonteringsränta som Statens Tjänstepensionsverk (SPV) fastställde i november och som ska tillämpas vid nuvärdesberäkningen av intjänad pensionsrätt och affärsverkens pensionsskuld. Nettoräntan sänktes med 0,6 procentenheter från 0,3 procent till -0,3 procent, och bruttoräntan gick från +0,8 procent till ett av SPV beslutat räntegolv på 0,0 procent. För LFV har detta inneburit en total kostnadsökning per 2015-12-31 med 584 mkr fördelat på personalkostnader 114 mkr och räntekostnader 470 mkr. Även om drygt 80 procent av kostnaden får finansieras via avgiftssystemet innebär kostnadsökningen ändå en betydande försämring av årets resultat 2015.

Diverse externa kostnader uppgår till 1 155 mkr (1 249). Kostnadsminskningen beror dels på att 2014 inkluderade engångsposter avseende kostnadsförda investeringsprojekt samt några andra reserveringar av engångskaraktär men beror också på ett framgångsrikt resultat av kostnadsbesparingar.

Avskrivningarna uppgår till 204 mkr (214) och inkluderar, förutom planenliga avskrivningar, också kassationer, nedskrivningar och extra avskrivningar till ett sammanlagt värde av 56 mkr i samband med inventering och översyn av anläggningstillgångarna och dess bokförda värde. Den största posten utgörs av extra avskrivning på flygledningssystemet Eurocat med cirka 50 mkr till följd av att den förväntade nyttjandeperioden har kortats ned. Extra avskrivning avseende Eurocat gjordes även i bokslutet 2014 på ungefär motsvarande belopp.

Finansiella poster

Summan av finansiella intäkter och kostnader uppgick till -459 mkr (359). En försämring på 818 mkr som direkt, eller indirekt, speglar effekterna av nuvarande låga ränteläge. Den sänkta nettoräntan i beräkningsgrunderna för pensionsskulden medför 470 mkr i ökade finansiella kostnader. Dessutom tillkommer att föregående år inkluderade en stor finansiell nettokostnadsminskning för den då stigande diskonteringsräntan, vilket sammantaget gör att årets räntedel av pensionskostnaden ökar med sammantaget 786 mkr.

Som följd av ränteläget har dessutom ränteintäkterna på LFVs likvida medel, trots ökade tillgångar, minskat med 31 mkr jämfört fjolåret.

LFV Holding AB

I koncernens resultat ingår resultaten från dotter- och intressebolag samlade i holdingbolaget LFV Holding AB. LFV Holding bildades 1995 för att samordna och förvalta LFVs bolagsverksamhet. LFV Holding består av moderbolaget, det helägda dotterbolaget LFV Aviation Consulting AB, det nybildade helägda dotterbolaget LFV Norway AS samt LFVs andelar i intressebolagen Entry Point North AB (25 procent) och NUAC HB (50 procent). I LFV Norway AS bedrevs under 2015 ingen verksamhet.

Bolagsgruppen omsatte 57 mkr (70) och resultatet efter finansiella poster blev 14 mkr (24). Årsredovisningar för räkenskapsåret 2015 för LFV Holding AB-koncernen och dess dotter- och intresseföretag har ännu inte fastställts på respektive årsstämma.

KOMMENTARER TILL BALANSRÄKNING OCH FINANSIERINGSANALYS

Om inte annat anges redovisas alla belopp i miljoner kronor.
Uppgifter inom parentes avser föregående år.

Anläggningstillgångar och Investeringar
LFVs investeringar uppgick under året till 108 mkr (119). Årets största investering var fortsatt utveckling, uppgradering och anpassning av flygledningssystemet TopSky (21 mkr). Andra stora investeringsprojekt under året har varit ”Legal recordings” – utrustning för inspelning av data och tal vid flygtrafikledningsenheter (14 mkr), slutföring av projektet för nytt kommunikationsnätverk LFV-ATN (12 mkr) och SUPS – ny teknik för att förbättra övervakningen i svenskt luftrum avseende täckning, noggrannhet och uppdateringsfrekvens (10 mkr).

Under året har översyn och inventering av anläggningstillgångarna resulterat i kassationer och ökade avskrivningar vilket gjort att anläggningstillgångarnas värde minskat med cirka 56 mkr utöver tidigare planenliga avskrivningar. Den största delen i detta utgörs av extra avskrivning på flygledningsutrustningen Eurocat med cirka 50 mkr, till följd av att den bedömda nyttjandeperioden har kortats på grund av den allt snabbare teknikutvecklingen.

Långfristiga fordringar och skulder
LFVs intäkter härrörande till en route-verksamheten följer en avgiftsmodell inom EU som innebär en riskdelning mellan leverantör av flygtrafiktjänst och flygbolagen. Förutsättningarna fastställs i en prestationsplan för en given referensperiod. Riskdelning tillämpas beträffande avvikelser i förhållande till en fastställd trafikprognos, där leverantören står för hela risken upp till 2 procent avvikelser mot prognosen i prestationsplanen. Mellan 2-10 procent bär leverantören 30 procent av risken. Vidare görs undantag mot okontrollerbara kostnadsökningar. För Sveriges del tillhör förändringar i pensionskostnader denna kategori.

LFV har periodiserat tidigare års och årets återvinningsbara underskott, vilka redovisas under posterna Andra långfristiga fordringar respektive Övriga icke räntebärande långfristiga skulder. Till och med 2014 års bokslut nettoredovisades fordran och skuld som långfristig fordran, men från och med 2015 bruttoredovisas underskott och överskott som fordran respektive skuld.

De långfristiga fordringarna i affärsverket har i år ökat från 52 mkr till 825 mkr. Av förändringen avser 447 mkr riskdelningen mellan LFV och flygbolagen enligt den nationella prestationsplanen 2015 och 47 mkr avser minskning av tidigare års fordringar och skulder. De långfristiga övriga icke räntebärande skulderna har i år ökat från 25 mkr till 444 mkr. Förändringen avser omföring av poster från 2014 års långfristiga fordringar samt vissa skuldförändringar 2015.

Likvida medel
Likviditeten i LFV-koncernen är fortsatt god. Likvida medel uppgår till 4 348 mkr (3 942), en ökning med 406 mkr sedan föregående årsskifte. Av likvida medel är 700 mkr (543) kortfristigt placerade i företagscertifikat. Därutöver finns 164 mkr (100) placerade i långfristiga obligationer som förfaller under 2016.

Avsättning till pensioner
Statens Pensionsverk (SPV) beslutade i november 2015 om nya beräkningsgrunder för skuldberäkning för affärsverkens åtaganden rörande pensionsavsättningar från och med 1 januari 2016. Bruttoräntan fastställdes till 0,0 procent (0,8), och efter avdrag för avkastningskatt med 0,1 procent (0,3) och omkostnader med 0,2 procent (0,2) uppgår nettoräntan till -0,3 procent (0,3).

LFV tillämpar 2016 års beräkningsgrunder i bokslutet för 2015, vilket medfört en ökning av pensionsskulden med 584 mkr. Årets avsättningar till pensioner inklusive särskild löneskatt uppgår till 5 192 mkr (4 334), vilket är en ökning med 858 mkr jämfört med 31 december 2014. Förändringen består av indexering och ränta om netto -4 mkr (-14), utbetalda pensioner -69 mkr (-63), årets intjänade pensionsförmåner 349 mkr (374), återförd ÅPF-skuld på grund av verksamhetsövergång 2 mkr (-13), samt effekt av ändrade beräkningsgrunder 584 mkr (-361). Samtliga belopp är inklusive löneskatt.

Skatt och utdelning
Årets skattemotsvarighet uppgår till 9 mkr (18) varav 2 mkr (2) avser skatt i dotterbolagen. Skattemotsvarigheten är beräknad enligt regeringens riktlinjer. LFV skall lämna utdelning för verksamhetsåret 2015 motsvarande 15 procent på resultat efter skattemotsvarighet.

Räntabilitet och soliditet
Regeringens ekonomiska mål för LFV är att räntabiliteten på eget kapital efter skattemotsvarighet ska uppgå till 4 procent och soliditeten ska långsiktigt motsvara 15 procent. Räntabiliteten per 31 december 2015 var 4 procent (8) och soliditeten uppgick till 12 procent (15).

Finansieringsanalysen
Årets kassaflöde är positivt och uppgår till 406 mkr. Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgår till +888 mkr (+900). Kassaflödet från investeringsverksamheten är fortsatt negativt, vilket är en följd av de nyinvesteringar som årligen sker i immateriella- och materiella anläggningstillgångar. Förändringen i långfristiga fordringar och övriga icke räntebärande skulder hänförligt till avgiftsmodellen för undervägsavgifter, beaktat bruttoredovisning i balansräkningen från och med 2015, har gett en nettopåverkan på årets kassaflöde om cirka -360 mkr.

Resultaträkning

MKR	NOT	Koncernen		Affärsverket	
		2015	2014	2015	2014
RÖRELSENS INTÄKTER					
Luftfartsintäkter	1	2 465	1 627	2 465	1 627
Övriga rörelseintäkter	2	899	953	874	916
SUMMA RÖRELSENS INTÄKTER		**3 364**	**2 580**	**3 339**	**2 543**
RÖRELSENS KOSTNADER					
Personalkostnader	3	-1 509	-1 399	-1 501	-1 389
Diverse externa kostnader	4	-1 155	-1 249	-1 151	-1 239
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	5	-204	-214	-204	-214
SUMMA RÖRELSENS KOSTNADER		**-2 868**	**-2 862**	**-2 856**	**-2 842**
Resultat från andelar i intresseföretag	6	2	5	–	–
RÖRELSERESULTAT		498	-277	484	-299
RESULTAT FRÅN FINANSIELLA INVESTERINGAR					
Utdelning från dotterföretag		–	–	–	76
Ränteintäkter	7	10	361	9	360
Räntekostnader och liknande resultatposter	8	-468	-2	-468	-2
SUMMA FINANSIELLA POSTER		**-459**	**359**	**-459**	**434**
Resultat efter finansiella poster		39	82	25	135
Skatt/skattemotsvarighet på årets resultat	9	-9	-18	-7	-22
ÅRETS RESULTAT		**30**	**65**	**18**	**113**

Balansräkning

MKR	NOT	Koncernen		Affärsverket	
TILLGÅNGAR		15-12-31	14-12-31	15-12-31	14-12-31
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR					
Immateriella anläggningstillgångar					
Licenser	10	33	–	33	–
Summa immateriella anläggningstillgångar		**33**	**–**	**33**	**–**
Materiella anläggningstillgångar					
Byggnader	11	180	195	180	195
Elanläggningar	11	21	24	21	24
Teleutrustningar	11	598	726	598	726
Fordon	11	15	12	15	12
Leasade anläggningstillgångar	11	3	5	3	5
Pågående nyanläggningar	11	238	221	238	221
Summa materiella anläggningstillgångar		**1 055**	**1 183**	**1 055**	**1 183**
Finansiella anläggningstillgångar					
Andelar i dotterföretag	12	0	–	75	75
Andelar i intresseföretag	13	13	12	–	–
Andra långfristiga värdepappersinnehav	16	164	101	164	101
Andra långfristiga fordringar	14	825	52	822	52
Summa finansiella anläggningstillgångar		**1 003**	**165**	**1 062**	**228**
SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		**2 090**	**1 348**	**2 149**	**1 411**
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR					
Varulager med mera		1	1	1	1
Kortfristiga fordringar					
Kundfordringar		87	85	63	74
Fordringar hos dotterföretag		–	–	6	15
Fordringar hos intresseföretag		145	150	145	150
Skattefordringar		–	–	–	–
Övriga fordringar		177	88	175	86
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	15	202	257	183	238
Summa kortfristiga fordringar		**611**	**580**	**572**	**563**
Kortfristiga placeringar	16	700	543	700	543
Kassa och bank		3 648	3 399	3 576	3 312
SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR		**4 959**	**4 523**	**4 849**	**4 419**
SUMMA TILLGÅNGAR		**7 049**	**5 871**	**6 998**	**5 830**

Balansräkning

MKR	NOT	Koncernen		Affärsverket	
EGET KAPITAL OCH SKULDER		15-12-31	14-12-31	15-12-31	14-12-31
EGET KAPITAL					
Bundet kapital	17				
Statskapital		202	202	202	202
Bundna reserver		272	271	252	252
SUMMA BUNDET KAPITAL		**474**	**472**	**454**	**453**
Fritt kapital	17				
Balanserad vinst/förlust		344	291	328	225
Årets resultat		30	65	18	113
Summa fritt kapital		373	355	346	338
SUMMA EGET KAPITAL		**847**	**827**	**800**	**791**
AVSÄTTNINGAR					
Räntebärande avsättningar					
Avsättningar för pensioner	18	5 192	4 334	5 192	4 334
Uppskjutna skatteskulder	9	–	–	–	–
Icke räntebärande avsättningar					
Övriga avsättningar	19	67	141	67	140
SUMMA AVSÄTTNINGAR		**5 260**	**4 476**	**5 259**	**4 475**
LÅNGFRISTIGA SKULDER					
Räntebärande skulder					
Skulder till leasingföretag	20	4	5	4	5
Icke räntebärande skulder					
Övriga icke räntebärande skulder	21	444	25	444	25
SUMMA LÅNGFRISTIGA SKULDER		**448**	**30**	**448**	**30**
KORTFRISTIGA SKULDER					
Icke räntebärande skulder					
Leverantörsskulder		71	56	70	56
Skulder till dotterföretag		–	–	1	0
Skulder till intresseföretag		135	142	135	142
Skatteskulder		10	24	8	22
Övriga icke räntebärande skulder		130	128	130	128
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	22	149	188	147	187
SUMMA KORTFRISTIGA SKULDER		**494**	**538**	**490**	**535**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**7 049**	**5 871**	**6 998**	**5 830**
POSTER INOM LINJEN					
Ansvarsförbindelser	23	2	2	17	17
Ställda säkerheter		Inga	Inga	Inga	Inga

Finansieringsanalys

MKR	Koncernen		Affärsverket	
	jan-dec 2015	jan-dec 2014	jan-dec 2015	jan-dec 2014
Rörelsen				
Resultat efter finansiella poster	39	82	25	135
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet	988	219	989	214
	1 027	**301**	**1 014**	**349**
Skattemotsvarighet	-9	-18	-7	-18
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	**1 018**	**283**	**1 007**	**331**
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital				
Förändring av varulager	0	0	0	0
Förändring av kortfristiga fordringar	-82	0	-58	3
Förändring av kortfristiga skulder	-48	2	-49	9
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital	**888**	**2**	**900**	**12**
Investeringsverksamheten				
Förändring immateriella och materiella anläggningstillgångar	-108	-99	-108	-99
Förändring i finansiella tillgångar	-13	-101	-11	-101
Förändring i koncern- och intressebolag	-1	-6	–	–
Kassaflöde från investeringsverksamheten	**-122**	**-206**	**-119**	**-200**
Finansieringsverksamheten				
Förändring av långfristiga fordringar	-268	535	-268	535
Förändring av långfristiga skulder	-92	3	-92	3
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	**-360**	**538**	**-360**	**538**
ÅRETS KASSAFLÖDE	**406**	**617**	**420**	**677**
Likvida medel vid årets början	3 942	3 325	3 855	3 178
Likvida medel vid årets slut	**4 348**	**3 942**	**4 275**	**3 855**

REDOVISNINGS- OCH VÄRDERINGSPRINCIPER

Redovisningsprinciper
LFVs redovisning för affärsverket och koncernen följer Förordningen (SFS 2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag (FÅB) och ESVs föreskrifter och allmänna råd samt kravet på god redovisningssed enligt Förordningen (2000:606) om myndigheters bokföring. I den mån det saknas normgivning som direkt tar sikte på myndigheter och statliga verk tillämpar LFV, på sätt som redogörs för i respektive avsnitt nedan, värderingsreglerna enligt Bokföringsnämndens Allmänna råd BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

LFVs dotterföretag upprättar årsredovisning enligt årsredovisningslagen och BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

Redovisningsprinciperna är oförändrade i jämförelse med föregående år.

Uppställningsformer och tilläggsupplysningar
Resultat- och balansräkningar och finansieringsanalyser har ställts upp i enlighet med för affärsverk och affärsverkskoncerner gällande regler.

Koncernredovisning
LFV upprättar koncernredovisning. I koncernredovisningen ingår affärsverket och de koncernföretag i vilka affärsverket direkt eller indirekt innehar mer än hälften av rösterna för samtliga aktier eller eljest utövar ett bestämmande inflytande (dotterföretag) samt de andra bolag (intresseföretag) i vilka affärsverket till följd av aktieinnehav har ett betydande inflytande.

Mellanhavanden mellan koncernföretag elimineras i sin helhet.

Principer för koncernens redovisning av uppskjuten skatt beskrivs nedan under rubriken Skatter och skattemotsvarighet.

Dotterföretag
Företag där LFV direkt eller indirekt innehar mer än hälften av rösterna för samtliga aktier eller eljest utövar ett bestämmande inflytande klassificeras som dotterföretag och konsolideras i koncernredovisningen. Koncernens bokslut är upprättat enligt förvärvsmetoden. Förvärvstidpunkten är den tidpunkt då det bestämmande inflytandet erhålls.

Dotterföretag i andra länder upprättar sin årsredovisning i utländsk valuta. Vid konsolideringen omräknas posterna i dessa företags balans- och resultaträkningar till balansdagskurs respektive avistakurs för den dag respektive affärshändelse ägde rum. De valutakursdifferenser som uppkommer redovisas i ackumulerade valutakursdifferenser i koncernens eget kapital.

Intresseföretag
Som intresseföretag redovisas företag i vilka affärsverket eller LFV Holding AB genom ett innehav av mer än 20 procent och högst 50 procent av rösterna kan utöva ett betydande inflytande. Intresseföretag redovisas enligt kapitalandelsmetoden i koncernredovisningen.

Rapportering för verksamhetsgrenar och geografiska marknader
LFV bedriver verksamhet inom fem olika verksamhetsområden; En route, Försvarsmakten, Swedavia, Svenska konkurrensutsatta marknaden och den Internationella marknaden. Den övervägande delen av verksamheten – en route, Försvarsmakten samt Swedavia – bedrivs med ensamrätt. Verksamheten finansieras i huvudsak genom av EU-reglerade undervägs- och terminalavgifter samt genom avtal med Försvarsmakten. Dessa intäkter motsvarade under 2015 cirka 90 procent av LFVs totala omsättning exklusive koncerninterna mellanhavanden mellan affärsverket och NUAC HB. LFVs Forsknings- och Innovationsverksamhet, som i huvudsak finansieras genom EU-bidrag samt anslag från Trafikverket och Vinnova, omslöt under året cirka 70 mkr. Omsättningen på den internationella marknaden uppgick till 57 mkr. Cirka 80 procent av den internationella omsättningen härrör från Abu Dhabi och Norge.

Intäktsredovisning
Affärsverket tillämpar allmänna principer för periodiserad redovisning. Tillämpade principer överensstämmer i allt väsentligt med BFNAR 2012:1 (K3), kap 23 Intäkter, vilka dotterföretagen tillämpar för intäktsredovisning.

Intäktsredovisning sker i resultaträkningen när det är sannolikt att de framtida ekonomiska fördelarna kommer att tillfalla företaget och dessa fördelar kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Intäkterna inkluderar endast det bruttoinflöde av ekonomiska fördelar som företaget erhåller eller kan erhålla för egen räkning. Intäkterna redovisas till det verkliga värdet av vad som erhållits eller kommer att erhållas med avdrag för lämnade rabatter.

Ränta och utdelning redovisas som intäkt när det är sannolikt att bolaget kommer att få de ekonomiska fördelar som är förknippade med transaktionen samt att inkomsten kan beräknas på ett tillförlitligt sätt.

Värdering av pågående tjänsteuppdrag
För tjänsteuppdrag till fast pris redovisas de inkomster och utgifter som är hänförliga till ett utfört tjänsteuppdrag som intäkt respektive kostnad i förhållande till uppdragets färdigställandegrad på balansdagen (successiv vinstavräkning). Ett

uppdrags färdigställandegrad bestäms genom att nedlagda utgifter på balansdagen jämförs med beräknade totala utgifter. I de fall utfallet av ett uppdrag inte kan beräknas på ett tillförlitligt sätt, redovisas intäkter endast i den utsträckning som motsvaras av de uppkomna uppdragsutgifter som sannolikt kommer att ersättas av beställaren. En befarad förlust på ett uppdrag redovisas omgående som kostnad.

För tjänsteuppdrag på löpande räkning redovisas inkomsten som är hänförlig till ett utfört tjänsteuppdrag som intäkt i takt med att arbete utförs och/eller material levereras eller förbrukas.

Allmänna värderingsprinciper

Om inget annat anges nedan har tillgångar, skulder och avsättningar värderats till anskaffningsvärde.

Anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar värderas till anskaffningsvärde med avdrag för avskrivning enligt plan. I förekommande fall görs nedskrivning på sätt som framgår nedan.

Avskrivning enligt plan beräknas genom att anskaffningsvärdet periodiseras linjärt över den bedömda nyttjandeperioden. Avskrivning påbörjas när en tillgång är färdig att tas i bruk för sitt ändamål. När det i en tillgång ingår betydande komponenter med olika nyttjandeperioder tillämpas reglerna om så kallad komponentavskrivning. Avskrivningstiderna omprövas löpande i enlighet med Ekonomistyrningsverkets (ESVs) allmänna råd.

Pågående investeringsprojekt redovisas under rubriken Pågående nyanläggningar. När det finns indikationer på att en tillgång minskat i värde prövas eventuella nedskrivningsbehov med tillämpning av ESVs allmänna råd, 5 kap. 5§, Nedskrivningar.

Immateriella anläggningstillgångar

LFV tillämpar ESVs föreskrifter och allmänna råd rörande redovisning av utgifter för forskning och utveckling. Enligt föreskrifterna ska sådana utgifter för utveckling som uppfyller specificerade krav tas upp som immateriell anläggningstillgång. LFV aktiverar utgifter för externt förvärvat material och tjänster för utveckling när de uppfyller kriterierna för att få redovisas som tillgång, medan utgifter för internt upparbetat utveckling (egen nedlagd tid) kostnadsförs löpande. Linjära avskrivningar sker enligt plan över tillgångens nyttjandeperiod.

Utgifter för forskning får inte i något fall aktiveras. Köpt mjukvara vars ekonomiska livslängd bedöms överstiga tre år tas upp som tillgång och redovisas under immateriella tillgångar vad gäller administrativa system medan mjukvara i våra produktionssystem redovisas under teleanläggningar, när den ingår som en del i driften.

När det finns en indikation på att en tillgångs värde minskat, görs en prövning av nedskrivningsbehov.

Avskrivningar enligt plan

Fältanläggningar 15-30 år	Fordon, maskiner och utrustning 3-15 år
Byggnader 15-30 år	Immateriella tillgångar 3-7 år
Elanläggningar 5-20 år	Leasade tillgångar 3-5 år
Teleanläggningar 5-15 år	

Leasing

Leasing klassificeras antingen som finansiell eller som operationell leasing. Klassificeringen görs med tillämpning av ESVs allmänna råd om finansiell leasing.

Avtal som klassificeras som finansiell leasing, huvudsakligen fordon, redovisas som tillgång och skuld i koncernbalansräkningen samt i förekommande fall i affärsverkets balansräkning till nominellt anskaffningsvärde med avdrag för avskrivningar enligt plan.

Förrådslager

Förrådslager värderas enligt lägsta värdets princip till det lägsta av anskaffningsvärde och nettoförsäljningsvärde.

Finansiella instrument

Finansiella instrument redovisas, enlighet med reglerna i BFNAR 2012:1 (K3) kapitel 11, vilket innebär att värdering sker utifrån anskaffningsvärde.

Finansiella instrument som redovisas i balansräkningen inkluderar värdepapper, kundfordringar och övriga fordringar, kortfristiga placeringar, leverantörsskulder, låneskulder och derivatinstrument. Instrumenten redovisas i balansräkningen när LFV blir part i instrumentets avtalsmässiga villkor.

Finansiella tillgångar tas bort från balansräkningen när rätten att erhålla kassaflöden från instrumentet har löpt ut eller överförts och koncernen har överfört i stort sett alla risker och förmåner som är förknippade med äganderätten.

Finansiella skulder tas bort från balansräkningen när förpliktelserna har reglerats eller på annat sätt upphört.

Kundfordringar

Kundfordringar tas upp till det belopp med vilket de bedöms inflyta. Avsättning för befarade förlustrisker avseende utestående kundfordringar har skett efter individuell prövning.

Fordringar och skulder i utländsk valuta

Fordringar och skulder i utländsk valuta har omräknats till balansdagens kurs. I den mån fordringar och skulder har terminssäkrats omräknas de till terminskurs.

Avsättningar och ansvarsförbindelser

LFV tillämpar BFNAR 2012:1 (K3), kap 21 avsättningar och ansvarsförbindelser, vilka överensstämmer med 4 kap 2§ i ESVs ekonomiadministrativa anvisningar.

Företaget gör en avsättning när det finns en legal eller informell förpliktelse och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras. Företaget nuvärdesberäknar förpliktelser som väntas regleras efter mer än tolv månader. Den ökning av avsättningen som beror på att tid förflyter redovisas som räntekostnad.

Avsättningar för omstrukturering görs när det föreligger en fastställd och utförlig omstruktureringsplan och berörda personer har informerats.

Under avsättningar redovisas även framtida åtaganden avseende avtal med anställda gällande avtals- eller delpension, tjänstebefrielse med lön eller som sagts upp på grund av arbetsbrist där ett framtida åtagande genom Trygghetsstiftelsen kan komma att åberopas. Avsättningen innehåller beräknade kostnader för lön, sociala avgifter och pensionsförpliktelser inklusive särskild löneskatt.

Pensioner

Från och med 2003 gäller pensionsavtalet, PA 03, för statligt anställda födda 1943 senare. Förmånsbestämda pensioner enligt PA 03 gäller anställda födda 1943 till och med 1973 eller anställda med en årsinkomst om lägst 7,5 IBB (2015 435 750 kr). Personer som är födda före 1943 och har pensionsåldern 65 år, omfattas av PA-91. För flygledare gäller PA-91 om de är födda före 1948. I pensionsskulden ingår förmånsbestämd ålderspension, efterlevandepension och sjukpension samt temporär ålderspension 60-65 år för flygledare.

Pensionsskulden är beräknad av Statens Tjänstepensionsverk (SPV) enligt tryggandegrunderna och innebär att intjänad pensionsrätt nuvärdesberäknas. Beräkningen baseras på aktuell räntefot enligt beslut av SPVs styrelse om försäkringstekniska grunder för beräkning av pensionsskulden. Den förmånsbestämda delen uppräknas årligen med förändringen av prisbasbeloppet.

Nuvärdet av pensionsskulden per 31 december 2015 har beräknats enligt 2016-års beräkningsgrunder. Bruttoräntа om 0,0 procent har använts med avdrag för beräknad avkastningsskatt 0,1 procent och omkostnader om 0,2 procent, det vill säga en nettoränta om -0,3 procent. Nuvärdet av pensionsskulden per 31 december 2014 beräknades enligt 2015 års beräkningsgrunder, vilket innebar en bruttoräntа om 0,8 procent med avdrag för beräknad avkastningsskatt 0,3 procent och omkostnader om 0,2 procent (nettoränta +0,3 procent).

Bruttoräntan beräknas av Finansinspektionen som ett genomsnitt av räntan för lång realobligation 1034, med förfallodatum 2028, för perioden 1 oktober till 30 september året innan. SPV har emellertid 2015 för affärsverken frångått att använda Finansinspektionens ränta och istället fattat beslut om ett räntegolv på 0,0 procent för affärsverken.

Årets avsättning till pensionsskulden har tillsammans med betalda premier kostnadsförts. Räntedelen i årets pensionskostnad redovisas under finansiella intäkter och kostnader. I räntedelen ingår värdesäkringen av pensionsförmånerna (indexering) och ändring av beräkningsprinciper på grund av ändrat ränteantagande.

I pensionsskulden ingår utfästelser avseende såväl aktiv personal som pensionärer. Antastbara utfästelser avseende personal som har tidigare pensionsålder än 65 år ingår i skulden till 100 procent, då dessa pensionsavsättningar bedöms bli fullt utnyttjade.

Affärsverket betalar särskild löneskatt på utbetalda pensioner. Avsättning för särskild löneskatt har därför redovisats på pensionsskulden vid räkenskapsårets utgång.

Förpliktelser för pensioner som LFV har enligt ovan redovisas under Avsättningar.

Skatter och skattemotsvarighet samt utdelning

LFVs dotterföretag erlägger bolagsskatt. Bolagsskattesatsen i Sverige är 22 procent.

LFV är inte skattskyldigt till inkomstskatt men LFV tillämpar10 kapitlet i ESVs Särskilda bestämmelser för affärsverken, och följer regeringens föreskrifter om så kallade skattemotsvarighet, som innebär att affärsverken till staten ska inleverera ett belopp motsvarande den inkomstskatt som skulle erlagts om verksamheten hade bedrivits i aktiebolagsform,. Årets aktuella skattemotsvarighet beräknas på basis av i koncernredovisningen redovisat resultat med avdrag för skattemässiga dispositioner motsvarande de bokslutsdispositioner som aktiebolag kan utnyttja med tillägg för ej avdragsgilla poster samt ej skattepliktiga intäkter. Avdrag görs också för den bolagsskatt som dotterföretagen erlägger.

Affärsverket redovisar skuld avseende den för räkenskapsåret beräknade skattemotsvarigheten. Slutligt belopp för årets skattemotsvarighet att betala kommer att fastställas av regeringen i samband med fastställandet av verkets årsredovisning för 2015.

Både i affärsverket och i koncernen redovisas, i enlighet BFNAR 2012:1 (K3), kap 29 Uppskjuten skatt på alla skillnader mellan redovisade och skattemässiga värden och temporära skillnader.

Eget kapitaldelen av dels dotterföretagens obeskattade reserver, dels utnyttjad del av affärsverkets möjlighet till överavskrivningar på anläggningar ingår i de bundna reserver som redovisas dels i affärsverkets redovisning, dels i koncernredovisningen.

LFV betalar särskild löneskatt på pensionskostnader och är skattskyldig enligt mervärdesskattelagen. LFV saknar, från och med 2009, avdragsrätt för moms hänförlig till myndighetsutövning, vilket avser LFVs uttag av flygtrafikavgifter. LFV får emellertid kompensation för ingående moms, enligt förordningen (2002:831) om myndigheters rätt till kompensation för ingående moms.

LFV ska för år 2015 lämna utdelning motsvarande 15 procent på resultatet efter skatt. Slutligt belopp för utdelning kommer att fastställas av regeringen i samband med fastställandet av verkets årsredovisning för 2015.

Övrigt

De siffror som redovisas har i vissa fall avrundats, vilket innebär att tabeller, grafer och beräkningar inte alltid summerar.

I texter och tabeller redovisas siffror mellan 0 och 0,5 med 0. Saknas värde anges ett streck.


RISNA
TOPLA

NOTER

Belopp är angivna i mkr om ej annat anges.

Not 1: Luftfartsintäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2015	2014	2015	2014
Undervägsavgifter	1 990	1 228	1 990	1 228
Terminalavgifter	167	97	167	97
Ersättning för flygtrafiktjänst	308	303	308	303
Summa	**2 465**	**1 627**	**2 465**	**1 627**

Not 2: Övriga rörelseintäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2015	2014	2015	2014
Hyror och arrenden	12	15	12	15
Kommersiell service	754	795	786	828
Erhållna bidrag	52	64	52	64
Tjänsteexport	57	70	–	–
Övrigt	24	9	24	9
Summa	**899**	**953**	**874**	**916**

Koncernföretagens andel av affärsverkets övriga rörelseintäkter, 3,3% (3,4)

Not 3: Personalkostnader och upplysningar om personal, generaldirektör, styrelse och revisorer

	Koncernen		Affärsverket	
	2015	2014	2015	2014
Löner	765	774	758	768
Sociala kostnader	769	620	767	618
Övriga personalkostnader	-25	5	-25	4
Summa	**1 509**	**1 399**	**1 501**	**1 389**
I sociala kostnader ingår pensionskostnader inklusive löneskatt med	525	373	525	372

ARVODE TILL REVISORER

Riksrevisionen				
– Revisionsuppdrag	1	1	1	1
KPMG				
– Revisionsuppdrag	0	0	–	–
– Andra uppdrag	1	0	1	–
Transcendent Group	0	1	0	1
PwC				
- Revisionsuppdrag	0	–	0	–
Summa	**2**	**2**	**1**	**2**

LÖNER OCH ERSÄTTNINGAR

	Styrelser, generaldirektören samt verkställande direktörer		Övriga anställda	
	2015	2014	2015	2014
Affärsverket	2	2	756	766
Dotterföretag	0	0	7	6
Totalt koncernen	**2**	**2**	**763**	**772**

LÖN/ARVODEN TILL STYRELSE OCH GENERALDIREKTÖR I KR

Olle Sundin, GD	150101-151231	1 512 181
Olson Jan, ordförande	150101-151231	105 000
Hafström Marie, ledamot	150101-151231	30 000
Andrén Eva, ledamot	150101-151231	30 000
Micael Bydén, ledamot	150101-151126	27 000
Mats Helgesson, ledamot	151126-151231	–
Davidsson Johan, ledamot	150101-151231	30 000
Sylvander Marcela, ledamot	150101-151231	30 000
Nilsson, Per, ledamot	150101-151231	30 000
Lennartsson Peter, personalrep.	150101-151231	30 000
Bredberg Anne-Marie, personalrep.	150101-151231	30 000

SJUKFRÅNVARO, %

	Affärsverket	
	2015	2014
Total sjukfrånvaro som en andel av ordinarie arbetstid	3,06	3,01
Andel av den totala sjukfrånvaron som avser sammanhängande sjukfrånvaro på 60 dagar eller mer	60,50	59,01
Sjukfrånvaro fördelad efter kön:		
Män	1,44	1,27
Kvinnor	5,13	5,20
Sjukfrånvaro fördelad efter ålderskategori:		
29 år eller yngre	1,24	1,39
30–49 år	2,43	2,90
50 år eller äldre	4,43	3,54

Not 4: Diverse externa kostnader

	Koncernen		Affärsverket	
	2015	2014	2015	2014
Kostnader för vidareförsäljning	35	46	5	8
Fastighets- och hyreskostnader	66	86	66	86
Material, underhåll, transporter	123	112	123	112
Resekostnader	20	20	20	19
Främmande tjänster	863	917	891	948
Administrativa kostnader	48	68	47	66
Summa	**1 155**	**1 249**	**1 151**	**1 239**

Koncernföretagens andel av affärsverkets diverse externa kostnader, 0,3 % (0,2)

Not 5: Avskrivningar och nedskrivningar

	Koncernen		Affärsverket	
	2015	2014	2015	2014
Avskrivningar				
Immateriella tillgångar	1	–	1	–
Byggnader	15	13	15	13
Elanläggningar	3	3	3	3
Teleutrustning	177	184	177	184
Fordon, maskiner och utrustning	4	10	4	10
Leasade anläggningar	1	1	1	1
Nedskrivningar				
Immateriella tillgångar	–	–	–	–
Byggnader	0	0	0	0
Elanläggningar	–	0	-	0
Teleutrustning	2	4	2	4
Fordon, maskiner och utrustning	**1**	0	1	0
Pågående projekt	**–**	0	–	0
Leasade anläggningar	0	–	0	–
Summa	**204**	**214**	**204**	**214**

Not 6: Resultat från andelar i intresseföretag

	Koncernen		Affärsverket	
	2015	2014	2015	2014
Intressebolag:				
Entry Point North AB				
Andel i intresseföretags resultat	2	5	–	–
NUAC HB				
Andel i intresseföretags resultat	0	0	–	–
Summa	**2**	**5**	**–**	**–**

Not 7: Ränteintäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2015	2014	2015	2014
Ränteintäkter från bank	0	3	0	2
Ränteintäkter från kortfristiga placeringar	6	33	6	33
Ränteintäkter från kortfristiga fordringar	–	0	–	0
Räntedel i årets förändring pensionsskuld	–	320	–	320
Övriga finansiella intäkter	4	5	3	5
Summa	**10**	**361**	**9**	**360**

Not 8: Räntekostnader och liknande poster

	Koncernen		Affärsverket	
	2015	2014	2015	2014
Räntekostnader till bank	–	–	–	–
Räntedel i årets förändring pensionsskuld	466	–	466	–
Räntekostnader för finansiell leasing	0	0	0	0
Övriga finansiella kostnader	2	2	2	2
Summa	**468**	**2**	**468**	**2**

Not 9: Skatt/skattemotsvarighet på årets resultat

	Koncernen	
	2015	2014
Årets skattemotsvarighet		
Koncernens resultat före skatt	39	82
Avgår intressebolags andel	-2	-5
Resultat efter intressebolagsandel	37	77
Årets redovisade skatt	-9	-18
varav skatt i dotterbolag	-2	-2
Resultat efter skatt	**30**	**65**
Uppskjuten skattefordran/skatteskuld		
Ingående värde	–	-6
Skattemässigt underskottsavdrag	–	–
Återföring / Överavskrivningar	–	6
Utgående värde	**–**	**–**

Not 10: Immateriella tillgångar

	Koncernen		Affärsverket	
	2015	2014	2015	2014
Ingående anskaffningsvärde	17	17	17	17
Årets anskaffningar	33	–	33	–
Utgående anskaffningsvärde	**50**	**17**	**50**	**17**
Ingående av- och nedskrivningar	-17	-17	-17	-17
Årets avskrivningar	-1	–	-1	–
Utgående ack. av- och nedskrivningar	**-17**	**-17**	**-17**	**-17**
Utgående planenligt restvärde	**33**	**–**	**33**	**–**

Not 11: Materiella anläggningstillgångar

	Koncernen		Affärsverket	
	2015	2014	2015	2014
BYGGNADER				
Ingående anskaffningsvärde	444	443	444	443
Årets anskaffningar	–	3	–	3
Försäljningar / utrangeringar	-1	-1	-1	-1
Utgående anskaffningsvärde	**444**	**444**	**444**	**444**
Ingående av - och nedskrivningar	-249	-238	-249	-238
Årets avskrivningar	-15	-13	-15	-13
Årets nedskrivningar	–	0	–	0
Försäljningar / utrangeringar	1	1	1	1
Utgående av- och nedskrivningar	**-264**	**-249**	**-264**	**-249**
Utgående planenligt restvärde	**180**	**195**	**180**	**195**

	Koncernen		Affärsverket	
	2015	2014	2015	2014
FORDON, MASKINER MM				
Ingående anskaffningsvärde	84	98	84	98
Årets anskaffningar	8	0	8	0
Försäljningar / utrangeringar	-12	-15	-12	-15
Utgående anskaffningsvärde	**80**	**84**	**80**	**84**
Ingående av - och nedskrivningar	-72	-77	-72	-77
Årets avskrivningar	-4	-10	-4	-10
Årets nedskrivningar	-1	0	-1	0
Försäljningar / utrangeringar	12	15	12	15
Utgående ack av- och nedskrivningar	**-65**	**-72**	**-65**	**-72**
Utgående planenligt restvärde	**15**	**12**	**15**	**12**

ELANLÄGGNINGAR				
Ingående anskaffningsvärde	72	71	72	71
Årets anskaffningar	–	1	–	1
Försäljningar / utrangeringar	–	-1	–	-1
Utgående anskaffningsvärde	**72**	**72**	**72**	**72**
Ingående av - och nedskrivningar	-48	-45	-48	-45
Årets avskrivningar	-3	-3	-3	-3
Årets nedskrivningar	–	0	–	0
Försäljningar / utrangeringar	–	1	–	1
Utgående ack av- och nedskrivningar	**-51**	**-48**	**-51**	**-48**
Utgående planenligt restvärde	**21**	**24**	**21**	**24**

LEASADE ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR				
Ingående anskaffningsvärde	7	7	7	7
Årets anskaffningar	0	3	0	3
Försäljningar / utrangeringar	-2	-3	-2	-3
Utgående anskaffningsvärde	**6**	**7**	**6**	**7**
Ingående av - och nedskrivningar	-3	-3	-3	-3
Årets avskrivningar	-1	-1	-1	-1
Årets nedskrivningar	–	–	–	–
Försäljningar / utrangeringar	2	3	2	3
Övriga justeringar	-1	-1	-1	-1
Utgående ack av- och nedskrivningar	**-3**	**-3**	**-3**	**-3**
Utgående planenligt restvärde	**3**	**5**	**3**	**5**

TELEUTRUSTNING				
Ingående anskaffningsvärde	2 055	2 359	2 055	2 359
Årets anskaffningar	50	42	50	42
Försäljningar / utrangeringar	-23	-346	-23	-346
Utgående anskaffningsvärde	**2 082**	**2 055**	**2 082**	**2 055**
Ingående av - och nedskrivningar	-1 328	-1 487	-1 328	-1 487
Årets avskrivningar	-177	-184	-177	-184
Årets nedskrivningar	-2	-3	-2	-3
Försäljningar / utrangeringar	23	346	23	346
Utgående ack av- och nedskrivningar	**-1 484**	**-1 328**	**-1 484**	**-1 328**
Utgående planenligt restvärde	**598**	**726**	**598**	**726**

PÅGÅENDE NYANLÄGGNINGAR				
Ingående anskaffningsvärde	221	170	221	170
Årets anskaffningar	108	132	108	132
Färdigställda nyanläggningar	-91	-46	-91	-46
Nedskrivning	–	-35	–	-35
Utgående anskaffningsvärde	**238**	**221**	**238**	**221**

Not 12: Andelar i dotterföretag

	Org. nr	Antal Aktier	Procentandel av aktiekapital	Nominellt värde	Bokfört värde
Direkta innehav					
Aktier i koncernföretag, Affärsverket -LFV Holding AB	556374-8432	75 000	100	75	75
Indirekta innehav (via LFV Holding AB)					
Aktier i koncernföretag					
LFV Aviation Consulting AB	556193-1469	3 000	100	3	-
LFV Norway AS	915 874 770	100	100	300	0

Not 13: Andelar i intresseföretag

	Koncernen		Affärsverket	
	2015	2014	2015	2014
Ackumulerade resultatandelar mm.				
Vid årets början	12	6	–	–
Årets andel i intresseföretags nettoresultat	2	5	–	–
Förändring i intresseföretags egna kapital mm	-1	0	–	–
Summa	**13**	**12**	**–**	**–**
Bokfört värde	**13**	**12**	**–**	**–**

Andelar i intresseföretag - Specifikation av affärsverkets och koncernens innehav av andelar i intresseföretag

	Org. nr	Antal Aktier	Procentandel av aktiekapital	Nominellt värde	Andel av just. Eget kapital	Bokfört värde	
Specifikation av affärsverkets och koncernens innehav av andelar i intresseföretag						Koncernen	Affärsverket
Indirekta innehav (via LFV Holding AB)							
NUAC HB	969745-6433	–	50	0	0	0	–
Entry Point North AB	556682-8272	100 000	25	25	0	13	–
Indirekta innehav (via EPN AB)							
Entry Point Central Kft	23399583		51	118	0	0	–
				143		**13**	**–**

I koncernens resultaträkning redovisas resultatandelar från intressebolag i två poster. Dels resultat före skatt, dels andel i intressebolagets betalda skatt, vilken redovisas tillsammans med koncernens skatter (se not 9).

Not 14: Andra långfristiga fordringar

	Koncernen		Affärsverket	
	2015	2014	2015	2014
Vid årets början	52	588	52	588
Omklassificering	505	–	505	–
Tillkommande poster	474	–	471	–
Avräkning terminalavgifter	–	-55	-	-55
Avräkning Eurocontrol	-206	-481	-206	-481
Övriga långfristiga fordringar	3	–	–	–
Summa	**825**	**52**	**822**	**52**

Not 15: Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2015	2014	2015	2014
Övriga förutbetalda kostnader	22	21	22	20
Upplupna intäkter, övriga	180	236	161	218
Summa	**202**	**257**	**183**	**238**

Not 16: Lång- och kortfristiga placeringar

	Koncernen		Affärsverket	
	2015	2014	2015	2014
Kortfristiga				
Företagscertifikat	700	543	700	543
	700	**543**	**700**	**543**
Långfristiga				
Företagsobligationer	164	101	164	101
Summa	**164**	**101**	**164**	**101**

Not 17: Bundna reserver och fritt kapital

	Koncernen		Affärsverket	
	Bundna reserver	Fritt kapital	Bundna reserver	Fritt kapital
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	271	355	252	338
Utdelning	–	-10	–	-10
Förändringar hänförliga till koncernens intresseföretag	1	–	–	–
Förskjutning mellan fritt och bundet eget kapital	–	-2	–	–
Årets resultat	–	30	–	18
Belopp vid årets utgång	**272**	**373**	**252**	**346**

Not 18: Avsatt till pensioner

	Koncernen		Affärsverket	
	2015	2014	2015	2014
Vid årets början	4 334	4 411	4 334	4 411
Årets pensionsavsättning	347	361	347	361
Årets pensionsutbetalningar	-69	-63	-69	-63
Indexering och ränta	-4	-14	-4	-14
Förändring pga ändrade beräkningsgrunder	584	-361	584	-361
Summa	**5 192 ***	**4 334**	**5 192 ***	**4 334**

** I årsredovisningen för staten används andra försäkringstekniska beräkningsgrunder för pensionsskulden. Det innebär att LFVs pensionsskuld i årsredovisningen för staten 2015 uppgår till 4 104 mkr (varav särskild löneskatt 801 mkr).*

Not 19: Övriga avsättningar

	Koncernen		Affärsverket	
	2015	2014	2015	2014
Omstruktureringskostnader	35	108	35	107
Övriga avsättningar	32	34	32	33
Summa	**67**	**141**	**67**	**140**

Not 20: Skulder till leasingföretag

	Koncernen		Affärsverket	
	2015	2014	2015	2014
Leasingföretag	4	5	4	5

Not 21: Övriga icke räntebärande skulder

	Koncernen		Affärsverket	
	2015	2014	2015	2014
Trygghetsmedel	26	25	26	25
Skuld till Eurocontrol	418	–	418	–
Summa	**444**	**25**	**444**	**25**

Not 22: Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2015	2014	2015	2014
Semesterlöneskuld	62	64	62	63
Sociala avgifter	44	44	44	44
Övriga upplupna kostnader	34	69	34	68
Förutbetalda intäkter	8	12	8	12
Summa	**149**	**188**	**147**	**187**

Not 23: Ansvarsförbindelser

	Koncernen		Affärsverket	
	2015	2014	2015	2014
Borgen för pensionsåtaganden i LFV Airport Center AB	2	2	2	2
Borgen för dotterbolag (LFV Aviation Consulting AB)	–	–	15	15
Summa	**2**	**2**	**17**	**17**

RAPPORTERING ENLIGT PRESTANDAPLAN

I enlighet med EUs Single European Sky-lagstiftningen (SES) har prestandamål avseende flygtrafiktjänst en route och terminal Arlanda fastställts för den andra referensperioden (RP2) 2015 – 2019. I enlighet med LFVs SES-certifikat redovisas i följande tabell målen för det dansk-svenska luftrumsblocket (DK-SE FAB) och LFVs preliminära uppföljning av dessa för 2015.

MÅL FÖR DK-SE FAB OCH LFVs UTFALL

MÅL	OMRÅDE	KPI		2015
FLYGSÄKERHET	LFV	Användning av RAT-metodiken[1]	Mål DK-SE FAB	-
			Mål LFV	100%
			Utfall LFV	100%
		Mognad i SMS (säkerhetsledningssystem) Säkerhetskultur[2]	Mål DK-SE FAB	C
			Mål LFV	C
			Utfall LFV	D
		Mognad i SMS (säkerhetsledningssystem) Övrigt[3]	Mål DK-SE FAB	C
			Mål LFV	C
			Utfall LFV	C
MILJÖ	En route	Genomsnittlig horisontell en route-effektivitet[4]	Mål DK-SE FAB	1,20 %
			Utfall LFV	1,23 %
KAPACITET	En route	En route ATFM-försening (min/flygning)[5]	Mål DK-SE FAB	0,10
			Utfall LFV	0,02
	Terminal Arlanda	Terminal ATFM-försening vid ankomst (min/flygning)[6]	Mål Terminal Arlanda	0,35
			Utfall LFV	0,07
KOSTNADS-EFFEKTIVITET (SVERIGE)	En route	Enhetskostnad en route[7]	Mål Sverige	585,00
			Mål LFV	457,11
			Utfall LFV	582,72 (452,60)
	Terminal Arlanda	Enhetskostnad terminal Arlanda[8]	Mål Sverige	1 212,76
			Mål LFV	856,93
			Utfall LFV	1 115,42 (830,30)

1) Andel klassificeringar av flygsäkerhetshändelser där ”RAT-metodiken” (Risk Analysis Tool) används.
2) Bedömd mognadsgrad enligt enkätundersökning avseende säkerhetsledningssystem/säkerhetskultur, skala A (lägst) - E (högst).
3) Bedömd mognadsgrad enligt enkätundersökning avseende säkerhetsledningssystem/övrigt, skala A (lägst) - E (högst).
4) Horisontell en route-effektivitet visar avvikelsen mellan flugen distans och rakaste distans.
5) Antalet förseningsminuter orsakade av flödesrestriktioner inom en route-delen av Sweden FIR, delat med antalet en route-rörelser, vilket innebär förseningar orsakade av flygtrafiktjänsten.
6) Antalet förseningsminuter orsakade av ATFM-restriktioner inom Arlanda, delat med antalet rörelser, vilket innebär förseningar orsakade av flygtrafiktjänsten.
7) Årets kostnad för en route per avgiftsenhet (service unit), 2012-års prisnivå.
8) Årets kostnad för terminal Arlanda per avgiftsenhet (service unit), 2012-års prisnivå.

Flygsäkerhet: Målet på EU-nivå är att RAT-metodiken ska vara införd från 2017. För LFV är dock prestationsplanens mål att metodiken ska vara fullt införd redan 2015. LFV uppnår detta mål.

Utöver användningen av RAT-metodiken finns mål avseende bedömd mognadsgrad enligt enkätundersökning avseende säkerhetsledningssystem uppdelat på säkerhetskultur respektive övrigt. LFVs mognadsgrad uppfyller uppsatta mål. Dessa mål gäller på EU-nivå först från och med 2019.

Miljö: Utfallet för 2015 uppnår inte målnivån. Målet är mycket ambitiöst och en förklaring till avvikelserna är väderfenomen inklusive solstorm.

Kapacitet: Prestationsplanens mål avseende genomsnittliga förseningar gäller för dansk-svenska luftrumsblocket i sin helhet. Utfallet för 2015 indikerar att LFV med god marginal bidrar till att målet nås. Även för terminal Arlanda uppfylls kapacitetsmålet med god marginal.

Kostnadseffektivitet: För såväl en route som för terminal Arlanda, visar 2015 ett högt utfall då det innehåller okontrollerbara kostnader för extra pensionsavsättning med anledning av räntesänkning. Det lägre utfallet som anges inom parentes är exklusive okontrollerbara kostnader. De okontrollerbara kostnaderna regleras ekonomiskt efter utgången av RP2, vilket innebär att slutavstämning sker tidigast 2020. Exklusive okontrollerbara kostnader har målet uppnåtts 2015. Under 2015 har LFV deltagit vid Transportstyrelsens konsultationer.

RAPPORTERING ENLIGT REGLERINGSBREV

Här följer en sammanfattande rapportering av hur Luftfartsverket, LFV, verkat för att de transportpolitiska målen ska uppnås samt uppdrag och mål enligt regleringsbrevet. För en djupare redovisning kring resultatet av LFVs verksamhet under 2015 hänvisas även till övriga delar av årsredovisningen.

Transportpolitiska mål

Enligt förordningen (2010:184) med instruktion för Luftfartsverket ska LFV verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Flyget spelar en viktig roll för att möjliggöra för näringsliv och medborgare i hela landet att transportera passagerare och gods, såväl inom landet som globalt. Särskilt för många mindre orter finns inget realistiskt alternativ till flyget för att säkerställa snabba och effektiva kommunikationer.

LFV har en viktig roll i luftfartssektorn. En säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst är en förutsättning för väl fungerande flygtransporter.

Till funktionsmålet - som handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter - bidrar LFV genom att tillhandahålla säkra, effektiva och miljöanpassade flygtrafiktjänster över hela landet vilket är en förutsättning för den tillgänglighet flyget ger.

Till hänsynsmålet - som handlar om säkerhet, miljö och hälsa - bidrar LFV genom att erbjuda säkra flygtrafiktjänster där största möjliga miljöhänsyn tas. Systemet är uppbyggt för att LFV inte ska bidra till att någon dödas eller skadas allvarligt. Genom att optimera flygvägar och trafikflöden bidrar LFV till att minska flygets miljöpåverkan.

LFV spelar en aktiv roll i det arbete som pågår för att utveckla det europeiska flygtrafiktjänstsystemet så att den långsiktigt växande flygtrafiken ska kunna hanteras samtidigt som målen om ökad flygsäkerhet, reducerade kostnader och minskad miljöpåverkan ska kunna uppnås. LFV har under 2015 uppnått de EU-mål som satts upp avseende flygtrafiktjänstens säkerhet och kapacitet. Måluppfyllelsen för kostnadseffektivitet påverkas negativt genom en kraftig ökning av pensionsskulden. Denna kostnad betraktas dock som en så kallad okontrollerbar kostnad och exklusive denna uppfylls även målet för kostnadseffektivitet.

LFV har fortsatt bedrivit en aktiv forsknings- och innovationsverksamhet i syfte att utveckla ny teknik av betydelse för verksamheten och bidrar därmed till att långsiktiga mål avseende säkerhet, effektivitet och miljöanpassning kan uppnås. LFV bedriver ett förändringsprogram för att öka effektiviteten, säkerställa konkurrenskraften och sänka enhetskostnaderna för flygtrafiktjänst.

Uppdrag enligt regleringsbrev

Enligt regleringsbrev för 2015 ska LFV i resultatredovisningen lägga särskild vikt vid myndighetens verksamhet avseende forskning och innovation.

Den forsknings- och innovationsverksamhet som LFV bedriver har som delmål att stärka och utveckla strukturer för samarbeten mellan högskolor och universitet, myndigheter, samhälle+, industri och forskningsinstitut för att ge lösningar åt angelägna samhällsutmaningar, globala såväl som nationella och lokala.

LFVs forskning och innovation bedrivs utifrån ett antal strategiska utvecklingsområden som utgår från framtida utmaningar såsom exempelvis komplexa terminalområden, säkerhet och effektivitet, flödeshantering, automation, information, management och fjärrstyrda lösningar.

Enligt regleringsbrevet ska LFV utveckla sina affärsmodeller för flygplatser som ägs eller kontrolleras av staten, bland annat i syfte att uppnå ett tydligt tjänsteerbjudande och god effektivitet.

LFV har under 2015 tillsammans med Swedavia tagit fram en affärsmodell för den reglerade flygtrafikledningsverksamheten. Upplägget bygger på transparens och en uppdelning av bas- respektive tilläggstjänster. Under 2016 förväntas Swedavia och LFV teckna ett nytt avtal.

Enligt regleringsbrevet ska LFV också redovisa en samlad beskrivning av gjorda och planerade insatser för att utveckla verkets förmåga att effektivisera verksamheten med särskild utveckling på att utveckla affärsstrategier, renodla verkets produkter och tjänster samt kundanpassa sina tjänster.

LFV bedriver ett förändringsprogram, ”Position 2019 ”, för att stärka konkurrenskraft, företagskultur och kundfokus. Under 2015 har effektiviseringar och anpassningar av organisationen effektuerats vilket resulterat i lägre kostnader och förbättrade förutsättningarna för kunddialog. Produktportföljen har strukturerats och resursförstärkts för att säkra relevans och attraktivitet på marknaden. Förändringsprogrammet kommer att fortgå till och med 2019 med målsättningen att reducera kostnaderna med 350 mkr.

Mål enligt regleringsbrev

LFVs ekonomiska mål avseende räntabiliteten är att resultatet efter skattemotsvarighet ska uppgå till 4 procent av eget kapital. Räntabiliteten på eget kapital under 2015 var 4 procent. LFVs resultat har under 2015 påverkats negativt av det låga ränteläget som inneburit såväl en ökning av pensionskostnaderna som lägre ränteintäkter. Detta har delvis uppvägts av trafiktillväxten och av ett fortsatt aktivt arbete med att reducera kostnaderna.

LFVs långsiktiga ekonomiska mål avseende soliditeten är att denna ska uppgå till minst 15 procent. Soliditeten uppgick den 31 december 2015 till 12 procent. Orsaken till att målet inte uppnåtts är den stora och växande pensionsskulden. På sikt eftersträvar LFV att få lösa in, hela eller delar, av pensionsskulden och istället betala premier. Om och när en sådan pensionsskuldsinlösen kan realiseras är i dagsläget osäkert.

RISKER

LFV tillämpar en process för systematisk riskhantering där risker identifieras och hanteras löpande. En identifierad risk värderas med avseende på sannolikhet och konsekvens, vilket genererar ett totalt riskvärde. Åtgärder identifieras, kopplade till respektive risks grundorsaker. För varje risk finns en riskägare. Risker rapporteras och följs upp regelbundet. Topprisker och åtgärder rapporteras vidare till koncernledningen och styrelsen.

Prestationsplan

För perioden 2015-2019 har en prestationsplan upprättats enligt vilken kostnader inom en route-verksamheten i fast pris ska reduceras med i genomsnitt 2,4 procent per år. Leverantörer av flygtrafiktjänst bär risken för avvikelser i kostnader, trafikvolymer med mera.

Avvikande trafikvolymer och inflationssiffror innebär en risk för att LFVs intäkter minskar och kostnader behöver anpassas för att nå målen i prestationsplanen.

Eventuella förändringar i regelverket samt hur det tolkas och tillämpas kan få stor påverkan på LFVs ekonomi.

Position 2019

LFV genomför ett effektiviseringsprogram, för att bl.a. möta prestationsplanens krav på sänkta kostnader och att säkerställa konkurrenskraften på tornmarknaden. Kraven på effektiviseringar är omfattande och förknippade med, inte obetydliga, risker. Ett programkontor är upprättat för att samordna och följa upp effektiviseringsåtgärder. Budget- och aktivitetsansvar är delegerade och resultatet följs fortlöpande.

Ökad verksamhet med obemannade luftfarttyg

Den ökade flygverksamheten med obemannade luftfarttyg är ett stort problem i närheten av flygplatser då de är svåra att kontrollera och hålla reda på för flygtrafikledningen i förhållande till andra luftfartyg. Regelverket har inte uppdaterats till skydd för kontrollerad flygtrafik.och är både otydligt och ofullständigt för den nya typen av flygningar.

En dialog pågår med Transportstyrelsen och andra intressenter gällande regelverk och andra åtgärder.

Flygverksamhet utan transponder

LFV har sett en ökad och förändrad militär flygverksamhet som opererar utan aktiv transponder i dansk-svenskt luftrum. Under våren fick LFV tillgång till danska Naviairs primärradarsignaler vilket ökade möjligheterna för flygledarna att hantera flygverksamhet utan aktiv transponder. LFV överväger också andra åtgärder för att förbättra primärradartäckningen. Dialog pågår även med Försvarsmakten och Transportstyrelsen om fler åtgärder.

Finansiella risker

LFVs finansverksamhet och finansiella risker hanteras utifrån en av styrelsen fastställd finanspolicy som anger inom vilka ramar LFV får exponderas för finansiella risker inom områdena placeringar och valutaaffärer och finansiell och operationell leasing.

Ränterisk definieras som risken för att förändringar i det allmänna ränteläget medför en negativ effekt på resultatet. Valutarisk definieras som den resultateffekt en valutakurs förändring får på resultatet. Likvidietsrisk definieras som risken för att ett värdepapper inte kan avyttras i ett läge när likviditetssituationen så kräver. Kreditrisk definieras som risken för att motparten i en transaktion inte kan fullfölja sitt engagemang.

För att begränsa likviditets- och kreditrisken så regleras motparter, instrument, löptid och tillåten placering. LFV har rörelsekostnader och stora rörelseintäkter i utländsk valuta vilket medför valutarisker. För att minimera risk ska, i möjligaste mån, in- och utbetalningar i utländsk valuta matchas varvid nettopositionen säkras.

Riskvärdet för de finansiella riskerna anses vara lågt med hänsyn taget till den verksamhet som bedrivs och de ramar som är satta i finanspolicyn.

LFVs skydd mot bedrägeri mm

Sammantaget bedöms LFVs skydd mot bedrägeri, korruption, mutor och andra oegentligheter som gott. Den huvudsakliga verksamheten är regelstyrd och övervakas av Transportstyrelsen.

LFVs organisation, arbetsordning och delegeringar, regelverk, instruktioner, processer mm är definierade och dokumenterade. Därutöver finns ytterligare dokument och en digital personalhandbok som bidrar till att tydliggöra regelverk och inställning i dessa frågor. Löpande information angående korruption, bedrägeri, mutor och andra oegentligheter publiceras via intranätet, samt delges i samband med nyanställningar och chefsutbildningar.

FÖRSLAG TILL UTDELNING

Luftfartsverket ska lämna utdelning med 15 procent av årets vinst. För 2015 redovisas en vinst på 30 mkr. Utdelning föreslås därmed utgå med 5 mkr. Årets skatt uppgår till 9 mkr. Skatt att betala uppgår till 9 mkr.

Vi intygar att årsredovisningen ger en rättvisande bild av verksamhetens resultat samt av kostnader, intäkter och Luftfartsverkets ekonomiska ställning.

Vi bedömer vidare att den interna styrningen och kontrollen vid Luftfartsverket är betryggande.

Norrköping den 12 februari 2016

Jan Olson, Ordförande	Olle Sundin, Generaldirektör
Ann-Marie Bredberg	Mats Helgesson
Eva Andrén	Marie Hafström
Peter Lennartsson	Johan Davidsson
Marcela Sylvander	Per Nilsson

Riksrevisionens revisionsberättelse beträffande denna årsredovisning har avgivits i februari 2016.

Stefan Andersson	Anders Tormod

REVISIONSBERÄTTELSE FÖR LUFTFARTSVERKET 2015

Rapport om årsredovisningen med koncernredovisning
Riksrevisionen har enligt 5 § lagen (2002:1022) om revision av statlig verksamhet m.m. granskat årsredovisningen med koncernredovisningen för Luftfartsverket för 2015, daterad Årsredovisningens beslutsdatum.

Myndigheten tillhör Riksrevisor Susanne Ackums granskningsområde. Granskningen har genomförts under ledning av ansvarig revisor Stefan Andersson med Anders Tormod som uppdragsledare.

Myndighetsledningens ansvar för årsredovisningen
Det är myndighetsledningen som har ansvaret för att upprätta en årsredovisning som ger en rättvisande bild enligt förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag samt i enlighet med instruktion, regleringsbrev och övriga beslut för myndigheten. Myndighetsledningen har också ansvar för den interna styrning och kontroll som den bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Revisorns ansvar
Riksrevisionens ansvar är att uttala sig om årsredovisningen på grundval av sin revision. Riksrevisionen har utfört revisionen enligt International Standards of Supreme Audit Institutions (ISSAI) för finansiell revision, och Riksrevisionens instruktion för granskning av resultatredovisning och annan information i årsredovisningen (RRI). Vårt ansvar i enlighet med dessa standarder innebär att Riksrevisionen följer yrkesetiska krav samt planerar och utför revisionen för att uppnå rimlig säkerhet att årsredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter. Vi är oberoende gentemot myndigheten i enlighet med ISSAI 30 Code of Ethics och har uppfyllt våra åtaganden i enlighet med dessa etiska regler.

Målen för vår granskning är att uppnå rimlig säkerhet om att årsredovisningen som helhet är fri från väsentliga felaktigheter, och för att utforma en revisionsberättelse som innehåller Riksrevisionens uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög nivå av säkerhet, men är inte en garanti för att en revision enligt ISSAI och RRI alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet när den finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller andra fel och anses vara väsentliga om de, enskilt eller tillsammans, rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användaren fattar på basis av årsredovisningen.

Som en del av en revision i enlighet med ISSAI, har vi planerat och genomfört revisionen med en yrkesmässig bedömning och upprätthållit en professionell skeptisk hållning.

Vi har också:
• identifierat och bedömt riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig detta är på grund av oegentligheter eller fel, utformat och utfört våra revisionsåtgärder för att hantera dessa risker, och därigenom erhållit revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att ge en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet som följd av oegentligheter är större än vid andra felaktigheter, eftersom oegentligheter kan innebära samverkan, förfalskning, avsiktlig försummelse, missvisande eller felaktig presentation av information eller kringgående av den interna styrningen och kontrollen.

• erhållit en förståelse för den interna styrning och kontroll som är relevant för revisionen för att utforma revisionsåtgärder som är lämpliga i sammanhanget, men inte för att uttrycka en åsikt om effektiviteten i myndighetens interna styrning och kontroll.

• utvärderat lämpligheten av tillämpade redovisningsprinciper och rimligheten av uppskattningar och bedömningar och relaterade upplysningar presenterade av ledningen i årsredovisningen.

• utvärderat den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, inklusive upplysningar, och om årsredovisningen på ett rimligt sätt representerar de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som uppnår rättvisande bild.

• införskaffat tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis avseende den finansiella informationen för myndigheten.

Som en del av granskningen i enlighet med RRI, har vi också planerat och genomfört revisionen för att:
• för väsentlig information, av finansiell eller icke finansiell natur som lämnas i förvaltningsberättelsen inhämtat tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis för att sådan information har upprättats med syfte att tillsammans med årsredovisningens övriga delar förmedla en rättvisande bild av verksamheten utifrån regelverket.

• för övrig information utan direkt koppling till de finansiella delarna genomfört åtgärder för att förvissa oss om att denna är förenlig med de övriga delarna i årsredovisningen och fri från väsentliga fel, baserat på vår kunskap om myndigheten.

Vår kommunikation med ledningen innefattar bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning och betydande resultat från revisionen, inklusive eventuella

betydande brister i den interna styrningen och kontrollen som vi identifierar under revisionen.

Vi anser att de revisionsbevis vi har erhållit är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för Riksrevisionens uttalanden enligt nedan.

Uttalande

Enligt Riksrevisionens uppfattning har myndigheten i alla väsentliga avseenden:

• upprättat årsredovisningen med koncernredovisningen enligt förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, instruktion, regleringsbrev och särskilda regeringsbeslut för myndigheten.

• gett en rättvisande bild av Luftfartsverket och koncernens ekonomiska resultat, finansiering och finansiella ställning per den 31 december 2015.

• lämnat en förvaltningsberättelse och information i övrigt som är förenlig med och stödjer en rättvisande bild i årsredovisningen som helhet.

RAPPORT OM ANDRA KRAV ENLIGT LAGAR OCH ANDRA FÖRFATTNINGAR

Ledningens efterlevnad av tillämpliga föreskrifter för användning av anslag och inkomster

Ledningens ansvar för att följa tillämpliga föreskrifter för användning av anslag och inkomster

Myndighetens ledning ska tillse att användning och redovisning av anslagsmedel och inkomster sker i enlighet med tillämpliga föreskrifter samt enligt de finansiella villkor som anges i regleringsbrev och särskilda regeringsbeslut för myndigheten.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att granska myndighetens årsredovisning i enlighet med ISSAI och RRI. Enligt våra revisionsstandarder ska vi beakta efterlevnad av lagar och förordningar och eventuella effekter av väsentliga avvikelser från tillämpliga regelverk på de finansiella delarna i årsredovisningen. Vårt ansvar är också att granska om ledningens förvaltning följer tillämpliga föreskrifter och särskilda beslut. Utöver de regelverk och särskilda beslut som direkt påverkar redovisningen, innefattar detta de föreskrifter som är direkt hänförliga till användningen av medel som riksdag och regering beslutar om[1]. På basis av genomförd revision av årsredovisningen lämnar vi ett uttalande om myndighetens efterlevnad av dessa regelverk.

Uttalande

Enligt Riksrevisionens uppfattning, baserat på vår revision av årsredovisningen, har i alla väsentliga avseenden, myndigheten använt anslag och inkomster i enlighet med av riksdagen beslutade ändamål och i överensstämmelse med tillämpliga föreskrifter.

LEDNINGENS BEDÖMNING AV INTERN STYRNING OCH KONTROLL

Ledningens ansvar för intern styrning och kontroll

Myndighetens ledning har, i enlighet med kraven i förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, instruktion, regleringsbrev och särskilda regeringsbeslut för myndigheten, lämnat ett uttalande om den interna styrningen och kontrollen vid myndigheten.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt ISSAI och RRI. Vid planering och genomförande av revisionen beaktas de delar av den interna styrningen och kontrollen som är relevanta för hur myndigheten upprättar årsredovisningen för att ge en rättvisande bild. I vårt ansvar ingår inte att göra en revision av effektiviteten i myndighetens interna styrning och kontroll. Vårt uttalande avseende ledningens bedömning av intern styrning och kontroll baseras därför på de åtgärder vi har vidtagit för att granska årsredovisningen, och har således inte den säkerhet som ett uttalande grundad på en revision har.

Uttalande

Det har vid vår revision av årsredovisningen inte framkommit något som skulle tyda på att ledningen i sin bedömning av intern styrning och kontroll inte har följt förordningen (2007:603) om intern styrning och kontroll.

Ansvarig revisor Stefan Andersson har beslutat i detta ärende.

Uppdragsledare Anders Tormod har varit föredragande.

Stefan Andersson Anders Tormod

1. Anslagsförordning (2011:223), Avgiftsförordning (1992:191), Förordning (2011:211) om utlåning och garantier, Kapitalförsörjningsförordning (2011:210), Förordning (1996:1190) om överlåtelse av statens fasta egendom, Förordning (1996:1191) om överlåtelse av statens lösa egendom.



Ann-Marie Bredberg
Födelseår: 1963
Ledamot, personalrepresentant sedan: 2010.
Nuvarande befattning: Ordförande för fackförbundet ST inom Flygledningen i LFV/ NUAC.
Styrelseuppdrag: Ledamot i Entry Point North AB och NUAC HB (arbetstagarrepresentant).
Utbildning: Flygledare.

Marie Hafström
Födelseår: 1944
Vice ordförande sedan: 2010.
Styrelseuppdrag: Ledamot Institutet för rättshistorisk forskning.
Tidigare befattningar: Flera ledande befattningar i staten. Flertal statliga styrelse- och utredningsuppdrag. GD Kustbevakningen 1996- 2005. GD och ställföreträdande chef för Försvarsmakten 2005-2008.
Utbildning: Jur. kand. Lunds universitet. Domarutbildad Svea hovrätt.

Mats Helgesson
Födelseår: 1964
Ledamot sedan: 2015.
Nuvarande befattning: Flygvapenchef.
Tidigare befattningar: Chef Test & Evaluering FMV, Flottiljchef F17, Stabschef vid Flygtaktiska staben, Flygchef i Flygvapnet.
Utbildning: Utbildningar inom Försvarsmakten.

Olle Sundin
Födelseår: 1951
Ledamot sedan: 2013.
Generaldirektör LFV.
Styrelseuppdrag: Ordförande i LFV Aviation Consulting AB, LFV Holding AB, NUAC HB och Borealis. Ledamot i LFV och Entry Point North AB.
Tidigare befattningar: Flera ledande befattningar inom Swedavia och LFV, bland annat Flygplatsdirektör och Divisionschef, Head of Operations Arlanda.
Utbildning: Flygledare, studier vid Stockholms universitet.

Per Nilsson
Födelseår: 1967
Ledamot sedan: 2014 .
Nuvarande befattning: Överdirektör i Tullverket.
Tidigare befattningar: Stabschef på Tullverket, kansliråd på Skatte- och tullavdelning på Finansdepartementet.
Utbildning: Civilekonom Linköpings universitet.



Jan Olson
Födelseår: 1950
Ordförande sedan: 2013.
Styrelseuppdrag: Ledamot i Svedab AB, Öresundsbro-konsortiet AS samt Arlandabanan Infrastructure AB.
Tidigare befattningar: Ledande befattningar inom SAS och SJ. Affärsutvecklingschef i SJ 2003-2012, vd 2012.
Utbildning: Civilekonom Stockholms universitet.

Eva Andrén
Födelseår: 1964
Ledamot sedan: 2013.
Nuvarande befattning: Vice President inköp på Ericsson, i affärsområdet Networks ledningsgrupp.
Tidigare befattningar: Flera ledande befattningar inom Ericsson sedan 1995.
Utbildning: Civilekonom Umeå universitet. MBA Uppsala universitet.

Marcela Sylvander
Födelseår: 1966
Ledamot sedan: 2013.
Nuvarande befattning: Director Group Communications, Boliden. Informationsdirektör för Försvarsmakten från och med mars 2016.
Tidigare befattningar: Etikanalytiker på Robur AB, Manager Environmental Affairs Scania AB, departementssekreterare på Miljödepartementet.
Utbildning: M.Sc Göteborgs universitet, EMBA Handelshögskolan Stockholm.

Johan Davidson
Födelseår: 1972
Ledamot sedan: 2013.
Nuvarande befattning: Chefsekonom Sveriges Apoteksförening. Flertal statliga styrelseuppdrag.
Tidigare befattningar: Bland annat politiskt sakkunnig och biträdande samordningschef i Statsrådsberedningen.
Utbildning: Studier i bland annat nationalekonomi vid Stockholms universitet.

Peter Lennartsson
Födelseår: 1972
Ledamot, personalrepresentant sedan: 2010
Nuvarande befattning: Flygledare och 1:e vice ordförande i fackförbundet ST.
Utbildning: Flygledare.



Elisabeth Lindgren
Födelseår: 1963
Kommunikationsdirektör.
Anställd sedan: 2014.
Styrelseuppdrag: Ledamot i Svenskt Flyg, Magelungen AB, Svenska Cykelförbundet, Saltsjöbadens Teater.
Tidigare befattningar: Marknads- och försäljningsdirektör SJ, kommunikationsdirektör SJ och Lernia, ledande befattningar inom Swedbank.
Utbildning: Marknadsekonom IHM, Fil. Kand Linköpings universitet, EMBA Handelshögskolan Stockholm.

Ulf Thibblin
Födelseår: 1958
Teknisk direktör.
Anställd sedan: 2013.
Tidigare befattningar: Flera ledande befattningar inom Saab och Ericsson, bland annat Director International Business Development, VP Business Development Region Europe och VP and Head of Business Development.
Utbildning: Civilingenjör teoretisk fysik samt teknisk doktor vid Linköpings universitet.

Olle Sundin
Födelseår: 1951
Generaldirektör.
Styrelseuppdrag: Ordförande i LFV Aviation Consulting AB, LFV Holding AB, NUAC HB och Borealis. Ledamot i LFV och Entry Point North AB.
Tidigare befattningar: Flera ledande befattningar inom Swedavia och LFV, bland annat Flygplatsdirektör och Divisionschef, Head of Operations Arlanda.
Utbildning: Flygledare, studier vid Stockholms universitet.

Maria Wall Petrini
Födelseår: 1960
Försäljningsdirektör och VD för LFV Aviation Consulting AB.
Anställd sedan: 2012.
Styrelseuppdrag: Ordförande i Swedish Aviation Group.
Tidigare befattningar: Produktionschef Nordwaggon AB, LFV affärsutvecklingschef och flera ledande befattningar på flygplatser inom Swedavia.
Utbildning: Civilekonom internationella programmet, Linköpings universitet.

Anna Helena Wåhlin
Födelseår: 1962
Chef produktion.
Anställd sedan: 1982.
Styrelseuppdrag: Ledamot i LFV Aviation Consulting AB.
Tidigare befattningar: Flygledare och arbetsledare på ATS Arlanda. Flera ledande befattningar inom LFV.
Utbildning: Flygledare.



Mikael Larsson
Födelseår: 1967
Stf generaldirektör och ekonomidirektör.
Anställd sedan: 1991.
Styrelseuppdrag: VD i LFV Holding AB. Ledamot i LFV Aviation Consulting AB samt NUAC HB.
Tidigare befattningar: Ekonom LFV.
Utbildning: Civilekonom, Örebro universitet.

Andria Kemi
Födelseår: 1977
Verksamhetsutvecklare
Anställd sedan: 2015
Tidigare befattningar: Chef verksamhetsutveckling Bromma Airport, Chef Marknadskommunikation Swedavia, Chef Marknadskommunikation Arlanda, Kommersiell chef Umeå Airport
Utbildning: Civilekonom, Umeå universitet.

Anna Falck
Födelseår: 1961
HR-direktör.
Anställd sedan: 2012.
Styrelseuppdrag: Ledamot i LFV Holding AB, LFV Aviation Consulting AB och Entry Point North AB.
Tidigare befattningar: Administrativ chef på Rikspolisstyrelsen, förhandlingschef SAS, förhandlingschef och vice vd Grafiska Företagens Förbund.
Utbildning: Jur.kand, Uppsala universitet.

Peter Fältsjö
Födelseår: 1960
Vd NUAC HB.
Anställd sedan 2000.
Tidigare befattningar. Personalchef flygtrafiktjänsten. Vd Sturup Handling AB. Manager Operation ATCC Malmö.
Utbildning: Inom försvarsmakten samt personalchefsutbildning, Karlstad Högskola.

Niklas Gustavsson
Födelseår: 1966
Direktör affärsutveckling och internationella relationer.
Anställd sedan: 1988.
Styrelseuppdrag: Ledamot i Svenskt Flyg.
Tidigare befattningar: Flera ledande befattningar inom LFV. Har byggt upp LFVs forsknings- och utvecklingsdel och internationella engagemang.
Utbildning: Systemingenjör och trafikflygare.

Petra Sernulf
Födelseår: 1963
Chefsjurist
Anställd: 1997-2005 samt sedan 2008.
Tidigare befattningar: Tingsmeritering. Jurist Kriminalvårdsstyrelsen. Advokatfirman Glimstedt 2005-2008.
Styrelseuppdrag: Ledamot i LFV Holding AB.
Utbildning: Jur. kand, Stockholms universitet.

FEM ÅR I SAMMANDRAG

	2015	2014	2013	2012	2011
FLYGTRAFIKEN (tusental)					
Antal rörelser i svenskt luftrum:					
Inrikes	149	152	149	148	155
Utrikes	261	258	255	250	256
Överflygningar	302	295	290	291	295
TOTALT	712	705	694	689	706
Antal service units (tusental)	3 365	3 284	3 208	3 126	3 185
EKONOMI (mkr där inte annat anges)					
Rörelseintäkter	3 364	2 580	3 093	3 076	2 489
Resultat efter finansiella poster	39	82	95	9	85
Investeringar	108	119	90	100	84
Räntabilitet på eget kapital, %	4	8	10	1	14
Soliditet, %	12	14	13	13	15
Likvida medel	4 347	3 942	3 325	2 592	1 912
Eget kapital	847	827	763	688	665
Pensionsskuld	5 192	4 334	4 411	4 027	3 205
Balansomslutning	7 049	5 871	5 800	5 334	4 397
PERSONAL					
Antal årsarbetare	1 012	1 064	1 084	1 118	1 138
varav operativa flygledare	538	582	605	611	624
varav övrig personal	474	482	479	507	514
Antal anställda	1 183	1 233	1 280	1 314	1 320
varav kvinnor	522	543	576	578	568
varav män	661	690	704	736	752
Sjukfrånvaro, %	3,06	3,01	2,42	2,16	2,16

FÖRKORTNINGAR OCH FÖRKLARINGAR

A6. Allians inom SESAR med fokus på teknikutveckling.

A- och B-händelser. Ett internationellt system för kategorisering som är baserat på händelsens flygsäkerhetspåverkan.

ANS. Air Navigation Services, flygtrafiktjänst.

ANSP. Air Navigation Services Provider, leverantör av flygtrafiktjänst.

ATCC. Air Traffic Control Center, kontrollcentral.

ATM. Air Traffic Management, flygtrafikledning.

BOREALIS. The Borealis Alliance är en sammanslutning som består av leverantörer av flygtrafiktjänst i nio länder i norra Europa: Irland, Storbritannien, Island, Danmark, Norge, Sverige, Finland, Estland och Lettland. Operativa koncept för samarbete.

CANSO. Internationell samarbetsorganisation för flygtrafikledning.

CNS. Communication Navigation Serveillance, (kommunikations, navigering och övervakning).

COOPANS. Cooperation between ANS. Består av ANSP-erna i Sverige, Danmark, Irland, Österrike och Kroatien. Gemensam teknikutveckling.



DK/SE-FAB. Gemensamt danskt-svenskt luftrum. LFV och danska Naviair bedriver gemensam flygtrafiktjänst i detta luftrum genom det gemensamägda bolaget NUAC.

EASA. Europeiska flygsäkerhetsmyndigheten.

EN ROUTE. Flygning på sträcka mellan flygplatserna. Trafikleds från en kontrollcentral.

FAB står för Functional Airspace Block eller funktionellt luftrumsblock. Det svensk-danska luftrummet är ett FAB.

IATA. Flygbolagens samarbetsorganisation.

ODESTA. Optimerade luftrum ODESTA, Optimal design of terminal airspace, är ett fyraårigt projekt med logistikansats där flygvägar och sektorer i Stockholmsområdet optimeras.

RP. Reference Period. EU sätter upp mål för leverantörer av flygtrafiktjänstern under en referensperiod.

RPAS. Remotely Piloted Aircraft System. Obemannade flygfarkoster, kallas även drönare.

RTS. Remote Tower Services, flygtrafikledning på distans eller fjärrstyrda torn.

RTC. Remote Tower Center. Kontrollcentralen i Sundsvall för RTS.

SES. Single European Sky. EU:s strävan att minska antalet luftrum i Europa som i dag med några undantag är nationella.

SESAR. Single European Sky ATM Research. Gemensamt europeiskt program för att öka kapaciteten i luftrummet med bibehållen säkerhet, minska flygets miljöpåverkan och halvera kostnaderna för flygtrafikledning.

SESAR DEPLOYMENT ALLIANCE. Industrigrupp för att reformera det europeiska flyget.



601 79 Norrköping
Besöksadress huvudkontor: Hospitalsgatan 30, Norrköping
Organisationsnummer: 202100-0795
Telefon: 011-19 20 00 • fax 011-19 25 75
epost: lfv@lfv.se • www.lfv.se

Tack till alla som medverkat i LFVs årsredovisning. Grafisk form och produktion: Sthlm Kommunikation & IR AB. Fotografer: Bosse Håkansson omslag samt sid 4. Jeanette Friman sid 3. Sara Arnald sid 6-7, 50-53. Lasse Modin sid 11, 13. SAAB sid 14-15. Per Johnér sid 5, Johan Alp, Johnér sid 10. Bilderna är från Göteborg Landvetter Airport, Umeå City Airport, Stockholm Arlanda Airport, Remote Tower Center i Sundsvall, Örnsköldsvik Airport, Luleå Airport, LFVs huvudkontor i Norrköping och Malmö Airport. Tryck: LFV och GSF Tryck Norrköping.