

ÅRSREDOVISNING 2023

Årsredovisning LFV
Innehåll

ÖVERSIKT

Kort om LFV 4
Generaldirektören har ordet 6

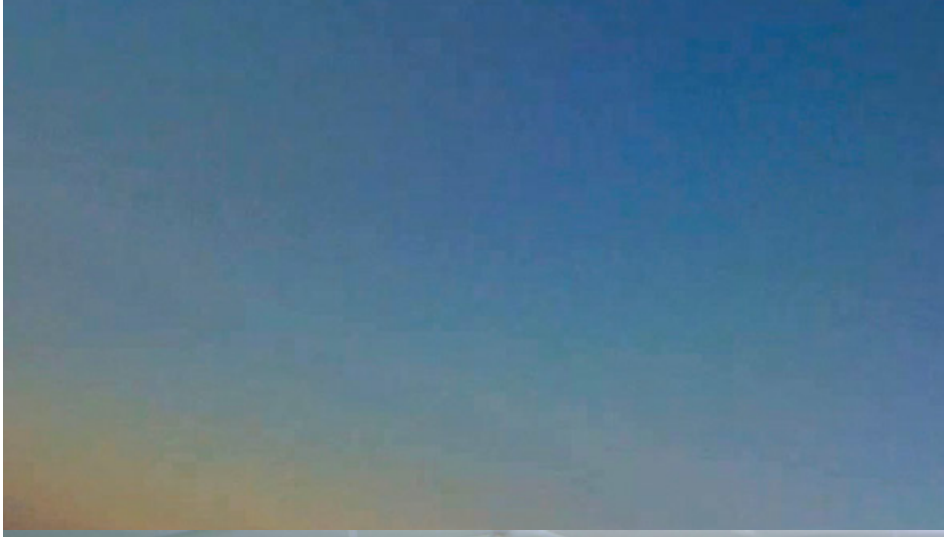
FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Kort om året 10
Flygåret 12
Transportpolitiska mål 14
Uppdrag och styrmodell 15
Huvudmål och resultat 16
Verksamhetsområden 18
- Flygtrafiktjänst – Prestationsstyrning 20
- Rapportering enligt prestationsplan 22
- Flygtrafiktjänst – Våra tjänster 24
- Flygtrafiktjänst – Flygsäkerhet 27
- Totalförsvar och Robust flygtrafiktjänst 28
- Övrig kommersiell verksamhet 30
- Forskning och innovation 32

Miljö och hållbarhet 34
Kultur och medarbetare 36
Samarbeten och partnerskap 38
Investeringar 40
Intern styrning och kontroll 42

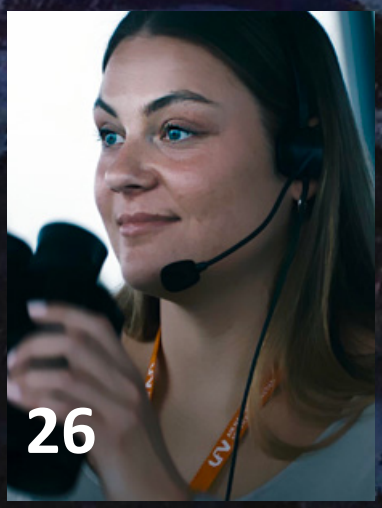
FINANSIELLA RAPPORTER

Resultaträkning 45
Kommentarer till resultaträkning 46
Balansräkning 48
Finansieringsanalys 50
Kommentarer till balansräkning, finansieringsanalys och anslagsredovisning 51
Redovisnings- och värderingsprinciper 52
Noter 55
Förslag till utdelning 63
Revisionsberättelse 64
Styrelse 66
Koncernledning 68
Fem år i sammandrag 71
Förkortningar och förklaringar 72









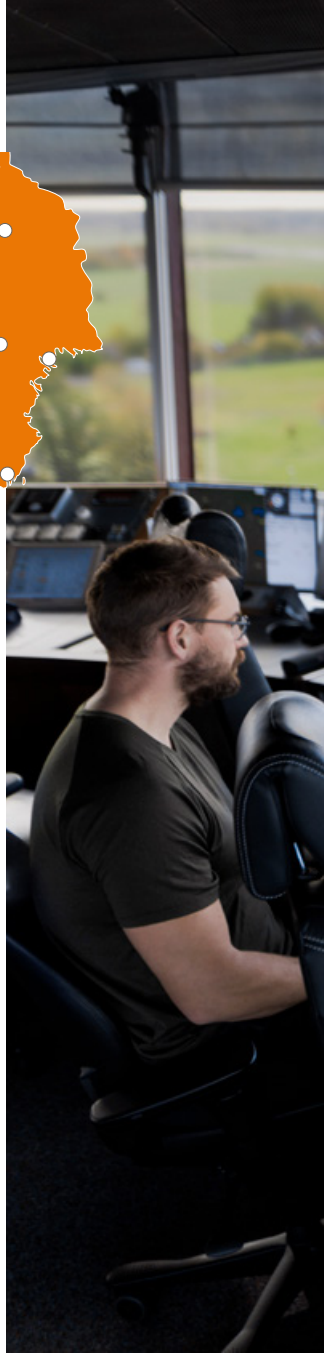


LFV är ett statligt affärsverk som ska tillhandahålla en **säker**, **effektiv** och **miljöanpassad** flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart och tjänster för obemannad luftfart.

16

LFV bedriver flygtrafiktjänst vid 16 flygplatser, från Kiruna i norr till Malmö i söder och vid fyra kontrollcentraler.





LFV leder flyget i alla lägen

Luftfartsverket, som benämns LFV, är ett statligt affärsverk som ska tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart och tjänster för obemannad luftfart. LFV ska även verka för att Sveriges transportpolitiska mål uppnås.

LFV är Sveriges ledande aktör inom flygtrafikledning för civil luftfart med tillhörande tjänster. LFV tillhandahåller även flygtrafikledning för militär luftfart.

2023 hanterades i genomsnitt cirka 1 600 flygplan i svenskt luftrum per dag. LFV bedriver flygtrafiktjänst vid 16 flygplatser i Sverige och vid 4 kontrollcentraler.

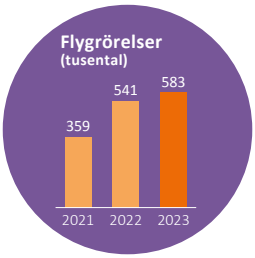
Flygsäkerhetsarbete bedrivs på alla nivåer inom LFV för att skapa förutsättningar för säkra flygningar.

LFV I SIFFROR

3,6
... miljarder kronor i omsättning 2023

1372
... antal medarbetare i koncernen, varav 1 153 anställda i affärsverket

583
... tusen flygtrafikrörelser i svenskt luftrum som LFV hanterade



LFV I KORTHET

Verksamhet

LFV verkar nationellt och internationellt inom fyra huvudsakliga verksamhetsområden:

- Flygtrafiktjänst
- Totalförsvar och robust flygtrafiktjänst
- Övrig kommersiell verksamhet
- Forskning och innovation

82 %
... av omsättningen står flygtrafiktjänsten för

- 82 procent (81) av omsättningen kommer från flygtrafiktjänsten, som bland annat inbegriper flygtrafikledning och teknisk infrastruktur. Flygtrafiktjänsten finansieras till stor del genom undervägs- och terminalavgifter som regleras genom av EU fastställda prestationsplaner. EU beslutar också om mål för flygsäkerhet, kapacitet, miljö och kostnadseffektivitet.
- LFV får ramanslag för civilt försvar och infrastruktur för flygtrafiktjänst. Dessa används för åtgärder inom totalförsvaret och för investeringar i viss infrastruktur för att tillhandahålla en robust flygtrafiktjänst i alla beredskapsskeden. LFV får även anslag för sitt arbete med obemannad luftfart.

Affärsverkskoncernen

- LFV-koncernen består av affärsverket Luftfartsverket, det helägda holdingbolaget LFV Holding AB, dotterföretagen Aviseq Critical Communications AB (AVISEQ) och LFV Aviation Consulting AB samt intresseföretaget Entry Point North AB (EPN). I årsredovisningen benämns Luftfartsverket, inklusive alla bolag i koncernen, som LFV.
- Merparten av LFVs verksamhet bedrivs i affärsverket. En mindre del, framför allt den kommersiella verksamheten, bedrivs genom bolagen.



Certifieringar

För att möta olika intressenters krav har LFV ett integrerat verksamhetsledningssystem. LFV är certifierat av Transportstyrelsen enligt gällande EU-förordningar för att tillhandahålla flygtrafik och flygledningstjänst samt utbildning av flygledningspersonal.

Miljö

LFV bedriver ett långsiktigt miljöarbete och arbetar med mål kopplade till både direkta och indirekta utsläpp. Till exempel bidrar LFV till att minska utsläppen från flygtrafiken genom utformningen av luftrum och att bidra till raka flygvägar för flygtrafiken. Under året tog LFV beslut om en tydligare inriktning för miljö- och hållbarhetsarbetet, vilket bland annat omfattar en miljöplan.

Innovation

LFVs forsknings- och innovationsverksamhet fokuserar huvudsakligen på att förbättra de tjänster LFV levererar. Verksamheten bedrivs utifrån ett antal strategiska utvecklingsområden: minskad miljöpåverkan, flygsäkerhet, flexibel och skalbar tjänsteleverans samt ökad produktivitet och kostnadseffektivitet genom ökad användning av AI och automation. Forskning och innovation sker i egen regi, men också inom ramen för samarbeten med universitet, andra myndigheter och organisationer.

Samarbeten och partnerskap

LFV är med och utvecklar det europeiska luftrummet genom samarbeten i olika organisationer och allianser, till exempel COOPANS, Borealis och SESAR.

2023 har varit ännu ett turbulent år. Det allvarliga och oroliga läget i omvärlden påverkar oss i Sverige och det påverkar LFV. Samtidigt som flygtrafiken i större delen av Europa har återhämtat sig till nivåerna före pandemin så har vi i Sverige en bra bit kvar.

LFVs nya inriktning rustar oss för framtiden

Det allvarliga omvärldsläget fortsätter att påverka LFV. Kriget i Ukraina innebär stängda luftrum, vilket leder till lägre trafikvolymer i svenskt luftrum och som i sin tur får ekonomiska konsekvenser för LFV i form av lägre intäkter. Bedömningen är att trafiken kommer att påverkas så länge som kriget pågår. Det medför att vi fortsatt ser en osäkerhet i intäktsnivåerna och behöver anpassa kostnadsnivån och samtidigt växla upp inom vissa områden för att klara de framtida utmaningarna.

Viktig del av totalförsvaret

De senaste åren har vi arbetat med att stärka organisationens förmåga inom beredskap och säkerhet. Sedan LFV blev beredskapsmyndighet hösten 2022 har arbetet intensifierats. Vi övar regelbundet tillsammans med Försvarsmakten samt andra aktörer inom totalförsvaret för att stärka samverkan och den gemensamma förmågan. I november i år genomförde LFV den största totalförsvarsövningen någonsin. Förutom LFV-medarbetare deltog även personer från Försvarsmakten och andra myndigheter. Syftet var att pröva LFVs förmåga att leverera flygtrafiktjänst till Försvarsmakten och civilsamhället under en eskalerande konflikt i Sverige och i Sveriges närområde. Övningen gav värdefulla kvitton på att vi är väl rustade i vår kris- och krigsorganisation men att det även finns potential för ytterligare utveckling.

AVISEQ och LFV – starkare tillsammans

Drift och underhåll av LFVs operativa system är en viktig del av kärnverksamheten för att leverera en effektiv, säker och miljöanpassad flygtrafiktjänst. För att sådan drift och underhåll skulle bedrivas i egen regi tog LFV steget och förvärvade 2020 den verksamhet som idag utförs av AVISEQ. Sedan dess har förutsättningarna förändrats. Säkerhetsläget gör att vi behöver komma ännu närmre varandra, för att kunna fortsätta leverera på vårt uppdrag i alla beredskapslägen och för att bättre kunna utveckla verksamheten. Därför har vi fattat beslut om att samla AVISEQs och LFVs verksamheter i LFV, så att vi tillsammans snabbare kan hantera förändringar i vår omvärld, såväl i dag som i morgon. Alla medarbetare och kunder välkomnas till LFV och vi kommer att behålla och fortsätta leverera enligt befintliga avtal och söka nya affärer. Arbetet startar omgående och målbilden är att förändringen ska vara genomförd under 2024.

Klimatfrågan är avgörande för flygbranschen

Flygbranschen står inför tuffa utmaningar, inte minst kopplat till flygets miljö- och klimatpåverkan. På LFV behöver vi stärka vårt bidrag till omställningen till ett hållbart flyg. Klimat- och miljöfrågorna är avgörande för branschen och därför är miljöarbetet utpekat som ett av de stödjande målen till huvudmålet Utvecklad flygtrafiktjänst. Inom ramen för vår nya referensperiod, RP4, ser vi att kraven på minskat klimatavtryck kommer att öka. Det blir framöver ett fokus för LFV.

Vision som sätter fokus på vårt kärnuppdrag

När världen förändras måste vi förändras med den. Vi har därför tagit fram en ny inriktning, Destination – ETT LFV, som handlar om hur vi tillsammans ska rusta oss för en ny tid. Vi behöver utvecklas, med bibehållet säkerhetsfokus men med blicken mot framtiden. Vårt kärnuppdrag är fortsatt detsamma, vi ska tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart samt tjänster för obemannad luftfart. För att det ska vara möjligt behöver vi en samsyn kring varför förändring är nödvändig och en karta som pekar ut vägen mot de mål vi i organisationen tillsammans ska nå.



Ann Persson Grivas konstaterar att omvärldsläget fortsatt har påverkat LFV under 2023 och kommer att göra det så länge kriget i Ukraina pågår.



”Vi behöver utvecklas, med bibehållet säkerhetsfokus men med blicken mot framtiden”

Vi har identifierat tre huvudmål där vi ser störst behov av utveckling för att vi ska kunna leverera utifrån dagens och morgondagens krav: Utvecklad flygtrafiktjänst, Kostnadseffektivitet och produktivitet och Funktionellt totalförsvar. Genom att koncentrera oss på enbart tre huvudmål ser vi till att verksamheten får ett fokus och rör sig i samma riktning. Målen skapar en tydlig riktning för hela LFV att sträva mot och hjälper oss att prioritera mellan aktiviteter och initiativ.

Vi har även tagit fram en ny vision: Vi leder flyget, i takt med tiden, i alla lägen. Inriktningen och visionen sätter fokus på vårt kärn- och samhällsuppdrag och ger LFV förutsättningar att snabbare hantera förändringar i vår omvärld. Inriktningen ger oss också stöd för att vi på LFV ska kunna ta oss an såväl dagens som morgondagens utmaningar.

Rätt kompetens för framtiden

För att kunna fortsätta leverera vårt kärnuppdrag behöver vi många olika yrkesgrupper, inom såväl den operativa som den administrativa verksamheten. Kompetensförsörjning är viktigt för alla verksamheter idag och det är hård konkurrens på arbetsmarknaden.

Vi behöver hela tiden utbilda nya flygledare. Varje termin erbjuder vi ungefär 20 platser på flygledarskolan Entry Point North. Det är glädjande att se att rekordmånga har sökt till vår flygledarutbildning till våren, 839 personer. Det finns flera orsaker bakom denna siffra. Flygledaryrket är attraktivt, LFV är en intressant arbetsgivare och vi har under 2023 ökat vår närvaro i sociala medier. Effekten av LFVs digitala närvaro är stor.

Framtiden handlar om kompetens. Vi kommer fortsatt säkerställa att vi får de allra bästa medarbetarna för att tillsammans utveckla Destination – ETT LFV.

Ann Persson Grivas
Generaldirektör LFV



Förvaltningsberättelse LFV 2023



2023 i korthet

Fortsatt ökning av flygtrafiken men omvärldsläget påverkade

Under 2023 fortsatte flygets återhämtning efter den nedgång som pandemin orsakade. Totalt uppgick antalet flygrörelser i svenskt luftrum till 582 980, en ökning med 7,7 procent jämfört med 2022, vilket motsvarade 75 procent av 2019 års volym. Stängda luftrum med anledning av Ukrainakriget påverkade trafikflödena.

Obemannad luftfart

LFVs instruktion uppdaterades i februari och LFVs uppdrag att arbeta med utveckling och tillhandahållande av tjänster för obemannad luftfart tydliggjordes därmed. Under året har LFV startat i gång projektet Sweden U-space som kommer arbeta vidare med detta. Arbetet finansieras med anslag.

Flyget på Umeå Airport trafikleds på distans

I februari 2023 anslöts flygtrafikledningen vid Umeå Airport till LFVs kontrollcentral för flygtrafikledning på distans på Arlanda, RTC Stockholm. För en smidigare omställning tillhandahålls tjänsten under en period växelvis från två ledningsplatser, RTC Stockholm och Umeå Airport.

Destination – ETT LFV

LFVs nya inriktning, Destination– ETT LFV, lanserades den 31 maj 2023. Under hösten har workshops genomförts i hela organisationen med syftet att involvera alla medarbetare, parallellt med en mängd olika kommunikationsinsatser. Höstens verksamhetsplanearbete inför 2024 har skett utifrån den nya inriktningen, visionen, mål och strategier.

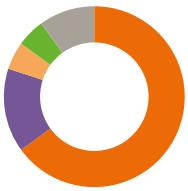
LFV föreslår förändringar av det undre luftrummet

I augusti 2023 slutredovisade LFV regeringens uppdrag om att genomföra en översyn av det undre luftrummet (under 2 900 meters höjd). Inom ramen för översynen togs förslag fram till en alternativ utformning av luftrumsstrukturen. Den föreslagna utformningen skapar bättre förutsättningar att flyga säkert och miljöeffektivt till svenska flygplatser men innebär också en ökad tillgänglighet för obemannad luftfart, samhällsviktig flygtrafik och allmänflyg och är en harmonisering med stora delar av Europa.

Beredskap i en orolig omvärld

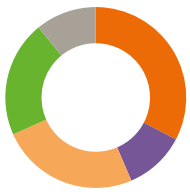
Det säkerhetspolitiska läget och ökat terrorhot har haft stor påverkan på LFVs verksamhet under året. Utvecklingen medförde ökat fokus på LFVs samhällsuppdrag som beredskapsmyndighet. LFV arbetade med att stärka förmågan att leverera flygtrafiktjänst i alla beredskapslägen, bland annat genom det anslagsfinansierade programmet Robust flygtrafiktjänst, med projekt inom exempelvis radar och radio samt it- och informationssäkerhet.

Fördelning intäkter
(Koncernen, %)



- Intäkter avgiftssystemet, 65
- Intäkter för lokal flygtrafiktjänst, 15
- Övriga kommersiella intäkter, 5
- Övriga intäkter, 5
- Anslag, 10

Fördelning rörelsekostnader
(Koncernen, %)



- Lönekostnader, 33
- Sociala avgifter, 11
- Pensionskostnader, 25
- Övriga rörelsekostnader, 21
- Av- och nedskrivningar, 11



Investeringar

452

... miljoner kronor

Flygtrafikvolym

+7,7%

... jämfört med 2022

Totalförsvarsövningen Leoniderna stärker förmågan

LFV är en viktig del av Sveriges totalförsvar. I november genomförde LFV sin största totalförsvarsövning någonsin, Leoniderna. Övningen utfördes tillsammans med Försvarsmakten och andra myndigheter i totalförsvaret. Leoniderna gav nyttiga erfarenheter och insikter vilket stärker LFVs förmåga inför fortsatt arbete med att ytterligare stärka totalförsvarsförmågan.

Tydligare inriktning för LFVs miljö- och hållbarhetsarbete

Under hösten beslutade LFV att miljö- och hållbarhetsarbetet ska utvecklas. Minskad energianvändning och minskade koldioxidutsläpp från tjänsteresor är två exempel på arbetet med direkt miljöpåverkan. LFVs arbete med modernisering av luftrummet påverkar den indirekta miljöpåverkan.

Fokus på rekrytering och kompetens

Under året gjordes relativt många rekryteringar inom olika delar av verksamheten. Flygledare rekryterades och utbildades, och ett traineeprogram genomfördes inom teknikorganisationen.

AVISEQ och LFV – starkare tillsammans

I december fattade styrelsen beslut om att integrera verksamheten i dotterbolaget AVISEQ med affärsverket LFV. Syftet är att komma närmare varandra för att fortsätta leverera på gemensamma uppdrag i alla beredskapslägen och på AVISEQs kundavtal. Förändringen planeras ske under 2024.

Årets resultat

Resultat efter finansiella poster var 52 mkr och totalresultat efter försäkringsteknisk omvärderlng av pensionsskulden –6 mkr. Det är bättre än väntat. Det förklaras främst av högre luftfartsintäkter genom intäktskorrigeringar i det så kallade avgiftssystemet tack vare inflationsjustering av intäkterna och avräkningar rörande föregående år.

Fortsatt hög investeringstakt

Årets investeringar uppgick till 452 mkr. Nyinvesteringar skedde framför allt i åtgärder för att höja robustheten inom flygtrafiktjänsten, men även för vidmakthållande av befintliga system och program.

Måluppfyllelse enligt prestationsplanen

LFV klarade till största delen kapacitetsmålen i den svenska prestationsplanen, men väderrelaterade förseningar gjorde att prestationsmålet inte nåddes för Terminal Stockholm-Arlanda. Huvuddelen av flygsäkerhetsmålen uppfylldes för perioden.

Arbetet inför nästa referensperiod

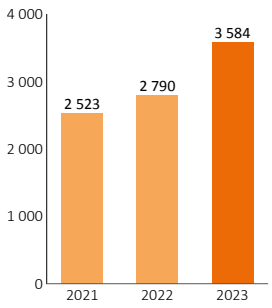
2023 styrdes LFV av avgiftssystemets referensperiod 3 (RP3). Processen och arbetet med nästa referensperiod, RP4, startade under året. Ett första kostnadsunderlag lämnades till Transportstyrelsen i april. Förutsättningarna för kommande år är på flera sätt osäkra. Arbetet fortsätter under 2024.

Väsentliga händelser efter räkenskapsårets utgång

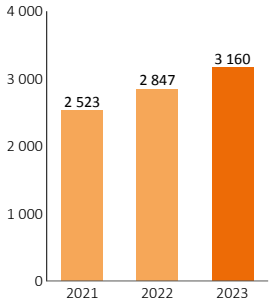
It-attacken mot driftleverantören Tietoevry i januari påverkade LFVs ekonomisystem. Som en säkerhetsåtgärd stängde LFV ned kopplingen till leverantörens datasystem. Åtgärder vidtogs omedelbart och kontinuitetsplaner hos berörda enheter aktiverades. Händelsen fick enligt de analyser som skett hittitlls inte några väsentliga, direkta effekter på den löpande verksamheten eller ekonomiska konsekvenser. Ytterligare konsekvensanalyser pågår.

Inga väsentliga händelser i övrigt har inträffat efter räkenskapsårets utgång som får påverkan på resultat och ställning för räkenskapsåret, som slutar 31 december 2023, eller annan information i årsredovisningen.

Intäkter
(Koncernen, mkr)

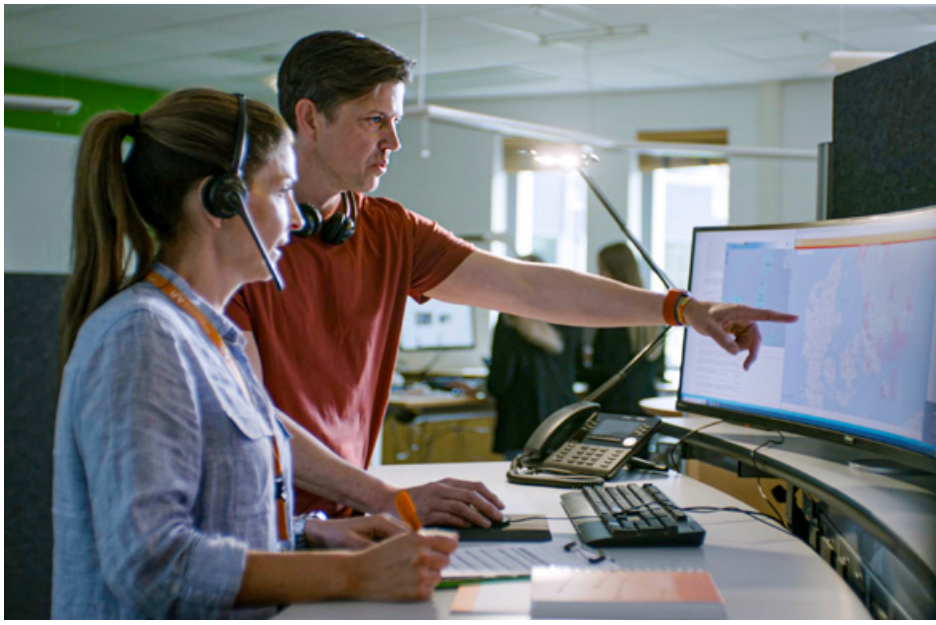


Kostnader
(Koncernen, mkr)



Restriktioner och ändrade resmönster ger långsam återhämtning

Flygtrafiken ökade 7,7 procent under 2023, och låg på 75 procent av 2019 års flygrörelser. Ukrainakriget medförde restriktioner för flygtrafik i Ukrainas, Rysslands och Belarus luftrum, vilket starkt påverkat den överflygande trafiken mellan Västeuropa och Ostasien. Antal flygrörelser i svenskt luftrum uppgick till 582 980.



Flygbranschen är internationell och utvecklingen drivs av globalisering, ekonomisk tillväxt och demografisk utveckling. Geopolitiska spänningar, svagare makroekonomisk utveckling och behoven av klimatanpassning kan hämma branschens utveckling. Utvecklingen medförde ökat fokus på LFVs samhällsuppdrag.

Utvecklingen i Sverige

I Sverige har flygtrafikens återhämtning efter pandemin varit långsam. Under 2023 var luftrumsrörelserna i den civila luftfarten fortfarande 25 procent lägre än 2019 års volym, före pandemin.

I det svenska luftrummet uppgick det totala antalet civila luftrumsrörelser under året till 582 980 rörelser. Det är en ökning med 7,7 procent jämfört med 2022. Den överflygande trafiken, utan start eller landning i Sverige, utgör den största delen av den totala trafikvolymen. Denna del av flygtrafiken påverkades mest av restriktioner kopplat till kriget i Ukraina. Ackumulerat under året uppgick den överflygande trafiken till 73 procent av 2019 års trafik. Jämfört med 2022 års trafik blev utfallet +7 procent. Utrikestrafiken ökade med 11 procent och inrikestrafiken med 3 procent under 2023 jämfört med 2022.

LFVs intäkter består till största delen av den avgift, undervägsavgiften, som flygbolagen betalar för att trafikera luftrummet. Avgiften avgörs av en kombination av flygplanets viktfaktor, flugen distans och den så kallade enhetsavgiften. Enhetsavgiften är en fördelning av den totala svenska kostnadsbasen för flygtrafiktjänster över en prognostiserad trafikvolym mätt i så kallade service units. Även andra myndigheter, leverantörer av flygtrafiktjänst och svenska flygplatser finansieras via undervägsavgifterna. De ändrade trafikflödena innebar att de flygplan som flög genom Sveriges luftrum inte vägde lika mycket som när flygplan till och från Asien passerar genom det svenska luftrummet. Det gjorde att flygtrafiken mätt i service units påverkades negativt. Jämfört med 2019 låg service units på en nivå av 70 procent.

Flygbranschens utveckling

Flygbranschen genomgår strukturella förändringar. I Sverige genomgår såväl SAS som BRA rekonstruktioner och i Europa pågår ett flertal större uppköp och omstruktureringar. Efterfrågan på flygresor ändrade karaktär. Distansarbete och digitala möten minskade behovet av tjänsteresor. Klimatfrågan minskade efterfrågan på flygresor, framför allt de korta inrikesresorna. Dessutom dämpas efterfrågan på kort sikt av högre inflation, räntehöjningar och svagare tillväxt.

LFV bedömer att efterfrågan på flygresor till och från Ostasien, Mellanöstern och andra tillväxtregioner kommer att fortsätta växa på längre sikt. Detta kommer att öka flygvolymerna i svenskt luftrum, om och när luftrumsrestriktionerna till följd av Ukrainakriget upphör.

Efterfrågan på korta inrikesresor liksom tjänsteresor har minskat. Det senare som en följd av digitala möten. Däremot spås resor till och från internationella tillväxtregioner fortsätta öka.

Fördelning trafikslag
(%)



Klimat- och miljöfrågorna blir allt viktigare. Klimatomställningen kommer att påverka alla samhällssektorer och är avgörande för flygbranschens långsiktiga utveckling.

Den obemannade luftfarten växer i allt snabbare takt. Drönare kan göra stor samhällsnytta såväl ekonomiskt som miljömässigt, exempelvis för transporter. De kan även få stor betydelse för polis och räddningstjänst.

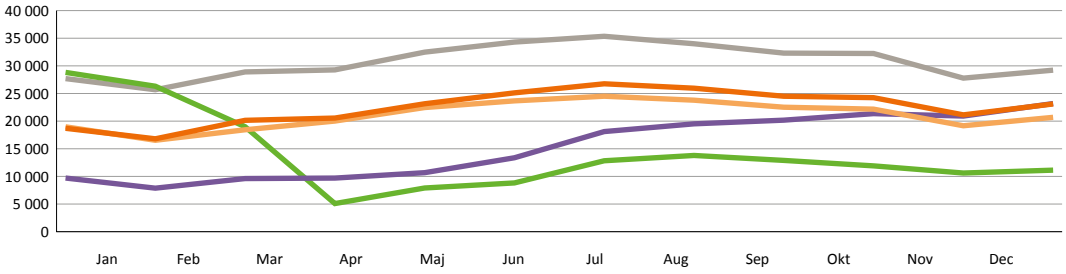
På längre sikt förväntas även ökande aktiviteter i rymden och angränsande luftrum, som kan påverka LFVs verksamhet.

Långsiktig trend

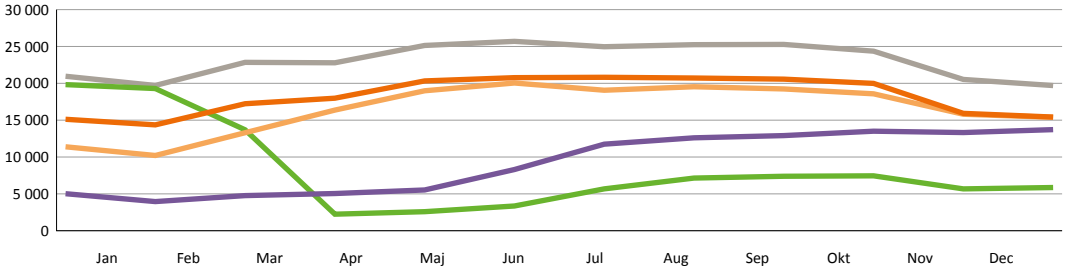
LFVs trafikprognos pekar mot en fortsatt utdragen återhämtning, där det dröjer till efter 2030 innan antalet luftrumsrörelser är tillbaka på samma nivåer som före pandemin. Om luftrumsrestriktionerna kopplade till Ukrainakriget hävs blir det i stället en snabbare och starkare långsiktig tillväxt, i första hand driven av den överflygande trafiken. Exempel på andra osäkra faktorer som kan få stor påverkan på flygtrafiken är den geopolitiska utvecklingen, flygets förmåga att hantera klimatomställningen, den makroekonomiska utvecklingen och strukturella förändringar på flygmarknaden.

Den obemannade luftfarten växer i allt snabbare takt

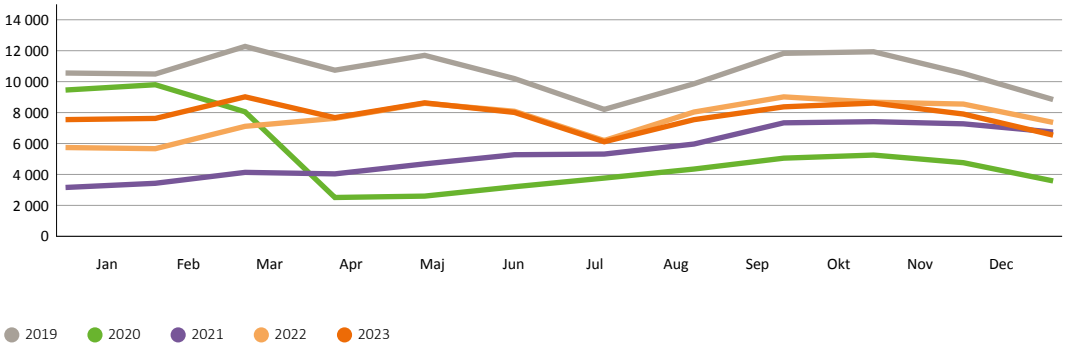
Antal överflygande IFR-rörelser 2019–2023



Antal utrikes IFR-rörelser 2019–2023



Antal inrikes IFR-rörelser 2019–2023



IFR = Instrument Flight Rules, vilket i princip motsvarar civila kommersiella flygningar

LFV har en viktig roll för luftfarten i Sverige

En säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst är en förutsättning för en väl fungerande flyginfrastruktur, som i sin tur bidrar till att uppfylla de transportpolitiska målen.

Enligt instruktionen för Luftfartsverket ska LFV verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Dessa mål pekar ut de politiskt prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken. Målen är en utgångspunkt för statens åtgärder inom transportområdet, till exempel hur myndigheterna ska prioritera bland olika önskemål och behov när de genomför sina uppdrag.

Såväl nationellt som globalt har flyget stor betydelse för näringslivets och medborgarnas möjligheter att transportera passagerare och gods. Särskilt för mindre orter som ligger geografiskt avlägset bidrar flyget till att säkerställa snabba och effektiva kommunikationer. LFV fyller en avgörande roll i en väl fungerande flyginfrastruktur.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet till resor och transporter. LFV bidrar till det genom att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst över hela landet. Det sker genom att LFV levererar många av sina tjänster dygnet runt, året runt till användare av luftrummet över hela Sverige, men exempelvis också enligt avtalade öppethållningstider vid flygplatser. Många av LFVs tjänster är förutsättningar för den tillgänglighet flyget ger inom landet.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. LFVs flygsäkerhetsarbete skapar förutsättningar för att en flygning kan genomföras säkert. LFV erbjuder flygtrafiktjänster där största möjliga miljöhänsyn tas.

LFV bidrar i sin dagliga operativa verksamhet till att minska flygets miljöpåverkan genom att optimera flygvägar och trafikflöden. En grundförutsättning för detta arbete är omfattande och rikstäckande teknisk infrastruktur som möjliggör kommunikation, navigation och övervakning. LFV äger och förvaltar en stor mängd sådana anläggningar och säkerställer en mycket hög driftsäkerhet. LFV spelar också en aktiv roll i det arbete som pågår för att utveckla den europeiska flygtrafiktjänsten.



Verksamheten styrs av regler, lagar och förordningar

LFVs verksamhet styrs och regleras av ett stort antal komplexa regelverk, såväl nationella som internationella.

Ett statligt affärsverk

LFV är ett av Sveriges tre statliga affärsverk och sorterar under Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. Affärsverken styrs av samma regelverk som gäller för förvaltningsmyndigheter generellt, men med ett antal undantag och tillägg.

Som upphandlande enhet omfattas LFV av nationella upphandlingsregler och EU:s regelverk kring konkurrens och statsstöd.

LFV bedriver affärsverksamhet i aktiebolagsform i affärsverkskoncernen, där verksamheten regleras av associationsrättsliga regelverk tillsammans med de regler som finns för deras respektive verksamheter.

Regelverk för flygtrafiktjänst

Den verksamhet som LFV bedriver inom området flygtrafiktjänster styrs av såväl globala riktlinjer och EU-regelverk som nationella lagar, förordningar och föreskrifter.

Enligt EU-parlamentet och rådets förordning 549/2004, ramförordning för inrättande av ett gemensamt luftrum inom EU (Single European Sky), ska tillämpningen av förordningen inte påverka medlemsstaternas självbestämmande över sitt luftrum. Det ska heller inte påverka medlemsstaternas krav i fråga om allmän ordning, säkerhet eller försvarsfrågor. Andra luftrumsfrågor än de nyss nämnda har däremot EU mandat att besluta om.

En stor del av intäkterna får LFV från användarna av luftrummet, det vill säga flygbolagen, enligt ett prestations- och avgiftssystem som regleras av en EU-förordning. Kostnadsbaser och avgifter beslutas genom antagande av nationella prestationsplaner som utgör ramarna för avgiftssystemet för den aktuella referensperioden, som nu är referensperiod 3 (RP3).

Rätten att utfärda mer detaljerade regler än de som finns i en förordning kallas föreskriftsrätt. Försvarsmakten har föreskriftsrätt för militär luftfart inom områdena flygbriefingtjänst, flygvädertjänst och kommunikations-, navigations- eller övervakningstjänster för militär luftfart. För civil luftfart har Transportstyrelsen föreskriftsrätt för dessa områden. LFV ska tillämpa båda regelverken.

Beredskapsmyndighet inom transportsektorn

LFV är en beredskapsmyndighet inom transportsektorn. Det innebär att LFV har ett särskilt ansvar för krisberedskap och beredskapsplanering för höjd beredskap i Sverige. LFV är också leverantör av flygtrafiktjänster till Försvarsmakten i alla beredskapslägen. Utifrån detta ska LFV följa ett flertal nationella lagar, förordningar och föreskrifter som reglerar säkerhetsskydd, informationssäkerhet och kris- och beredskapsfrågor.

Ändrade regelverk under 2023

Den 1 februari 2023 uppdaterades regeringen LFVs instruktion med uppdraget att tillhandahålla information och tjänster för obemannad luftfart. Den uppdaterade instruktionen ska göra det möjligt att i större omfattning flyga med obemannad luftfartyg med bibehållen flygsäkerhet i de lägre delarna av det svenska luftrummet.

Inom EU pågick under året arbete med regelverk om bland annat AI och cybersäkerhet. När dessa regelverk har beslutats kommer de att påverka LFVs verksamhet i viss utsträckning.

Remisser

Genom att besvara remisser har LFV möjlighet att påverka utvecklingen av nya och ändrade regler. Under 2023 hanterade LFV ett 50-tal remisser om såväl luftrum och flygtrafiktjänst som beredskap, säkerhet och obemannad luftfart. Remisserna handlade om allt från krav på utrustning som används inom flygtrafiktjänst, till strategiska frågor om rymdfart. Bland annat svarade LFV på en remiss av betänkandet Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet (Ds 2023:3). Bedömningen blev att flera av förslagen i betänkandet skulle få betydelse för LFVs verksamhet om de genomförs.

LFV har ett särskilt ansvar för krisberedskap och beredskapsplanering för höjd beredskap i Sverige



Mål – så når LFV resultat

Verksamheten styrs och arbetar mot tre huvudmål med underliggande del- och verksamhetsmål. Under året har verksamheten i allt väsentligt löpt på väl och flertalet mål har uppnåtts.

Verksamhetsplan 2023–2027

LFVs verksamhetsplan omfattar en femårsperiod och beskriver målformuleringar på en övergripande nivå. Mål som regeringen satt upp för verksamheten, bland annat de mål och uppdrag som framgår av det årliga regleringsbrevet, och mål i prestationsplanen som beslutats av EU-kommissionen i referensperiod 3 (RP3) är styrande för flertalet av de mål och aktiviteter som satts i planen.

Verksamhetsplanen beskriver bland annat de tre huvudmål och nio delmål som gällt för 2023. De tre huvudmålen var utvecklad flygtrafiktjänst, kostnadseffektivitet och produktivitet samt funktionellt totalförsvar. Målen var av förflyttande karaktär och ska stötta verksamheten i att utvecklas och hantera kommande utmaningar. Under huvudmålen återfinns sex olika delmål, som i sin tur brutits ned i underliggande verksamhetsmål med tillhörande aktiviteter. Det finns även tre delmål som spände över hela LFVs verksamhet och som stödde samtliga huvudmål. Dessa rörde flygsäkerhet, varumärke samt kultur och medarbetare. Varje koncernenhet hade en mer detaljerad verksamhetsplan för sina respektive ansvarsområden som utgick från den övergripande planen och som stödde de övergripande målen. Denna innehöll också planerade aktiviteter för att nå målen.

Utvecklad flygtrafiktjänst

Under huvudmålet återfinns delmål rörande miljö och innovation. LFV arbetar utifrån direkta och indirekta miljömål. LFV strävar efter att förändringar i luftrummet som LFV föreslår ska bidra till minskade utsläpp från flygtrafiken. Det indirekta miljömålet har två underliggande mätetal. De nåddes inte 2023. Målet inom ramen för avgiftssystemets prestationsplan som EU beslutat om rör raka flygvägar, vilket LFV haft begränsade möjligheter att påverka. Restriktioner i luftrummet över Ryssland innebar sådana begränsningar att målet inte kunde nås. Det andra mätetalet är en årlig minskning av antal ton koldioxid från flyget. Ett projekt för luftrumsutveckling har försenats och inte hunnit ge effekt, vilket gör att mätetalet inte nås för 2023.

De direkta miljömålen som rör utsläpp från egna resor och engergianvändning för lokaler har nåtts.

Mätetal finns för vidareutveckling av innovationsförmåga, förbättring av långsiktig planering och prioritering samt utveckling av arkitekturstyrning och informationshantering med mera. Dessa har delvis nåtts. Under året togs initiativ för att se över arbetssätt och processer i syfte att stärka förmågan. Rekrytering och ett antal interna förbättringsaktiviteter inom projektverksamheten genomfördes.

Kostnadseffektivitet och produktivitet

LFV ska stärka sin förmåga att planera, prioritera och genomföra utveckling och förvaltningsaktiviteter genom att exempelvis arbeta med förbättring av processer och arbetssätt kring utveckling och förvaltning. Utfallet 2023 visade på delvis måluppfyllnad. Mätetalen för att genomföra projekt, prognostisera förvaltningsaktiviteter och behålla personal nåddes. Däremot låg mätetalen för leveransförmåga, långsiktig planering och resursuppbyggnad något under målbilden för året.

LFV ska uppfylla de ekonomiska mål som återfinns i regleringsbrevet. Regeringen har tillfälligt, som en lättnad på grund av den ekonomiska situationen och pandemin, slopat de tidigare målen om räntabilitet på eget kapital och soliditet.

LFV ska även efterleva de av EU beslutade målen för kapacitet och kostnadseffektivitet i Sveriges prestationsplan för en route- och terminaltjänster samt avtalade kundkrav gällande tillgänglighet och regularitet. Flygtrafiken hanterades utan några förseningar på grund av flygtrafiktjänsten, utom för Terminal Stockholm-Arlanda som uppvisade försening orsakat av väder. Det ligger utanför LFVs kontroll men ingår i mätetalet. LFV klarade EU-målet en route för kapacitet. Även målen för kapacitet och tillgänglighet i enlighet med avtal med kund uppnåddes, med undantag av försening på Landvetter i somras.

Målet för kostnadseffektivitet är definierat som en årlig enhetskostnad. Det nåddes inte på grund av den förhållande vis låga flygtrafiken. Målen i prestationsplanen och måluppfyllelse framgår närmare i avsnitt om prestationsplanen på sidorna 20–22.

Funktionellt totalförsvar

Arbete med totalförsvarsfrågor, som bland annat omfattar civilt försvar och robust flygtrafiktjänst, bedrevs kontinuerligt under året. Beredskapsplaneringen har skett enligt plan och kommer att fortsätta att utvecklas under följande år. Åtgärder för att höja robustheten, till exempel arbetet med informations- och it-säkerhetsåtgärder, gick framåt under

TRE HUVUDMÅL OCH NIO DELMÅL

Huvudmål

Utvecklad flygtrafiktjänst
Vi tar en aktiv roll och bidrar till utvecklingen av flygtrafiktjänster.

Kostnadseffektivitet och produktivitet
Vi effektiviserar och ökar produktiviteten för att nå vår uppdragsgivares ekonomiska krav.

Funktionellt totalförsvar
Vi säkerställer flygtrafiktjänster i alla beredskapslägen.

Delmål

MILJÖ
LFV ska bidra till att utveckla flygtrafiktjänst och luftrum för att minska flygets utsläpp samt uppnå miljömål i LFVs del av Sveriges prestationsplan. Vidare ska vi använda energieffektiva lösningar i våra anläggningar och som anställd agera för att minska miljöpåverkan från verksamheten.

INNOVATION
LFV ska stärka innovations- och utvecklingsförmågan med den operativa verksamhetens långsiktiga behov som bas.

Delmål

LEVERANSFÖRMÅGA UTVECKLING OCH FÖRVALTNING
LFV ska utveckla leveransförmågan i utveckling och förvaltning genom kompetensutveckling, förbättrade arbetssätt och utvecklade processer.

EKONOMI
LFV ska uppfylla ägarens ekonomiska mål.

KAPACITET OCH LEVERANS
LFV ska upprätthålla mål från LFVs del i Sveriges prestationsplan och avtalade kundkrav.

Delmål

FLYGTRAFIKTJÄNST I ALLA BEREDSKAPSLÄGEN
LFV ska planera för och upprätthålla förmåga att leverera flygtrafiktjänst i alla beredskapslägen.

Delmål

FLYGSÄKERHET
LFVs säkerhetsledningssystem ska kontinuerligt uppnå målen i LFVs flygsäkerhetsplan och ska därmed vid var tid visa tillräcklig effektivitet för de flygtrafiktjänster som levereras.

VARUMÄRKE OCH KUND
LFVs varumärke ska kännetecknas av att vara en pålitlig leverantör av flygtrafiktjänst som är robust, säker och anpassad till uppdraget och kunderna.

KULTUR
LFV ska ha en kultur, ett ledarskap och ett medarbetarskap där alla är delaktiga, arbetar för verksamhetens bästa och bidrar till verksamhetens mål.

året. Det var dock svårt att nå alla underliggande verksamhetsmål, ett tiotal. Det berodde dels på en hög ambitionsnivå för året och dels på att interna instruktioner skärpts efter hand. Handlingsplanerna sträcker sig över flera år. LFVs arbete inom detta huvudmål framgår närmare i återrapporteringen för verksamhetsområdet Totalförvar och robust flygtrafiktjänst på sidorna 28–29.

Verksamhetsomfattande mål

LFVs säkerhetsledningssystem ska kontinuerligt uppnå målen i LFVs flygsäkerhetsplan. Huvuddelen av flygsäkerhetsmålen för året uppnåddes och inga allvarliga händelser inträffade.

Varumärket och varumärkesarbetet är en del av LFVs strategiska arbete och sker för att bidra till att LFVs olika mål nås på såväl kort som lång sikt.

LFVs dagliga leverans till befintliga kunder fungerade bra, vilket bekräftades av den kund- och intressentmätning som genomförts under året. LFV hade verksamhetsmål som rörde såväl arbetssätt som den externa bilden av LFV som en intressant arbetsgivare. Dessa mål uppnåddes. Det fanns även ett mätetal som satts upp för hur LFV uppfattas som en intressant arbetsgivare internt. Årets mätning visade att detta mål inte uppnåddes, men gav underlag för arbetet framåt.

Under delmålet Kultur har flertalet av verksamhetsmålen uppfyllts. Här återfinns mål och aktiviteter för att främja en god arbetsmiljö, delaktighet samt kompetensförsörjningsfrågor och rekrytering.

Arbetet under året och resultat för Flygsäkerhet, Varumärke och kund samt Kultur beskrivs närmare i avsnitten Flygsäkerhet på sidan 27 och Kultur och medarbetare på sidan 36–37.

LFV verkar inom fyra områden

LFVs verksamhet delas in i fyra verksamhetsområden: Flygtrafiktjänst, Totalförsvar och robust flygtrafiktjänst, Övrig och kommersiell verksamhet och Forskning och innovation. Det största verksamhetsområdet, flygtrafiktjänst, står för drygt 80 procent av omsättningen.



Flygtrafiktjänst

Verksamhetsområdet utgörs huvudsakligen av flygtrafiktjänster i Sverige. I området ingår bland annat flygtrafikledning, kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster (CNS-tjänster), procedur- och luftrumsdesign, flyghinderanalys och effektivisering och optimering av luftrum. Tjänsterna utförs såväl för civil som militär flygtrafik.

Flygtrafiktjänsten omsatte under 2023 totalt 2 935 mkr (2 264). Det innebär att verksamhetsområdet stod för 82 (81) procent av LFVs totala omsättning, som uppgick till 3 584 mkr (2 790).

Flygtrafiktjänsten finansierades genom undervägs- och terminalavgifter 76 (76) procent, ersättning från Försvarsmakten 12 (12) procent och ersättning för verksamhet vid civila flygplatser 11 (11) procent. Undervägs och terminalavgifterna regleras genom EU-regelverk.

Mindre än 1 (1) procent av omsättningen för flygtrafiktjänsten kommer från verksamheten på den konkurrensutsatta delen av marknaden i Sverige och internationellt.



Totalförsvar och robust flygtrafiktjänst

LFV är en beredskapsmyndighet. Genom egna beredskapshöjande aktiviteter och tillsammans med andra transportmyndigheter arbetar LFV med att bidra till ett förstärkt totalförsvar.

LFV arbetar för att skapa ytterligare robusthet och redundans för att fortsatt kunna leverera flygtrafiktjänst oavsett beredskapsnivå. En stor mängd åtgärder utfördes under året, varav flera innebar omfattande investeringar.

Finansieringen sker genom två ramanslag: Civilt försvar och Infrastruktur för flygtrafiktjänst inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Intäkter från anslag för verksamhetsområdet Totalförsvar och robust flygtrafiktjänst uppgick till 326 mkr (208). Det motsvarade 10 (8) procent av LFVs totala omsättning.



Övrig kommersiell verksamhet

I verksamhetsområdet Övrig kommersiell verksamhet ingår bland annat luftrumstjänster, tekniska tjänster, miljötjänster, utbildning samt uthyrning av flygledare. LFV erbjuder teknisk och operativ specialist- och utredningskompetens och flygsäkerhetsexpertis.

I detta verksamhetsområde ingår också dotterföretagens verksamhet som riktas till externa kunder och resultatandelar från intresseföretag.

Omsättningen för den övriga kommersiella verksamheten uppgick till 263 mkr (258), vilket motsvarar 7 (9) procent av LFVs totala omsättning.



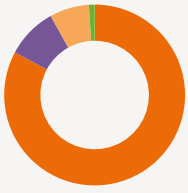
Forskning och innovation

LFV bedriver forskning och innovation inom luftfartsområdet, framför allt inom ramen för det europeiska forsknings-programmet för flygtrafikledning, Single European Sky ATM Research (SESAR).

Verksamheten finansieras genom externa intäkter, främst EU-bidrag och medel från Trafikverket.

Forsknings- och innovationsverksam-heten omsatte under året 49 mkr (54), vilket motsvarar 1 (2) procent av LFVs totala omsättning.

Fördelning omsättning



- Flygtrafiktjänst, 2 935 mkr, 82 %
- Totalförsvar och Robust flygtrafiktjänst, 336 mkr, 10 %
- Övrig kommersiell verksamhet, 263 mkr, 7 %
- Forskning och innovation, 49 mkr, 1 %

Affärsverkskoncernens sammansättning

I LFV-koncernen ingår affärsverket, holdingbolaget LFV Holding AB och de av holdingbolaget helägda dotter-företagen Aviseq Critical Communicaton AB (AVISEQ) och LFV Aviation Consulting AB samt intresseföretaget Entry Point North AB (EPN). Under 2023 avvecklades det vilande dotterbolaget LFV Norway AS. I december 2023 fattade LFVs styrelse beslut om att integrera AVISEQ i LFV, vilket planeras att genomföras under 2024.

Bolagen i koncernen ingår i verksamhetsområdet Övrig kommersiell verksamhet. De är också på olika sätt leverantörer till LFV. AVISEQ levererar tjänster och material för exempelvis drift och underhåll för flyg-trafiktjänsten, tekniska konsulter och tjänster för olika projekt. EPN tillhandahåller flygledarutbildning.

AVISEQ

AVISEQ erbjuder tjänster inom kritisk kommunikation och levererar övervakning och tekniska drift- och underhållstjänster inom luftfart och säkerhet. LFV är AVISEQs största kund.

LFV AVIATION CONSULTING AB

Genom LFV Aviation Consulting AB erbjuder LFV olika konsulttjänster inom flygtrafiktjänst och flygplats-tjänster på den internationella marknaden.

ENTRY POINT NORTH

EPN ägs gemensamt av LFV, danska Naviair och AirNav Ireland. EPN är ett svenskt bolag med dotterbolag och joint ventures i Europa. De erbjuder utbildning inom flygtrafiktjänst till ägarorganisationerna och andra kunder på den internationella marknaden.

Certifieringar

LFV är certifierat av Transportstyrelsen i enlighet med tillämpliga EU-förordningar för tillhandahållande av flygtrafiktjänster (ANS), flygledningstjänster (ATM), procedurdesign (FPD) samt för att bedriva utbildning av flygledningspersonal

LFV är också certifierat enligt ISO-standard 9001:2015 som gäller kvalitetsledning och ISO-standard 14001:2015 som gäller miljöledning.

Verksamhetsområde:

Flygtrafiktjänst – prestationsstyrning

EU:s prestationsmål är styrande för verksamheten

Flygtrafiktjänster i Europa styrs utifrån omfattande EU-regleringar och prestationsplaner. För 2023 klarade LFV målen i den svenska prestationsplanen för flygsäkerhet och kapacitet för en route. Målen för miljö och kostnadseffektivitet för Sverige var utmanande och uppnåddes inte.

EU:s reglering av flygtrafiktjänster täcker in flera områden. Bland annat berör den krav på certifieringar och teknisk harmonisering. EU-kommissionen fastställer så kallade prestationsplaner för staterna som innehåller mål för flygsäkerhet, kapacitet, miljö och kostnadseffektivitet samt hur målen ska kunna uppnås. Investeringar, personalplaner, trafikprognoser och samarbeten över gränserna är viktiga delar. För Sveriges del är det Transportstyrelsen som håller ihop arbetet med den svenska planen och kontakten med EU. LFV i sin tur tillhandahåller underlag till Transportstyrelsen. Under 2023 deltog LFV vid Transportstyrelsens konsultationer.

Genom prestationsplanerna vill EU-kommissonen uppnå ett antal långsiktiga mål:

- Behålla eller förbättra flygsäkerheten oberoende av trafikökningar.
- Minska varje flygnings miljöpåverkan.
- Öka kapaciteten i luftrummet och minska förseningar.
- Sänka kostnaderna för flygtrafikledning.

Den svenska prestationsplanen omfattar flygtrafiktjänsten för överflygande trafik, så kallad en route, och terminaltjänsten vid Stockholm Arlanda Airport. Den tredje referensperioden, RP3 (2020–2024), pågår och förberedelser för kommande referensperiod, RP4 (2025–2029), har startats. Modellen med prestationsplaner infördes 2012 och i den första referensperioden, RP1 2012–2014, uppnådde LFV samtliga mål. Under den andra referensperioden, RP2 2015–2019, uppnådde LFV flertalet mål.

En sammanställning av mål och utfall i den gällande prestationsplanen finns i tabellen på sidan 22.

Referensperiod 3

Under året hade Sverige en godkänd plan, efter en långdragen process som innebar att EU-kommissionen först i december 2022 fattade beslut om att godkänna den svenska prestationsplanen för 2020-2024. Normalt sett beslutas prestationsplaner innan en ny referensperiod startar, men coronapandemin bidrog till att processen för RP3 blev utdragen. Efter att prestationsplanen godkänts sker uppföljning i enlighet med regelverket kopplat till målen på de olika områdena. Underskott som uppstod under åren när prestationsplanen inte var godkänd började återhämtas under året, i enlighet med avgiftsregelverkets principer i form av högre avgifter under en sjuårsperiod.

Referensperiod 4

Under 2023 påbörjades arbetet med kommande referensperiod, RP4 (2025-2029). LFV levererade ett första underlag till Transportstyrelsen som innehöll bedömningar av kostnader för att bedriva flygtrafiktjänsten för en route och terminaltjänsten för Stockholm Arlanda under RP4. Transportstyrelsen sammanställde i sin tur underlaget och skickade till EU. Regelverket för RP3 väntas ligga kvar oförändrat för RP4. Processen med att ta fram mål på EU-nivå för de olika områdena pågår och ett första förslag publicerades. Alla berörda intressenter inom luftfartssektorn konsulterades och LFV lämnade ett svar. Processen fortsätter under 2024.

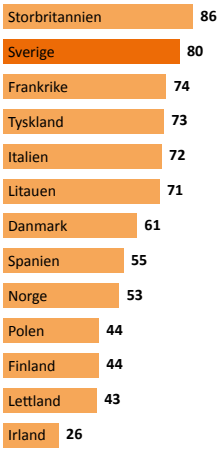
Återrapporteringen av prestationsplanens utfall för 2020–2023 innehåller preliminära utfall för 2023. Dessa kan komma att revideras under kommande år då uppföljning av 2023 rapporteras till Transportstyrelsen och EU under våren 2024.

Flygsäkerhet

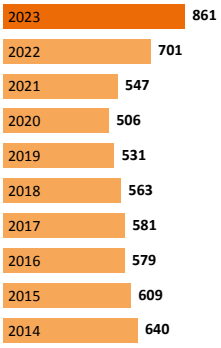
Under RP3 sattes flygsäkerhetsmål för bedömning av verksamhetens effektivitet och mognadsgrad i säkerhetsledningssystem samt efterlevnad och upprätthållande av säkerhetskultur. Målen täcker hela LFVs verksamhet. Måluppfyllelsen mäts genom en årlig enkätundersökning.

Enkäten för uppföljning av målen har besvarats för åren 2020–2022. LFV uppnådde under den perioden samtliga nationella mål inom flygsäkerhet. Rapporteringen för 2023 görs till Transportstyrelsen under det första kvartalet 2024. Därefter rapporterar Transportstyrelsen till EU den 1 juni 2024. På grund av det redovisas inget utfall för 2023.

Undervägsavgifter 2023 urval av Europas länder
(euro/service unit)



Undervägsavgifter Sverige
(kr/service unit)



Punktlighet

99,9 %

... av flygningar har genomförts utan några större förseningar orsakade av flygtrafiktjänsten under 2023.

Miljö

Avvikelsen mellan faktiskt flugen sträcka och den rakaste flygvägen från avgångsflygplats till landningsflygplats, genomsnittlig horisontell en route-effektivitet, utgör nyckeltalet för miljö i prestationsplanen. Avsikten är att flygvägen ska vara så rak som möjligt och därmed orsaka så liten miljöpåverkan som möjligt. Sverige tillämpar sedan flera år Free Route Airspace, vilket innebär att flygbolagen har möjlighet att flyga rakt inom svenskt luftrum.

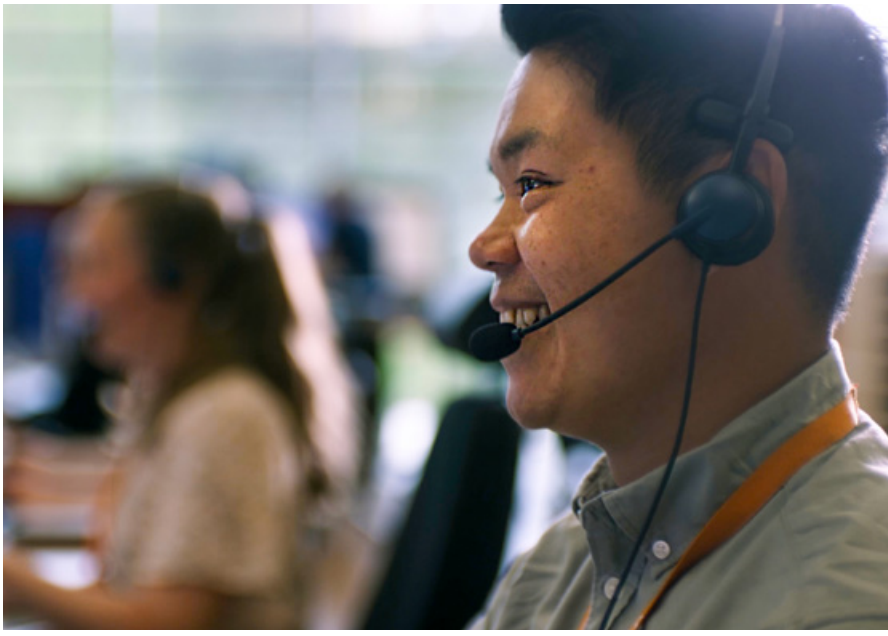
Före luftrumsrestriktionerna på grund av Ukrainakriget var avvikelsen mellan flugen sträcka och rakaste distans i svenskt luftrum strax över 1 procent. Det var ett av de bästa utfallen för de nationella luftrummen i Europa.

Utfallet de senaste två åren påverkades av att många flygvägar förlängts på grund av restriktioner, framför allt i området kring Kaliningrad. Detta påverkade nyckeltalet i miljömålet i alla angränsande luftrum. Utfallet för svenskt luftrum blev 1,75 procent 2023 (1,70), att jämföra med prestationsplanens mål på 1,05 procent. Prestationsplanens miljömål beslutades före den ändrade situationen. Delkomponenter i nyckeltalet visar att flygvägarna inom det svenska luftrummet fortfarande är raka och att försämringen av nyckeltalet framför allt beror på förlängning av hela flygvägen, från start till landning.

Kapacitet

I kapacitetsmålet mäts förseningar i flygtrafiken orsakade av flygtrafiktjänsten utifrån genomsnittlig försening per flygning, dels för en route och dels för terminal Stockholm-Arlanda. Förseningar orsakade av flygtrafiktjänsten omfattar i detta sammanhang såväl tekniska som väderrelaterade störningar. Måltalet är satt som genomsnittlig försening per flygning. Flygtrafiken i det svenska luftrummet bedrevs med hög tillgänglighet under 2023. En starkt bidragande faktor var den fortsatt relativt låga trafikvolymen jämfört med åren före pandemin. 99,9 procent av en route-flygningarna i svenskt luftrum under 2023 genomfördes utan några större förseningar orsakade av flygtrafiktjänsten. Den genomsnittliga förseningen i det svenska luftrummet uppgick till 0,01 (0,04) minuter per flygning, jämfört med målet på 0,08 minuter per flygning.

Luftrumskapaciteten för terminal Stockholm-Arlanda låg på en hög nivå 2023, men målet i prestationsplanen nåddes inte. Utfallet för genomsnittlig försening blev 0,30 (0,09) minuter per flygning, vilket var sämre än målet på 0,15 minuter per flygning. Orsaken var i stort sett enbart väderrelaterade störningar, till exempel i form av åska och snöoväder. Avvikelsen innebar att böter kommer att utgå för avvikelse mot målet enligt prestationsplanens incitamentssystem.



Flygtrafiktjänster i Europa styrs av EU-regleringar.

Kostnadseffektivitet

Målen för kostnadseffektivitet mäter utvecklingen på reala enhetskostnader. Basåret är 2017 års prisnivå, mätt i Harmoniserat konsumentprisindex (HIKP). Undervägs- och terminalavgifterna vid Stockholm Arlanda Airport regleras genom avgiftssystemet. Sammantaget svarade dessa avgifter för 65 (67) procent av LFVs omsättning. Undervägsavgifterna finansierar flygtrafiktjänsten för en route som utförs vid kontrollcentralerna och tillhörande infrastruktur, flyginformationstjänst samt en betydande del av den lokala flygtrafiktjänst som utförs från kontrolltorn och terminalkontroller. För terminal Stockholm -Arlanda omfattas kostnader för torntjänsten inklusive ledning och stödtjänster. Transportstyrelsens nationella riktlinjer reglerar omfattningen av de delar som ingår.

EU:s mål för kostnadseffektivitet beräknas som enhetskostnader, där kostnader delas med antalet service units. Utfallet för 2023 blev 665 kr per service unit, vilket var sämre än målet på 468 kr. Det berodde på att trafikvolymen för framför allt en route blev lägre än prognosen i prestationsplanen. Inte heller målet för kostnadseffektivitet för terminal Stockholm-Arlanda nåddes. Utfallet var 1 462 kr, jämfört med målet på 911 kr. Huvudorsaken var lägre trafikvolymer än prognosen i prestationsplanen.

LFV ska upprätthålla infrastrukturen och tillgängligheten i luftrummet i alla lägen. Möjligheterna att kortsiktigt anpassa kostnaderna till svängningar i flygtrafikvolymen är därför mycket begränsade.

Rapportering enligt prestationsplan

I enlighet med EU:s Single European Sky-lagstiftning (SES) har prestationsmål för flygtrafiktjänst en route och terminal Stockholm-Arlanda fastställts för den tredje referensperioden (RP3) 2020–2024.

Nedanstående tabell redovisar mål och utfall i Sveriges prestationsplan och LFVs uppföljning av dessa mål 2020–2023. Nedanstående tabell redovisar mål och utfall i Sveriges prestationsplan och LFVs uppföljning av dessa mål 2020–2023. Utfallen för miljö och kapacitet publiceras av Eurocontrol i Single European Sky Data Portal. Resultatet av uppföljningen av flygsäkerhetsmålen publiceras årligen av EU kommissionen uppföljningsrapporter. Målen och utfallen graderas från A till D där A är den lägsta nivån och D är den högsta nivån. Utfall kostnadseffektivitet 2023 är preliminärt uträknat och kan komma att uppdateras efter slutrapportering till Transportstyrelsen våren 2024. Efter slutavstämning av utfall 2022 har utfallet justerats jämfört med årsredovisning 2022.

Målområden – KPI	**Område**	**KPI (definition)**	**Mål 2023**	**Utfall 2023**	**Mål 2022**	**Utfall 2022**	**Mål 2021**	**Utfall 2021**	**Mål 2020**	**Utfall 2020**
FLYGSÄKERHET										
Policy och mål	LFV	Mognad enligt enkät	C	—	C	C	C	C	Inget mål	C
Riskhantering	LFV	Mognad enligt enkät	D	—	D	D	D	D	Inget mål	D
Säkerställande av flygsäkerhet	LFV	Mognad enligt enkät	C	—	C	C	C	C	Inget mål	B
Främjande av flygsäkerhet	LFV	Mognad enligt enkät	C	—	C	C	C	C	Inget mål	C
Flygsäkerhetskultur	LFV	Mognad enligt enkät	C	—	C	C	C	C	Inget mål	C
MILJÖ										
Genomsnittlig horisontell en route-effektivitet, %	En route	Avvikelse mellan flugen och rakaste distans	1,05	1,75	1,05	1,70	1,05	1,04	1,26	1,03
KAPACITET										
ATFM-förseningar – minuter per flygning	En route	Förseningar orsakade av flygtrafiktjänsten	0,08	0,01	0,07	0,04	0,05	0,00	0,12	0,01
Terminal ATFM-förseningar vid ankomst – minuter per flygning	Terminal Arlanda	Förseningar orsakade av flygtrafiktjänsten	0,15	0,30	0,15	0,09	0,05	0,00	0,35	0,00

KOSTNADSEFFEKTIVITET			**Mål 2023**	**Utfall 2023**	**Mål 2022**	**Utfall 2022**	**Mål 2020–2021**	**Utfall 2020–2021**
	En route	Enhetskostnad – Sverige	650,98		774,65		1 361,88	
		Enhetskostnad – LFV	467,76	665,44	560,74	614,29	1 036,72	1 008,62
	Terminal Arlanda	Enhetskostnad – Sverige	1 317,83		1 722,42		3 968,73	
		Enhetskostnad – LFV	910,84	1 461,79	1 207,95	1 128,49	2 984,78	2 899,98









Verksamhetsområde:

Flygtrafiktjänst – våra tjänster

Påverkan från omvärlden gav förändrade flygmönster

Den militära verksamheten ökade under året, och därmed behovet av övningsområden. Samarbetet med Försvarsmakten fördjupades med anledning av Sveriges Natoansökan. Förslag till alternativ utformning av det undre luftrummet lämnades in till regeringen och uppdraget kring obemannad luftfart blev tydligare.

Trafikutvecklingen på Swedavias flygplatser visade på en tydlig ökning av trafiken under årets första kvartal jämfört med motsvarande period 2022, för att sedan stanna av något. Även om inrikestrafiken har en klart mindre ökning än utrikestrafiken så följde utvecklingen LFVs prognos för året.

Påverkan på flygtrafiken

Flygtrafiktjänsten vid LFVs kontrollcentraler i Malmö och Stockholm hanterar överflygande trafik. Flygtrafiken påverkades av att luftrummet över Ryssland var stängt för västerländska flygbolag, medan det europeiska luftrummet var stängt för ryska bolag. Det stängda luftrummet hade stor påverkan på mängden civil flygtrafik. Den totala volymen under året varierade mellan 70 och 80 procent av 2019 års trafik och låg under slutet av året stabilt på cirka 78 procent. Under 2023 nåddes kapacitetsmålet kring förseningar, utifrån prestationsplanen. Flygsäkerheten var fortsatt hög och en route-verksamheten klarade samtliga flygsäkerhetsmål.

Den militära aktiviteten var hög. Flera stora militärövningar genomfördes, vilka medförde en ökad komplexitet i luftrummet medan övningarna pågick.

Drönare användes av flera aktörer. Framför allt polis och militär ville ha skyddade områden där deras drönare kunde flyga. LFV och Transportstyrelsen samarbetade för att skapa dessa skyddade områden, något som tog mer tid i anspråk under 2023 jämfört med tidigare år.

Lokal flygtrafiktjänst

LFV tillhandahåller lokal flygtrafiktjänst i huvudsak till Swedavias tio flygplatser och till Försvarsmakten. Under året var det inga driftstörningar på den lokala flygtrafiktjänsten, med ett undantag. Under sommarmånaderna rådde bemanningsbrist på Landvetter, vilket ledde till restriktioner för ankommande trafik. Resultatet blev strax under 15 000 förseningsminuter. Under sommaren förekom också en del förseningar för ankommande Arlandatrafik relaterade till flygtrafikledning, men förseningarna berodde mestadels på dåligt väder i regionen och inte på leveransproblem i LFVs flygtrafiktjänst. EU-målet för ankomstförseningar till Arlanda (kapacitetsmålet för terminal Stockholm-Arlanda) nåddes dock inte.

I februari 2023 driftsattes flygtrafikledning på distans från RTC Stockholm för ytterligare en flygplats, Umeå Airport. Därmed är tre av de fyra flygplatser som Swedavia beställt flygtrafikledning på distans för tagna i drift: Kiruna, Åre-Östersund och Umeå Airport. Driftsättningen av Malmö Airport planerades till slutet av 2023 men flyttades på grund av tekniska skäl till 2024.

Militär flygtrafiktjänst

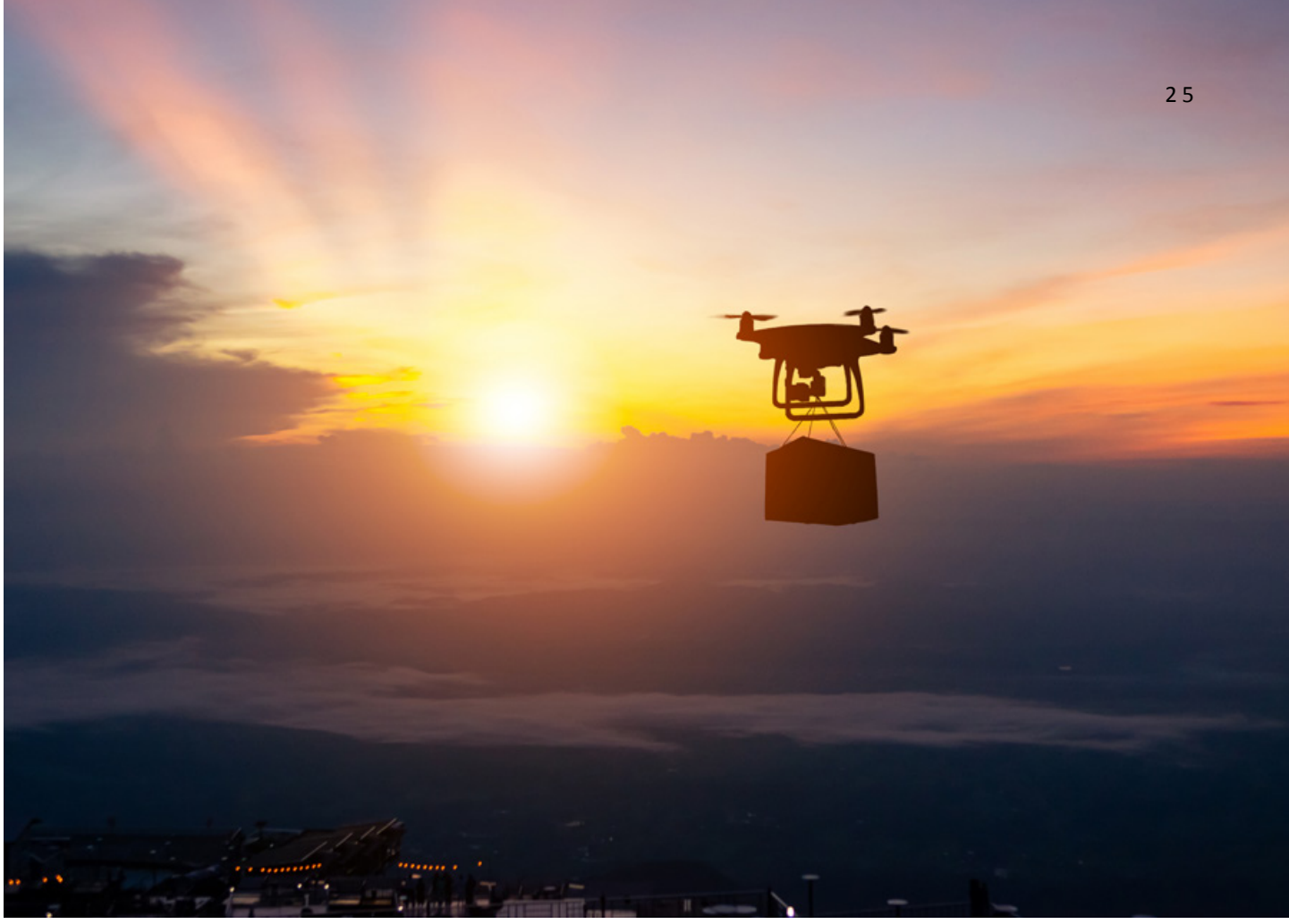
I Sverige hanterar LFVs flygledare både civil och militär trafik, så kallad integrerad flygtrafikledning, vilket är unikt i världen. LFV är en viktig aktör för Sveriges flygtransporter i alla beredskapsskeden och är Försvarsmaktens leverantör av flygtrafiktjänst.

Samarbetet med Försvarsmakten sker på flera nivåer: strategisk, taktisk och operativ. På grund av det rådande omvärldsläget arbetade LFV under året intensivt med det strategiska arbetet. Arbetet inom programmet för Robust flygtrafiktjänst går ut på att stärka infrastrukturen för både civil och militär luftfart. LFV rustade sig för vad en Natoanslutning skulle kunna innebära för vår integrerade flygtrafiktjänst.

Försvarsmakten har sju flygplatser i Sverige där LFVs personal utför flygtrafiktjänster: Vidsel, Luleå, Uppsala, Linköping Malmen, Karlsborg, Såtenäs och Ronneby. Till dessa tillkommer två övningsbaser samt etableringen av en tredje bas under 2024. Försvarsmaktens flygtrafik har ökat varje år sedan 2019. I slutet av 2023 beräknades ökningen vara cirka 25 procent. Under de närmaste åren kommer vi att se en ökning av antalet nyutbildade flygledare som även får utbildning till reservofficerare.

Teknisk infrastruktur

LFV ansvarar för en stor andel av den tekniska infrastrukturen för flygtrafiktjänsten i Sverige. Det handlar om många system och infrastruktur på många olika anläggningsplatser. Alla dessa samverkar i ett totalsystem för flygtrafiktjänsten som



Antalet drönare i luftrummet ökar, vilket betyder ett ökat behov av tjänster för drönaroperatörer.

underhålls och förvaltas av LFV i samarbete med våra underleverantörer. Kraven på system och infrastruktur är högt ställda och skärps fortlöpande i takt med ökade behov av en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst.

De tekniska systemen fungerade väl. En mycket hög tillgänglighet för användarna bidrog till en väl fungerande flygtrafiktjänst.

LFV arbetar kontinuerligt för att utveckla våra system och vår infrastruktur för att möta nya krav och för att hantera anpassningar till ny teknik. Under året drev LFV ett flertal stora projekt. Några exempel är utveckling av flygtrafikledningssystemet TopSky inom ramen för samarbetet COOPANS, samt projekt inom områdena radio, nät, radar samt it- och informationssäkerhet.

LFV har även i uppgift att utveckla koncept för morgondagens militära flygtrafikledningssystem. Några av de uppgifter LFV arbetat med är drifttidsförlängning, utveckling av nuvarande baskoncept samt alternativ drift för förbandsproduktion. LFV designar även luftrum och procedurer till Försvarsmaktens flygplatser.

Optimering av kompetenser

Under framförallt semesterperioden råder brist på flygledare. 2023 arbetade LFV med att minska behovet av antalet flygledare under sommarmånaden som arbetar med support av flygtrafiktjänsten. På så vis kan fler flygledare frigöras för flygtrafikledning under perioder med mycket flygtrafik. Arbetet gick bland annat ut på att identifiera arbetsuppgifter som kan utföras av annan kompetens än certifierade flygledare.

Under 2023 togs kontakter med andra leverantörer av flygtrafikledning i Europa, för att utbyta kunskap och erfarenheter kring optimerad resursplanering för operativ personal.

Under hösten har arbetet med luftrumsfrågor samlats i en ny enhet för att få en ökad samordning av dessa frågor och tydligt ansvar för LFVs strategiska luftrumsfrågor, såväl som leveransen av olika luftrumstjänster. Där ingår obemannad luftfart, operativa luftrumsfrågor för en route-tjänsten samt stödjande luftrumstjänster och strategiska frågor kopplade till indirekt miljöpåverkan.

Regeringsuppdrag om undre luftrummet

I september 2021 fick LFV i uppdrag av regeringen att genomföra en översyn av det undre luftrummet, under 2 900 meters höjd, och föreslå en alternativ utformning av strukturen i detta luftrum. I augusti 2023 skedde slutredovisningen av regeringsuppdraget, som innehöll fyra förslag på förändringar av luftrumsstrukturen i det undre luftrummet.

Förslagen innebär att fler luftrumsklasser ska användas i det svenska luftrummet, att den kontrollerade luften runt flygplatser kan minskas och att kontrollområdet i Sverige ska få en lägre höjd i södra Sverige. Med LFVs förslag kan tillgängligheten öka för de som använder luftrummet. Den tunga flygtrafiken får också bättre förutsättningar att flyga

miljöanpassat på ett flygsäkert sätt i kontrollerat luftrum vid landning. Förslagen innebär också en ökad tillgänglighet för obemannad luftfart.

Obemannad luftfart

Under 2023 kompletterades LFVs instruktion med uppdraget att tillhandahålla tjänster för planering och genomförande av flygning för obemannad luftfart i Sverige. Dessutom utsåg regeringen LFV till att vara exklusiv leverantör av gemensamma informationstjänster för alla så kallade U-spaceluftrum, när de etableras i Sverige. Den ändrade instruktionen föregicks av ett regeringsuppdrag om etablering av tjänster till den obemannade luftfarten. Uppdraget slutredovisades till Regeringskansliet den 15 juni 2023.

Exempel på möjliga tjänster till drönaroperatörer:

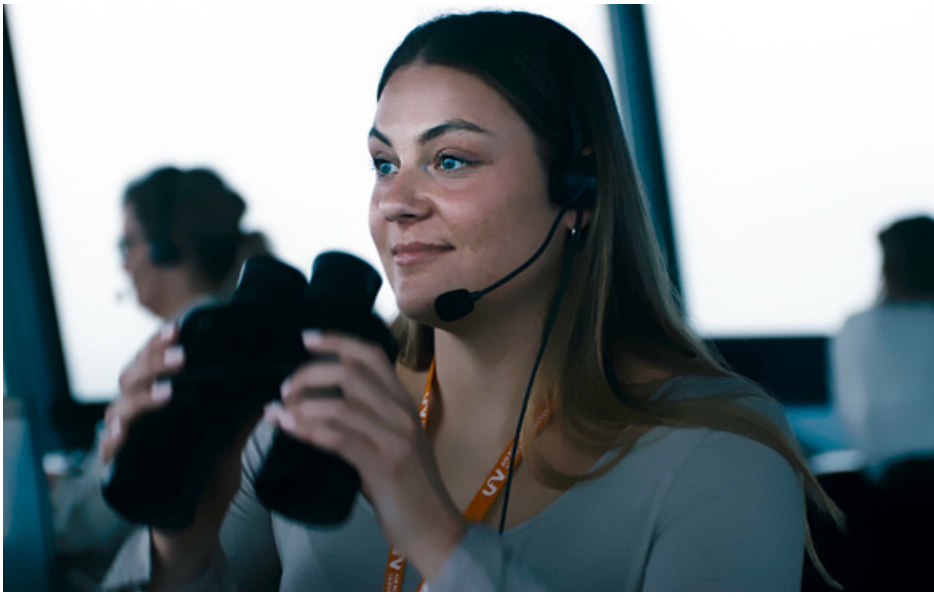
- Geomedvetenhetstjänst – information om operativa förhållanden och begränsningar i luftrummet.
- Trafikinformationstjänst – information om omgivande flygtrafik.
- Nätverksidentifieringstjänst – information om drönarens ID, position, höjd, hastighet med mera.
- UAS-flygtillståndstjänst – begäran om tillstånd att få genomföra en specifik flygning samt godkännande eller avslag.

LFVs uppgift är att tillhandahålla tjänster för att möjliggöra fortsatt utveckling av obemannad luftfart i de lägre delarna av det svenska luftrummet – i okontrollerat luftrum, kontrollerat luftrum, inom och utanför U-space-luftrum. Tjänsterna ska kunna användas av såväl samhällsviktiga operatörer som kommersiella drönaroperatörer och hobbyanvändare. Fokus är att säkra tillgängligheten till luftrummet för alla typer av luftrumsbrukare, såväl obemannad som bemannad luftfart, samtidigt som luftfartens och allmänhetens säkerhet ska vara fortsatt hög.

Den första delen av två i upphandlingen av en teknisk systemlösning för tjänster till den obemannade luftfarten avslutades under 2023. I den pre-kvalificerades potentiella systemleverantörer. Nästa del, som inkluderar anbudsförfrågan och kontraktskrivande med systemleverantör, väntas avslutas under 2024.

Under året har LFVs egenutvecklade drönarkarta uppdaterats med ny funktionalitet. Förändringarna hade efterfrågats av drönaroperatörer för att underlätta planering av flygning. Drönarkartan kommer att fortsätta vara i drift och till viss del vidareutvecklas tills dess att ovannämnda systemlösning under upphandling är på plats, för att i möjligaste mån tillgodose den obemannade luftfartens nuvarande behov.

För att kunna följa och påverka den framtida teknik- och regelutvecklingen inom området obemannad luftfart deltar LFV i både nationella och internationella sammanhang.



Modernisering av luftrummet

LFV fortsatte under 2023 arbetet med luftrumsprojektet Sweden Airspace Project (Swea), i samarbete med Swedavia. Projektet ska skapa en mer ändamålsenlig luftrumsstruktur för samtliga trafikflöden till och från Stockholmsområdet. Swea kommer att leda till positiva miljöeffekter genom minskad bränsleförbrukning för den flygtrafik som flyger till och från Stockholm Arlanda Airport. Om trafikvolymerna år 2027/2028 är i nivå med 2019 års volymer innebär genomförande av Swea att utsläppen till luft från flygtrafiken i svenskt luftrum förväntas minska med mellan 4 000 och 5 000 ton koldioxid per år.

Luftrumsprojektet Swea försenades och tidplanen har fått flyttas fram ett par år, vilket medför att de positiva effekterna på utsläppen dröjer. Den främsta orsaken var bristen på specifika kompetenser och prioriteringen av hur dessa kompetenser fördelades mellan uppdragen inom LFV.

Den första etappen av Swea inkluderar också en översyn av luftrummet i Göteborgsområdet. Det är delvis omodernt och bygger på förutsättningar som har förändrats sedan luftrummet skapades.

Swea utvidgades under året till att även omfatta utvecklandet av ett nytt koncept för att hantera trafiken till Stockholm Arlanda Airport. Konceptet innebär ett nytt sätt att tillämpa så kallade kurvade inflygningar, Established on RNP, i kombination med konventionella inflygningsmetoder. Det kommer att ge en mer flexibel användning av de rullbanor som finns på flygplatsen samt förkorta flygsträckor och minska eventuell väntetid i luftrummet.

Att LFVs flygledare hanterar både civil och militär trafik är världsunikt. I och med att den militära flygtrafiken ökar blir det allt vanligare att flygledare också utbildas till reservofficerare.

Militär flygtrafik

+14 %

... ökning av Försvarsmaktens flygrörelser i genomsnitt sedan 2019.

Verksamhetsområde:

Flygtrafiktjänst – flygsäkerhet

Ett LFV med flygsäkerheten i fokus

Flygsäkerheten har högsta prioritet hos hela LFV och genomsyrar all verksamhet. LFV bidrog inte till någon händelse där människor skadades eller omkom under året, och nådde därmed ICAO:s flygsäkerhetsmål.

För LFV är det viktigt att lära av händelser som inträffar för att ständigt utveckla flygsäkerhetsarbetet, både i den dagliga driften och i ett långsiktigt perspektiv. Därför utreds händelser som antas ha ett högt lärovärde eller som haft potential att vara allvarliga.

Alla uppsatta flygsäkerhetsmål i prestationsplanen för 2023 klarades, förutom målet om att alla utredningar ska vara slutförda inom 90 dagar.

Flygsäkerhetsorganisation med tydligt ansvar

Flygsäkerhet utgör grunden för LFVs verksamhet, där alla, från högsta ledningen till medarbetare i alla delar av organisationen, ska ha en grundläggande kännedom om och förståelse för flygsäkerhet och hur den påverkas av det arbete man utför. Flygsäkerhetskommittén, under ledning av generaldirektören, styr och följer upp LFVs flygsäkerhetsarbete. På de operativa enheterna finns ett tydligt och utpekat flygsäkerhetsansvar och ett ansvar för att skapa goda förutsättningar för alla medarbetare att ta sitt flygsäkerhetsansvar.

LFV arbetar strukturerat med flygsäkerhet. I LFVs operativa verksamhet finns det ett antal fokusområden som är speciellt intressanta ur ett flygsäkerhetsperspektiv. Händelser inom dessa områden analyseras extra och sammanställs i en rapport för respektive område. Analyserna av fokusområdena kan resultera i rekommendationer.

Fokusområden under året var separationsunderskridande, rullbaneintrång, drönare, flygning utan transponder, tekniska händelser, mänskliga faktorer och händelser kopplade till restriktionsområde eller farligt område. De två senare är nya fokusområden som under 2023 analyserats och vars rekommendationer kommer att utvärderas och omhändertas under 2024.

Säkerhetskultur inom flygsäkerhetsområdet

En stark säkerhetskultur är ett viktigt fundament inom hela LFVs verksamhet. För att utvärdera LFVs interna säkerhetskultur inom flygsäkerhet genomförde LFV under hösten 2023 en säkerhetskulturmätning, riktad till samtliga anställda. Det preliminära resultatet på övergripande nivå visar på en förflyttning i positiv riktning jämfört med tidigare mätningar. Resultatet analyseras och kommer att presenteras i början av 2024.

Trots fler flygrörelser jämfört med 2022 ökade inte antalet allvarliga händelser (såsom separationsunderskridande och rullbaneintrång) där LFV bidragit. Antalet inrapporterade avvikelser och driftstörningar låg på en stabil och hög nivå. Det visar på en god flygsäkerhetskultur med god rapporteringsvilja.

Rättvisekultur (Just Culture) är en del av säkerhetskulturen. EU definierar den som en kultur där medarbetare inte bestraffas för sina handlingar, underlåtenhet eller beslut som står i rimligt förhållande till de egna erfarenheterna och den egna utbildningen. Under året genomförde LFV aktiviteter för att bibehålla men också höja LFVs förmåga gällande en rättvis kultur.

Andra aktiviteter som genomförts under året är omarbetning av och utveckling av LFVs flygsäkerhetsplan, LFVs handbok för flygsäkerhetssystemet (SMS) och SMS-utbildning.

Nya regelkrav

EASA och Transportstyrelsen ställer krav på händelserapportering, där samtliga EU-stater ska rapportera i ett visst format, så kallad taxonomi, och enligt fastställda obligatoriska fält. För att anpassa vår rapportering till det nya formatet påbörjade LFV i slutet av 2023 ett genomförandeprojekt, som kommer löpa under 2024.

EU-kommissionen antog fem nya förordningar under 2023 som slår samman befintliga regler för hur system och komponenter för flygledningstjänst (ATM) och flygtrafiktjänster (ANS) ska fungera tillsammans. Syftet var att säkerställa ett modernare europeiskt ATM-nätverk och minska fragmenteringen på marknaden för markutrustning för flygledningstjänst. LFV behöver anpassa sina processer och rutiner för att säkerställa att utrustning uppfyller de nya kraven, en så kallad försäkran om uppfyllelse.

Alla säkerhetskritiska inslag i LFVs verksamhet och regler för LFVs certifierade tjänster finns nedbrutna och beskrivna i handböcker, processer, procedurer och instruktioner.

LFVS FOKUSOMRÅDEN INOM FLYGSÄKERHET:

- R/D-områden (händelser kopplade till restriktionsområde eller farligt område)
- Human Factors (Mänskliga faktorer)
- Separationsunderskridande
- Rullbaneintrång
- Obemannad luftfart
- Flygning utan transponder
- Tekniska händelser

Verksamhetsområde:

Totalförsvar och Robust flygtrafiktjänst

Ökat fokus på totalförsvaret

Det säkerhetspolitiska läget och ett ökat terrorhot under 2023 innebar ett hot mot Sveriges infrastruktur. LFV hade beredskapsfrågorna i fokus under hela året, och stor kraft lades på att stärka totalförsvarsförmågan.

Som beredskapsmyndighet ingår LFV i Beredskapssektorn Transporter, där Trafikverket har sektorsansvar och leder samordningen. Under året utökades samarbetet och utbytet mellan de myndigheter som ingår. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, tog 2023 fram en planeringsinriktning som ger beredskapsmyndigheterna vägledning i hur de ska bygga upp den civila beredskapen. LFV, liksom flera andra beredskapsmyndigheter, arbetar utifrån denna inriktning.

LFV fortsatte att stärka totalförsvarsförmågan inom ett antal utpekade fokusområden, bland annat genom rekrytering av ytterligare medarbetare med kompetens inom området

En viktig metod i att bygga upp försvarsförmågan är att öva, pröva och utvärdera. LFVs enheter och avdelningar genomför övningar löpande för att utveckla och anpassa förmågorna. Förutom dessa genomförs årligen en LFV-gemensam totalförsvarsövning. I november genomförde LFV sin största totalförsvarsövning någonsin, Leoniderna. Fokus under övningen var att öva uppstart av LFVs krigsorganisation, internt samarbete och extern samverkan. Totalt deltog 124 personer i övningen som förutom LFV-medarbetare även involverade deltagare från Försvarsmakten och andra myndigheter inom totalförsvaret. Övningen gav nyttiga erfarenheter och insikter inför vårt framtida arbete med totalförsvarsfrågorna, bland annat kring beslutsvägar och roller i centrala krisstaber.

Hotet mot Sveriges infrastruktur är fortsatt starkt. LFV har utvecklat sitt säkerhetsarbete, ett arbete som kommer att öka ytterligare de närmsta åren.



Under kommande år förväntas LFVs utveckling inom it-säkerhet intensifieras



LFV är förberedda för ett svenskt Natomedlemskap. Bland annat deltar LFV i Nato Resilience Committees Transport Group, analyserar Natos krav på beredskapsåtgärder, har en rutin för hantering av informationssäkerhet i Natosamarbetet samt deltar i en sektorsgemensam arbetsgrupp för likformighet och synergier. Dessutom är LFV medlem i Nordisk transportsamverkan, där även Danmark och Norge klivit in under året. Målet är en gemensam beredskapsplan för höjd beredskap och krig.

LFV och Swedavia fortsatte under 2023 sitt gemensamma projekt Copia, som gick in i nästa fas efter förstudie. Projektet syftar till att stärka flygplatsers försörjningsberedskap, det vill säga förmågan att både upprätthålla samhällsviktiga funktioner och att förse befolkningen med de varor och tjänster som krävs för att upprätthålla liv och hälsa. Copia är latin och betyder förråd.

LFV arbetade med att stärka förmågan att leverera flygtrafiktjänst i alla beredskapslägen, bland annat genom det anslagsfinansierade programmet Robust flygtrafiktjänst. Ett 15-tal projekt drevs inom programmet, till exempel inom områdena it- och informationssäkerhet samt radar och radioutrustning. I december 2023 avslutades programmet Robust flygtrafiktjänst och utvecklingsarbetet överlämnades till linjeorganisationen.

Säkerhetsskydd

Ett fortsatt allvarligt säkerhetspolitiskt läge och ett ökat terrorhot under 2023 innebar ett fortsatt starkt hot mot Sveriges infrastruktur, vilket även omfattade LFVs verksamhet. Även om hoten mot LFV bedöms ha ökat, så ökade inte antalet säkerhetsincidenter eller brott mot LFV under 2023 jämfört med tidigare år.

Utvecklingen av LFVs säkerhetsskyddsarbete fortsatte inom såväl personalsäkerhet som fysisk säkerhet och informationssäkerhet. Under året låg särskilt fokus på säkerhetsskyddsanalyser, ett arbete som tog stora steg framåt i hela organisationen. Analyserna är en förutsättning för den fortsatta utvecklingen inom alla områden av säkerhetsskydd.

De anslag för civilt försvar som LFV tilldelats 2023 användes för att stärka beredskap och totalförsvar samt till att utöka säkerhetsskyddsarbetet, bland annat genom rekrytering. Det försämrade säkerhetspolitiska läget och aviserade satsningar på totalförsvaret kommer att kräva ytterligare utveckling av säkerhetsarbetet inom LFV de närmsta åren.

Informationssäkerhet

Inom ramen för det systematiska informationssäkerhetsarbetet fortsatte arbetet med att utveckla ett ledningssystem för informationssäkerhet (LIS). Arbetet innebar att styrdokument uppdaterades samt att utbildning och förankring genomfördes.

Arbetet med informationssäkerhet rör hela LFVs verksamhet, och under året ägnades en stor del av arbetet åt löpande operativt stöd till verksamheten kring informationssäkerhetsfrågor. Under 2023 skedde en ökning av informationsklassningar, riskanalyser och it-säkerhetsklassningar av system, ett arbete som behöver fortsätta under 2024. Ett flertal nya direktiv från EU ställde krav på hantering av informationssäkerhetsrisker som har en potentiell påverkan på flygsäkerhet. Dessa identifierades och ska inarbetas i LFVs ledningssystem för informationssäkerhet. Informationssäkerhetsriskerna ska även tas hänsyn till när det gäller de administrativa och tekniska krav som ställs på it-system och it-tjänster.

Uppföljningar skedde kontinuerligt för att skatta verksamhetens kunskap om informationssäkerhet. De visade på ett fortsatt behov av att öka kunskapen kring informationssäkerhet i stort, i synnerhet kunskapen om ansvar, roller, informationshantering och informationsförvaltning. Vid utbildningar gavs möjlighet att ställa frågor för att öka kunskapen. Uppföljningar har även utförts i stor omfattning vid klassningar av information och system.

It-säkerhet

Risken för it-angrepp mot LFV är hög, vilket kräver en hög nivå av it-säkerhet för att möta de hot som verksamheten kan utsättas för. LFV påbörjade under året arbetet utifrån en flerårig handlingsplan som tagits fram. Planen ska styra och stödja it-säkerhetsarbetet genom att inrikta, prioritera och säkerställa resurser. Under kommande år förväntas LFVs utveckling inom it-säkerhet intensifieras och utgöra en ökad andel av myndighetens arbete.

Under 2023 fortsatte LFV att bygga upp och utveckla organisationen och verksamheten kring it-säkerhetsfrågor, samt utveckla och förvalta generella it-säkerhetslösningar. Kapaciteten och kompetensen inom it-säkerhet har förstärkts genom rekrytering och utbildningsinsatser. Inom sytemförvaltningen av administrativa och operativa system planerades och genomfördes åtgärder för att höja it-säkerheten. Arbetet kommer att fortsätta under kommande år.

LFV samverkade med myndigheter och branschföreträdare nationellt och internationellt och utbytte erfarenheter inom it-säkerhetsområdet. Flera medarbetare deltog också i Försvarsmaktens övning SAFE Cyber 2023, som handlade om att upptäcka och hantera it-säkerhetsincidenter.

Under året drevs flera it-säkerhetsprojekt för att öka förmågan och robustheten i flygtrafiktjänst i alla beredskapslägen. Ett prioriterat område är att öka förmågan att upptäcka och hantera säkerhetsincidenter. Där togs viktiga steg för att framöver etablera en loggplattform och säkerhetsövervakning av it-system.

Verksamhetsområde:

Övrig kommersiell verksamhet

Expertkompetens både nationellt och internationellt

LFV erbjuder flera olika flygtrafik- och flygplatstjänster. Med expertkompetens och mångårig erfarenhet levererar LFV tjänster till kunder i Sverige och internationellt.

LFV har lång erfarenhet av olika tekniska system och säkerställer drift och förvaltning av system och teknisk infrastruktur i enlighet med gällande internationell och nationell lagstiftning, normer och standarder. LFV levererar tekniska tjänster, till exempel en teknisk plattform för flyginformation, L-CAPS, och olika konsulttjänster inom exempelvis procedur och luftrumskonstruktion. Tjänster tillhandahålls dels från affärsverket, dels genom dotter- och intressebolag.

Tjänster via dotter- och intressebolag

Dotterbolaget LFV Aviation Consulting AB erbjuder konsulttjänster på en internationell marknad. Kunderna utgörs av flygtrafiktjänstleverantörer, flygplatser och luftfartsmyndigheter.

Dotterbolaget Aviseq Critical Communicaton AB (AVISEQ) levererar tekniska drift och underhållstjänster till flygtrafikcentraler, flygplatser, statliga myndigheter och företag i Sverige. AVISEQ levererar även exempelvis kritisk kommunikation med flera tjänster inom säkerhetsområdet. Under året levererade AVISEQ till kunder enligt avtal och utan några större störningar.

Intressebolaget Entry Point North AB (EPN) erbjuder grundläggande flygledarutbildning och utför andra tjänster och konsultuppdrag. Under året fortsatte bolaget driva utveckling mot en ökad digitalisering av utbildningen och nya tjänsteutbud och därigenom bredda och utveckla sitt utbud av tjänster. Verksamheten riktar sig främst till flygtrafiktjänsten och andra närliggande branscher. En viktig stomme utgörs av grundläggande flygledarutbildning på uppdrag av ägarna LFV, danska Naviair och AirNav Ireland. Bolaget säljer även konsulttjänster och utbildning till externa kunder. Försäljning har till exempel skett till flygplatser i de skandinaviska länderna, men även till kunder i Europa, Mellanöstern och Asien. EPN höll under hösten repetitionsutbildning för ukrainska flygledare, så att de är redo att flygleda civil trafik igen efter kriget.

Civila flygprocedurer och hinderanalyser

LFVs flygplatskunder är statliga, kommunala eller privata. För varje kund finns avtal som ligger till grund för leverans, informationsutbyte och uppföljning. Under 2023 fick LFV uppdrag att designa helikopterprocedurer, både till sjukhus och till strategiska platser ute i terrängen, där helikoptrar möter upp med vägambulans.

Under 2023 fortsatte SOLO-projektet (Start Och Landning Obemannade platser) där Sjöfartsverket är projektägare. LFV bidrog med procedurdesign av helikopterprocedurer och höll samman arbetet med flygsäkerhetsbedömningarna. I projektet deltog även Polisen, operatörer för sjuktransporter och Försvarsmakten.

Under 2023 ökade antalet förfrågningar från flygplatser och vindbolag om fördjupade utredningar för etablering av vindparker. Utredningarna baserades på LFVs flyghinderanalyser och dess eventuella påverkan på flygplatsers procedurer för instrumentinflygning.

I övrigt genomfördes periodiska översyner av flygplatsers procedurer för instrumentinflygning samt interna uppdrag för bland annat Försvarsmaktens flygledarskola och Arlanda.

Under 2023 ökade antalet förfrågningar om utredningar för etablering av vindparker







Flyghinderanalyser är en viktig del av LFVs arbete, inte minst som allt fler intressenter gör anspråk på luftrummet.

Verksamhetsområde:

Forskning och innovation

LFV är en efterfrågad forskningspartner

LFV bedriver sedan lång tid tillbaka ett brett arbete med forskning och innovation i samverkan med nationella och internationella partners. Forskningen fokuserar huvudsakligen på att förbättra de tjänster LFV levererar och omfattar både teknisk och operativ konceptutveckling.

Frågor som stod i fokus var minskad miljöpåverkan, flygsäkerhet, flexibel och skalbar tjänsteleverans samt ökad produktivitet och kostnadseffektivitet genom ökad AI och automation.

Forskningen som LFV bedriver finansieras helt och hållet med externa medel såsom statliga forskningsmedel från Trafikverket och innovationsmyndigheten Vinnova samt EU-medel från SESAR 3, Single European Sky ATM Research.

2023 drev FoI-enheten 15 nationella forskningsprojekt

SESAR-programmet

LFV är en viktig aktör inom det europeiska forskningsprogrammet SESAR 3, där fokus ligger på utvecklad flygtrafiktjänst. I stor konkurrens med många andra europeiska aktörer fick LFV tio forskningsinitiativ antagna för 2023. Dessa projekt tillhör kategorin Industrial Research och kan bli implementerade och driftsatta inom fem till åtta år.

Huvudsyftet med att LFV deltar i denna forskning är att se till att svenska särintressen tas om hand inom den gemensamma utvecklingen av europeisk luftfart. LFV lämnade under hösten in ytterligare tolv förslag till forskningsinitiativ under kategorin Exploratory Research.

Lösningar inom den kategorin beräknas ta över åtta år av vidare forskning och utveckling innan de kan driftsättas. Besked om finansiering av dessa väntas i februari 2024.

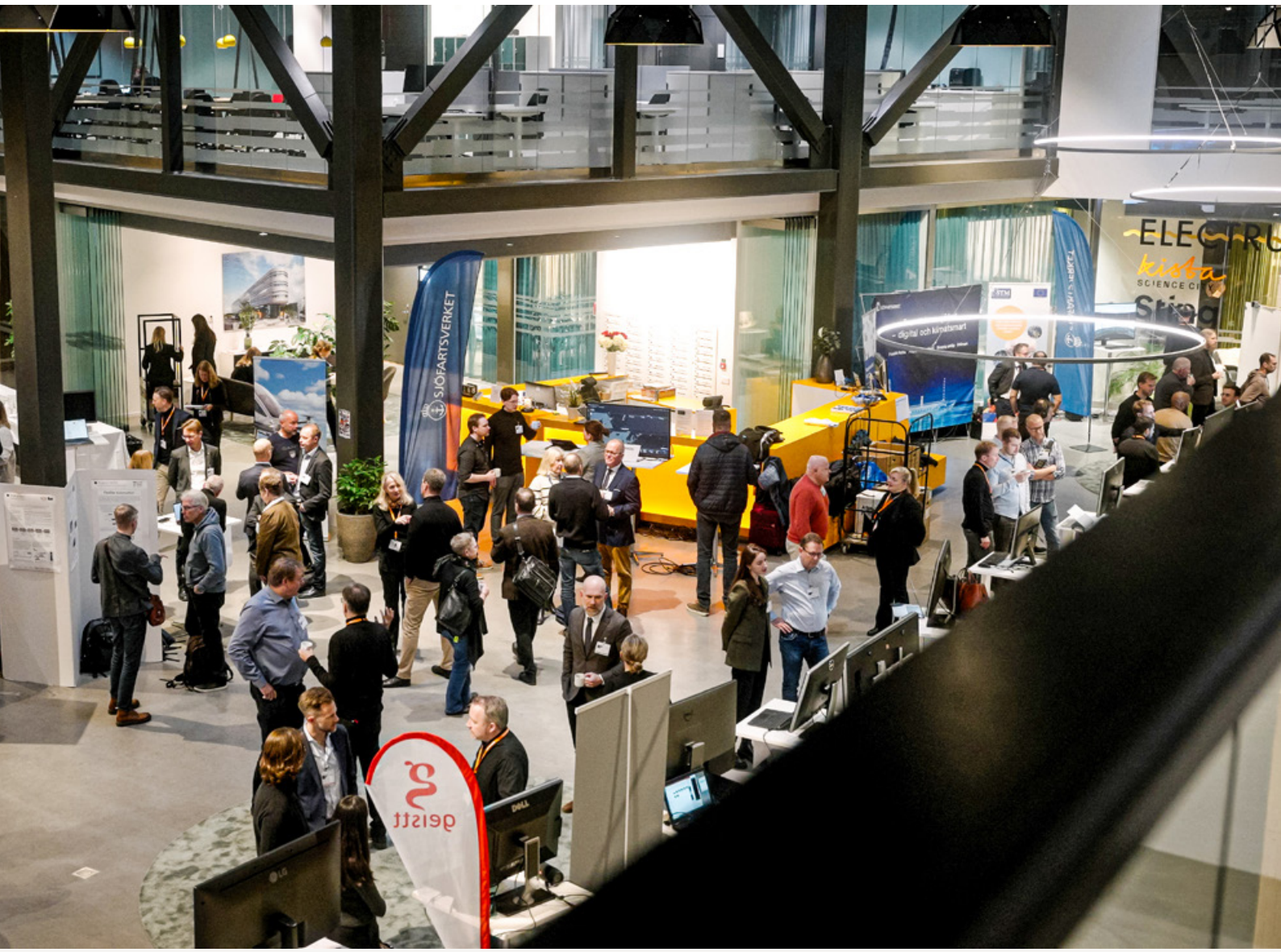
Nationella projekt

2023 drev FoI-enheten 15 nationella forskningsprojekt. Några av dessa genomfördes helt i egen regi, medan flera projekt utfördes tillsammans med industri, akademi och andra relevanta aktörer inom branschen. LFV arbetade med framtagning av bättre verktyg och systemstöd för flygledare, för att kunna erbjuda effektivare och kortare inflygningar till ankommande trafik. LFV drev även forskning kring trötthet (fatigue) hos flygledare och hur skift och schemaläggning påverkar flygledares trötthet.

I november presenterades en stor del av LFVs forskning inom automation i samband med Automationsdagarna i Kista. Utställare var LFV, Linköpings universitet, Sjöfartsverket och Trafikverket. Såväl internationella som nationella forskningsprojekt presenterades. Syftet var att erbjuda inspiration och erfarenhetsutbyte mellan deltagarna. Dagarna arrangerades av LFV i samarbete med Trafikverket.



LFV är en pådrivande kraft inom det europeiska forskningsprogrammet SESAR 3. Under 2023 antogs tio av LFVs forskningsinitiativ.



AiRMOUR

Drönartjänster med inriktning akutsjukvård

Forskningsprojektet AiRMOUR, urban air mobility emergency medical services in EU, utvecklar, demonstrerar och möjliggör drönartjänster i städer med inriktning mot behov inom sjukvård. AiRMOUR är ett tvärvetenskapligt konsortium med 13 partners. Förutom LFV ingick forskningsinstitut, flygmyndigheter, drönaroperatörer och leverantörer av akutsjukvård.

LFV bidrog i huvudsak med kunskap kring luftrum samt de regelverk som gäller. Det tvååriga projektet avslutades 2023.

Automationsprogram II

Automationslösningar för luftfart

Automationsprogrammet ett forskningsprogram bestående av fyra delar där varje del har sitt fokusområde. Huvudsyftet med programmet är att ta fram automationslösningar för luftfart och flygtrafikledning för att öka kostnadseffektiviteten och ge bättre säkerhet, ökad kapacitet och minskad klimatpåverkan.

Programmet drivs i samarbete mellan LFV, Linköpings universitet och Trafikverket. Programmet finansieras av Trafikverket. Höstens automationsdagar var en del av automationsprogrammet.

Säkerhetsbedömning 2030

Projektet undersökte dagens processer för säkerhetsbedömning och certifiering, och deras förmåga att upptäcka potentiella säkerhetsrisker. Projektet syfte var att förbättra och utveckla riktlinjer för identifiering av riskkällor för tre testfall med hög automation: Multi Remote Tower, generiska behörigheter för en route och Digital ATS och AI-baserat stöd för beslutsfattande.

Det viktigaste resultatet var den preliminära riktlinje som togs fram för flygsäkerhetsbedömning av automatiseringsöverraskningar, det vill säga oväntade händelser som uppstår på grund av automatisering.

Utvecklat miljö- och hållbarhetsarbete

LFV beslutade under året att utveckla sitt miljö- och hållbarhetsarbete. En miljöplan med planerade åtgärder för 2024 utarbetades och fastställdes. Dessutom beslutades att en ny miljöutredning ska genomföras, för att beräkna LFVs koldioxidutsläpp och kunna mäta och följa upp LFVs miljöpåverkan.

Kraven från omvärlden inom miljöområdet ökar. Bland annat ska EU:s system för handel med utsläppsrätter ses över, för att på sikt inkludera utsläppen av kväveoxider, vattenånga och partiklar, så kallade icke-koldioxidutsläpp. Det kommer att kräva en omställning för hela flygbranschen, där alla aktörer kommer att behöva ta ett större miljöansvar. För LFV kommer det att innebära krav på flygtrafiktjänst och luftrum som skapar förutsättningar för minskade utsläpp av såväl koldioxid som icke-koldioxid.

LFVs betydande miljöpåverkan

LFVs miljöpåverkan delas in i indirekt och direkt påverkan, där den direkta påverkan kommer från vår egen verksamhet. Det kan till exempel vara energianvändning i byggnader och anläggningar, utsläpp från tjänsteresor och upphandling och inköp av produkter och tjänster. Den indirekta påverkan sker utanför LFVs verksamhet, men där LFV kan vara med och påverka genom forskning och utveckling av luftfartsfrågor.

LFV fick tillsammans med 197 andra myndigheter ett regeringsuppdrag 2022 om att vidta energibesparande åtgärder. Uppdraget avslutades i mars 2023. LFV minskade den direkta miljöpåverkan från ägda fastigheter och lokaler genom att minska energianvändningen med 2,8 procent under året. Det mötte målet om att minska energianvändningen med 4 procent för hela perioden 2022–2026.

LFV minskade även koldioxidutsläppen från tjänsteresor med 34 procent per årsarbetare jämfört med år 2019, och nådde därmed målet om en 21-procentig minskning av koldioxidutsläpp per anställd från tjänsteresor år 2023. Det är dock en ökning med 3 procent jämfört med 2022, då LFVs koldioxidutsläpp per årsarbetare från tjänsteresor minskade med 37 procent jämfört med år 2019. Ökningen kan förklaras med att verksamheten återgick till ett normalläge efter covid-19-pandemin. En annan anledning är att flygledare reste mellan Umeå och Stockholm veckovis under 2023 för att starta flygtrafikledning på distans vid Umeå Airport. För att minska miljöpåverkan från den egna verksamheten beslutades att tjänsteresor med flyg inom LFV ska utföras med inblandning av biodrivmedel från och med den 1 januari 2024.

Ett omfattande arbete med uppdatering av inköpsprocessen inleddes, vilket också inkluderar tydligare fokus på hållbara inköp.

LFV uppdaterade sin generella miljöutbildning för anställda. Utbildningen omfattar både direkt och indirekt miljöpåverkan. LFV startade också en fördjupad och riktad miljöutbildning för flygledare.

För att påverka LFVs indirekta miljöpåverkan drev LFV projektet Swea, Sweden Airspace Project. Det handlar om en modernisering av luftrummet, vilket i första hand ska leda till positiva miljöeffekter genom minskad bränsleförbrukning för flygtrafik till och från Arlanda.

LFV arbetade också med förslag på utformning av det undre luftrummet, för att skapa bättre förutsättningar för säkrare och miljövänligare inflygningar till svenska flygplatser.

Forskning om höghöjdseffekter

Under de senaste åren har ett stort antal forskningsrapporter publicerats som stärker bilden av att de miljöeffekter som kommer av att utsläppen sker på hög höjd är mer omfattande än man tidigare trott. Utsläppen av kväveoxider, vattenånga och partiklar på hög höjd, så kallade icke-koldioxidutsläpp, står för två tredjedelar av flygets miljöpåverkan enligt de senaste uppskattningarna.

Under 2023 påbörjades forskningsprojektet CONCERTO inom ramen för SESAR, Single European Sky ATM Research. Projektet, där LFV är en partner, syftar till att väga höghöjdseffekter mot den extra bränsleförbrukning och de koldioxidutsläpp som kommer av att flyget skulle undvika problematiska områden i atmosfären. LFV kommer att samla kun-

Utsläpp

–34 %

... minskade LFVs koldioxidutsläpp per årsarbetare från tjänsteresor jämfört med år 2019.

skap om icke-koldioxidutsläpp och vilka operativa åtgärder som är möjliga att genomföra. Om vissa områden i luftrummet ska undvikas på grund av höghöjdseffekter kan det få operativa konsekvenser för LFVs utförande av flygtrafikledning. Både EU och Sverige vill reglera frågan.

Arbete med Agenda 2030

Agenda 2030 är en global handlingsplan för hållbar utveckling som antogs av FN år 2015. Huvudmålet är att uppnå en hållbar utveckling på social, ekonomisk och miljömässig nivå fram till år 2030. LFV har tidigare arbetat med 6 av 17 mål i agendan, men valde 2023 att fokusera på 2 av målen efter Statskontorets bedömning om att varje verksamhet ska arbeta med Agenda 2030 utifrån sina huvudsakliga uppgifter. De utvalda målen blev mål 9, Hållbar industri, innovationer och infrastruktur och mål 11, Hållbara städer och samhällen.

LFV bidrog under året till målen genom att bland annat bedriva forskning och utvecklingsprojekt med fokus på miljöförbättring, genomföra fördjupade miljöanalyser av trafikflöden i luftrummet och arbeta med utveckling av luftrum och systemstöd.





Energianvändningen i LFVs ägda fastigheter och lokaler minskade med 2,8 procent, vilket möter målet på 4 procent för hela perioden 2022–2026.



Ökade satsningar på att rekrytera kompetens

LFV ska ha en kultur, ett ledarskap och ett medarbetarskap där alla är delaktiga, arbetar för verksamhetens bästa och bidrar till verksamhetens mål.

Flera insatser genomfördes för att rekrytera nya medarbetare, till exempel ingenjörer, för att möta de nya och förändrade kraven på verksamheten. Ökade satsningar på rekrytering av flygledarelever, bland annat i sociala medier, gav stor effekt med många sökande.

Under året togs en ny inriktning för LFV fram. Den innehåller vision, mål och strategier för myndighetens verksamhet.

Arbetet med flygsäkerhetskulturen fortsatte under året, bland annat genom utbildningsinsatser för både chefer och medarbetare.

Ledarskap och medarbetarskap

LFV genomförde ett antal insatser inom ledarskapsutveckling under året. Bland annat satsade LFV på metod- och ledarträning inom Organizational Behavior Management (OBM). Utbildningen har tidigare bara erbjudits till chefer och ledare, men breddades 2023 till att inkludera till exempel projektledare, kommunikatörer och medarbetare på HR.

Ett samarbete med Sjöfartsverket för att erbjuda mentorprogram inleddes. Programmet ska ge juniora ledare möjlighet till individbaserad kompetensutveckling och leda till kunskaps- och erfarenhetsutbyte mellan adept och mentor.

Inom ramen för LFVs medarbetarutveckling startades ett arbete med att ta fram förslag på utbildningar och utvecklingsmöjligheter, där medarbetare från olika delar av organisationen deltar. Medarbetarutvecklingen ska inkludera alla anställda på LFV.

Under våren genomfördes en medarbetarundersökning. Resultatet från denna visade att index för engagemang ökat i positiv riktning. Områdena ledarskap, kultur och teameffektivitet var fortsatt oförändrat positiva, medan organisatorisk och social arbetsmiljö minskat något. Index för att rekommendera LFV som arbetsgivare försämrades jämfört med föregående års undersökning. Utifrån resultatet upprättas bland annat lokala åtgärdsplaner och mindre och tätare pulsmätningar inom valda områden görs.

Antal årsarbetare



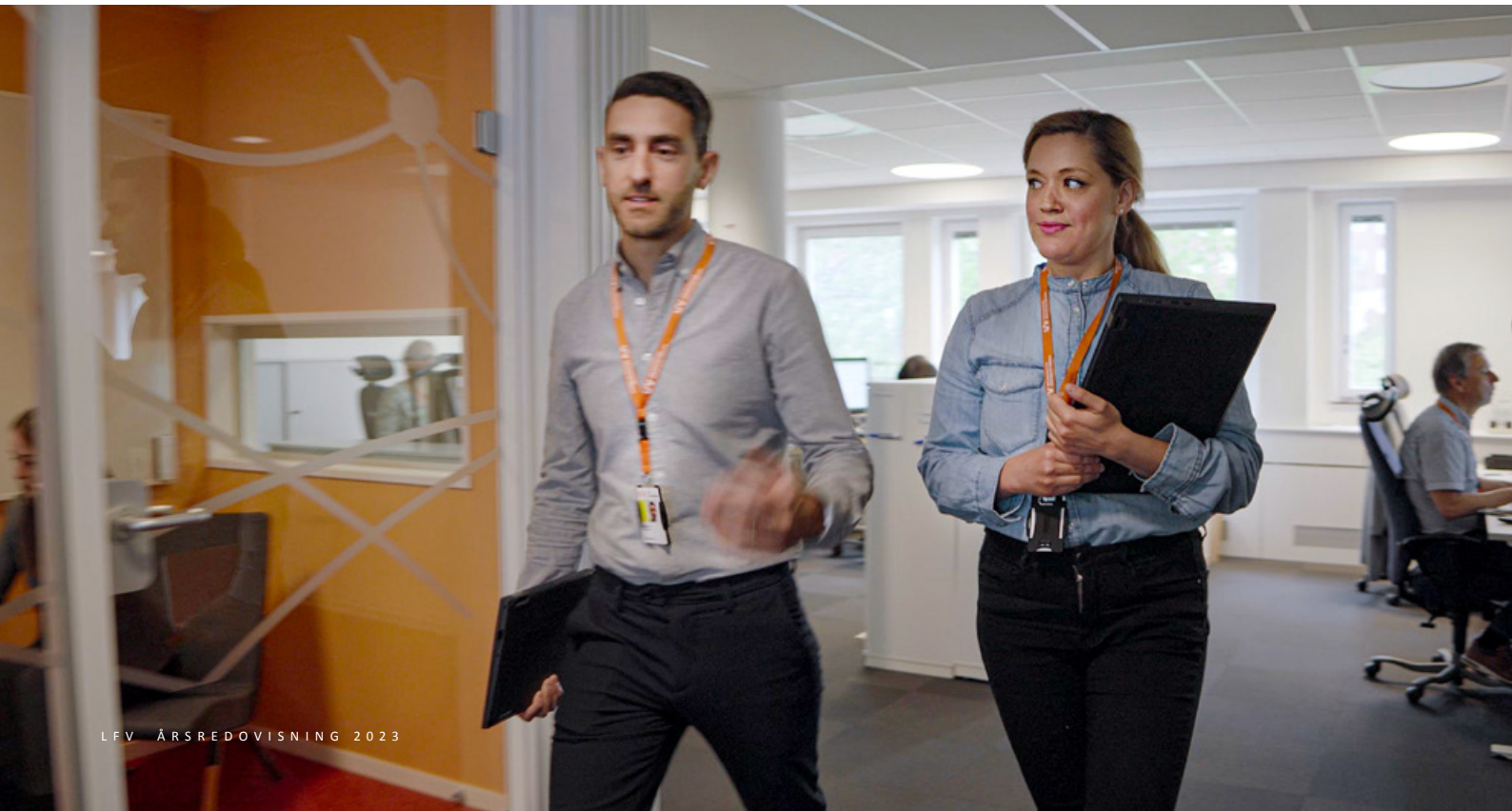
- Flygledare, 594 (48 %)
- Övrig personal, 645 (52 %)

Antal anställda



- Kvinnor, 494 (36 %)
- Män, 878 (64 %)

LFV intensifierar arbetet med att säkra kompetens. Under året har ett traineeprogram genomförts, liksom en satsning i sociala medier för att rekrytera flygledarelever.



I samarbete med Partsrådet pågick ett arbete för att utveckla och förbättra samverkan mellan LFV som arbetsgivare och personalorganisationerna. Partsrådet är en ideell organisation som består av arbetsgivare och fack inom staten. Samverkansarbetet genomfördes på flera organisatoriska nivåer.

Kompetensförsörjning

Arbetsgivarverket bedömer att det på tio års sikt behövs 350 000 nya statsanställda. Bristen på arbetskraft är mycket hög inom yrken som kräver spetskompetens, till exempel inom teknik och it, där även LFV har stora behov av kompetens. För att främja kompetensutbyte och kompetensutveckling mellan olika myndigheter, samt stärka statens arbetsgivarvarumärke i Östergötland, samarbetade LFV under 2023 med de övriga nio myndigheter som har sina huvudkontor i Östergötlands län. Ett resultat av samarbetet var att ett stödmaterial kring personallån togs fram och att informationsträffar för chefer och andra nyckelpersoner genomförts. Under 2024 går arbetet mer konkret på att uppmuntra och genomföra personallån mellan aktuella myndigheter.

Arbetet med kompetensförsörjning innebar även fortsatt fokus på att hantera kapacitets- och resursplanering. För att möta den hårda konkurrensen inom vissa kompetensområden och öka tillgången på kompetenser inom teknikområdet, tog LFV under året emot åtta traineer. Alla åtta anställdes på LFV efter avslutat traineeprogram. Rekryteringen av flygledarelever till de operativa avdelningarna fortsatte med oförminskad kraft. Antalet sökande var större än tidigare år. Rekryteringsprocessen utvecklades ytterligare, bland annat med hjälp av nya verktyg för urval av kandidater.

Arbetsmiljö

Arbetsmiljöarbetet hanterades systematiskt av cheferna. Det skedde bland annat genom regelbundna samtal med medarbetarna vid arbetsplatsträffar, skyddsronder, genomförda risk- och konsekvensanalyser vid förändringar, facklig samverkan och i samband med skyddskommittémöten på större arbetsställen.

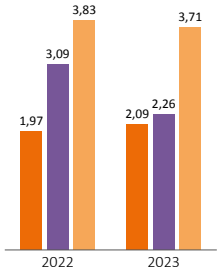
Jämställdhet

LFV strävar alltid efter en jämn könsfördelning, vilket är ett särskilt fokus i rekryteringsarbetet. LFV arbetade kompetensbaserat för att garantera att den som har bäst kompetens får tjänsten oavsett bakgrund och kön. För att kunna rikta kampanjer optimalt och nå rätt kandidater med rätt kompetens arbetade LFV också med att identifiera målgrupper. Könsfördelningen var under året totalt sätt oförändrad, med ett färre antal kvinnor än män. Andelen kvinnliga chefer var 36 procent. I den lönekartläggning som genomfördes 2023 identifierades inga osakliga löneskillnader mellan män och kvinnor.

LFVs varumärke

Lanseringen av LFVs nya inriktning Destination – ETT LFV bidrog till att bygga LFVs varumärke inifrån och ut. Alla medarbetare bjöds in till delaktighet genom workshops, där mål och strategier gjordes kända. Ett flertal kommunikationsinsatser synliggjorde och förtydligade på olika sätt vad den nya inriktningen innebar. Inriktningen införs den 1 januari 2024. I samband med den nya inriktningen togs en ny vision fram, vilket visualiserades genom en film som beskriver LFVs verksamhet och oss som arbetar här. Filmen publicerades även externt på LFVs webbplats och i sociala medier för att skapa kännedom om LFV och stärka varumärket.

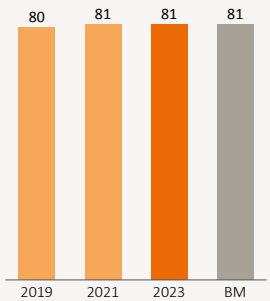
Sjukfrånvaro
(%)



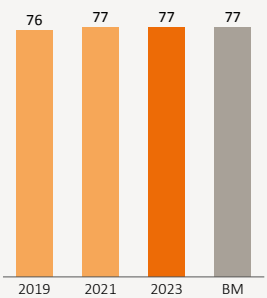
Den totala sjukfrånvaron för 2023 har minskat något från förgående år, dock har sjukfrånvaron 60 dagar eller mer ökat i jämförelse med föregående år.

Medarbetarundersökning 2023

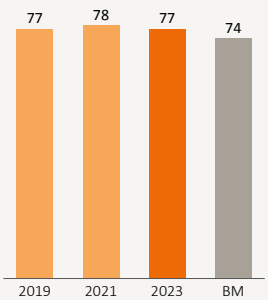
Ledarskapsindex



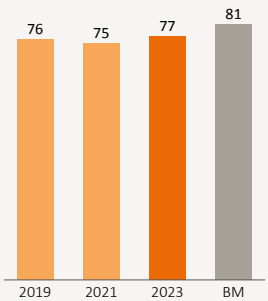
Teameffektivitet



Organisatorisk och social arbetsmiljö



Engagemangsindex



Medarbetarundersökningens siffror gäller enbart affärsverket.
BM = Benchmark

Samarbeten bygger flyginfrastrukturen



A6
Sammanslutning av tolv leverantörer av flygtrafiktjänster för att driva utvecklingen av det europeiska flyget framåt inom ramen för SESAR.

BEREDSKAPSSEKTOR TRANSPORTER
Samarbete inom transportsektorn, där Trafikverket är sektorsansvarig.

BOREALIS
Allians mellan nio nordeuropeiska leverantörer av flygtrafiktjänster som arbetar för att erbjuda flygbolagen raka flygvägar i norra Europa.

CANSO
Global intresseorganisation främst för leverantörer av flygtrafiktjänster.

CINEA
Ansvarar för att utveckla det europeiska transportsystemet.

COOPANS
Samarbete mellan sex europeiska flygtrafiktjänstleverantörer för att samordna utvecklingen av ett gemensamt flygtrafikledningssystem.

EASA
Gemensam europeisk flygsäkerhetsmyndighet.

EUROCONTROL
Organisation för samordning av flygtrafiken i det europeiska luftrummet.

FÖRENINGEN SVENSKT FLYG
Intresseorganisation för flygbranschen i Sverige.

FÖRSVARSMAKTEN
Sedan 1978 är civil och militär flygtrafiktjänst integrerad i Sverige.

ICAO
FN-organ med uppgift att bidra till ökad flygsäkerhet genom gemensamma regler inom bland annat flygtrafiktjänst.

LIU
Linköpings universitet.

SESAR
LFV deltar i EU-programmet SESAR, Single European Sky ATM Research, genom COOPANS.

SVENSKA REGIONALA FLYGPLATSER
Ett samarbetsorgan för Sveriges icke-statliga flygplatser.

SWEDAVIA
Statligt ägt bolag som driver tio flygplatser.



TRAFIKVERKET
Myndighet som ansvarar för planering, byggnad och användning av transportsystemet för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart.

TRANSPORTSTYRELSEN
Tillsynsmyndighet över LFV. LFV samverkar med Transportstyrelsen kring utformning av regler och kontroller för luftfarten.

VINNOVA
Innovationsmyndighet med uppdrag att stärka Sveriges innovationsförmåga och bidra till hållbar tillväxt.

Viktigt med internationella samarbeten

Genom att medverka i internationella samarbeten kan LFV påverka framtagandet av nya regleringar. Under året deltog LFV i flera samarbeten för att utveckla flygledningstjänsten och driva frågor om bland annat drönartrafik, fria flygvägar och miljöutveckling.

Single European Sky II+

Single European Sky (SES II+) är ett initiativ från EU-kommissionen för att kunna möta bland annat kommande krav på ökad kapacitet, modernisering av tekniska system, flexibilitet, digitalisering, drönare och kostnadseffektivitet. Trots omvärldsläget ansåg EU-kommissionen att utvecklingen av SES II+ skulle fortsätta. Förhandlingarna slutfördes inte 2023, då det saknades samsyn i frågorna mellan kommissionen, EU-parlamentet och medlemsstaterna. Målet är att ett nytt regelverk ska vara beslutat och i drift till 2025.

Eurocontrol

Eurocontrol samordnar det europeiska flyget. De är inte ett EU-organ, men arbetar på uppdrag av EU-kommissionen. EU-kommissionen drev frågan om att Eurocontrol ska ha en starkare roll i harmoniseringen för ökad tillgänglighet i luftrummet. En av Eurocontrols uppgifter är att driva utvecklingen kring prestationskraven. Prestationskraven är lagkrav som EU ställer på medlemsländernas flygtrafiktjänstleverantörer inom områdena flygsäkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet. Prestationsmålen fastställs i referensperioder.

COOPANS

LFV ingår i samarbetet COOPANS (COOPeration between ANS providers), där leverantörer av flygtrafiktjänster från Danmark, Irland, Österrike, Portugal och Kroatien samordnar utvecklingen av ett gemensamt flygtrafikledningssystem.

COOPANS genomförde fortlöpande utveckling och driftsättningar av nya versioner av flygtrafikledningssystemet. LFV tog en särskilt aktiv roll i COOPANS kring utvecklingen av System Wide Information Management (SWIM), en ny standard för informationsutbyte mellan system inom flygbranschen.

COOPANS står inför stora utmaningar i och med de europeiska förordningskraven på modernisering av flygtrafikledningssystemen. Kraven medför väsentliga investeringar, samtidigt som det finns ett behov av kontinuerlig utveckling och anpassning av systemen.

SESAR 3

En stor del av LFVs internationella forskning inom luftrumsutveckling ryms under forskningsprogrammet SESAR som leds av SESAR Joint Undertaking. Under hösten har det tredje programmet i ordning, Single European Sky Air Research 3, SESAR 3, startat. Fokus ligger på att använda den senaste digitala tekniken för att utveckla Europas luftrum. SESAR 3 ska även göra det möjligt att hantera den framtida tillväxten och mångfalden av flygtrafik på ett säkert och effektivt sätt, samtidigt som miljöpåverkan minimeras.

LFV samarbetar med flera olika organisationer inom SESAR, nationellt och internationellt. Bland dessa kan nämnas Borealis, Swedavia AB, Linköpings universitet, Eurocontrol och Thales. LFV medverkar även i SESAR Deployment Manager (SDM), den organisation som har hand om implementeringen av forskningsresultaten.

I början av 2023 godkändes starten av SESAR 3-projektet CONCERTO, som drivs av Borealis och Thales. CONCERTO ska se över möjligheten att minska koldioxidutsläpp och hur flygets kondensstrimmors påverkan på hög höjd kan minskas.

Investeringar

Nya regleringar, ökade krav på kapacitet, ökade samhällskrav på flygtrafiktjänsten i alla beredskapslägen har lett till att investeringstakten ökat de senaste åren. LFV genomför såväl nyinvesteringar som fortlöpande uppgraderingar av tekniska system, infrastruktur och arbetsmetodik.

	Utfall* 2020	Utfall 2021	Utfall 2022	Plan 2023	Utfall 2023
Anskaffning och utveckling av nya investeringar					
ATM-utrustning	195	123	76	268	70
Radarutrustning	63	70	67	39	90
Kommunikationsutrustning	28	22	41	69	44
Radioutrustning	205	108	142	125	158
Byggnader	16	9	6	16	12
It	19	15	16	15	28
Kommersiella investeringar	2	7	—	—	—
Beredskapstillgångar	—	1	1	11	0
Övrigt	1	3	1	5	2
Summa utgifter för anskaffning och utveckling	**529**	**358***	**350**	**548**	**405**
Varav investeringar i anläggningstillgångar	529	358	350	548	405
Finansiering					
Egna medel	529	356	344	537	399
Anslag	—	2	6	11	6
Summa finansiering av anskaffning och utveckling	**529**	**358**	**350**	**548**	**405**
Vidmakthållande av befintliga investeringar					
ATM-utrustning	3	4	7	14	3
Radarutrustning	11	2	4	6	12
Kommunikationsutrustning	13	15	18	16	30
Radioutrustning	1	—	—	16	—
Byggnader	2	7	6	9	2
Summa utgifter för vidmakthållande	**28**	**28**	**35**	**60**	—
Varav investeringar i anläggningstillgångar	28	28	35	60	48
Finansiering					
Egna medel	28	28	35	60	48
Summa finansiering av vidmakthållande	**28**	**28**	**35**	**60**	**48**
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	**557**	**386**	**385**	**607**	**452**

* Exklusive förvärv av dotterbolag 193 mkr.

Under 2023 skedde ny- och ersättningsinvesteringar för att möta ställda krav på funktionalitet, flygsäkerhet, kapacitet och regularitet samt kostnadseffektivitet. Omfattande nyinvesteringar genomfördes i infrastruktur för en robust flygtrafiktjänst, framför allt inom övervakningsområdet, radar, kommunikation och radio.

Utfallet 2023 är högre än 2022, men lägre jämfört med investeringsplanen för 2023 (enligt Treårsplanen 2024–2026 lämnad 1 mars 2022). Det är framförallt investeringsutfall för ATM-utrustning som är lägre, medan nyinvesteringar i radar- och radioutrustning och it är högre. Lägre utfall än planerat beror dels på att en del planerade projekt flyttades till kommande år, dels på ändrade förutsättningar för vissa projekt.

Finansiering av investeringar sker i huvudsak med egna medel. En mindre del, företrädesvis beredskapstillgångar, finansieras med anslaget Civilt försvar. Anslaget Infrastruktur för flygtrafiktjänst utnyttjas i takt med årliga avskrivningar av investeringar som faller inom ramen för anslagets ändamål. Investeringsutgiften vid anskaffningstillfället finansieras med egna medel.

Investeringar i ATM-utrustning inom ramen för COOPANS-samarbetet fortsatte under året. Bland annat driftsattes nya systemreleaser av flygtrafikledningssystemet TopSky och arbetet med kontrakterade systemversioner fortsatte. Förberedelser pågår för en modernisering av flygtrafikledningssystemet inom den närmaste femårsperioden. Det medförde att årets investeringar inriktades mot nödvändiga uppdateringar för att säkerställa tillgänglighet och säkerhet. Under året arbetade LFV, genom en aktiv roll i COOPANS, med utvecklingen av System Wide Information Management (SWIM). SWIM är en ny standard för informationsutbyte mellan system inom flygbranschen som införs genom en EU-förordning 2025.

LFV har de senaste åren utvecklat och investerat i infrastruktur för flygtrafikledning på distans, Remote Tower Services (RTS). Under 2023 skedde investeringar i tekniska lösningar för RTS för två av Swedavias flygplatser, som ska flygtrafikledas från kontrollcentralen för flygtrafikledning på distans (RTC) i Stockholm. Totalt är det fyra flygplatser som ska ledas från RTC Stockholm varav två driftsattes 2021, en 2023 och den fjärde förväntas driftsättas 2024.

Den högre investeringstakten de senaste åren inom framför allt robust flygtrafiktjänst har inneburit utmaningar med resurser och genomförandeförmåga, att ha tillräckligt med resurser och rätt kompetens för att klara den högre takten samtidigt som löpande underhåll och vidmakthållande ska genomföras. De närmaste, kommande åren väntas investeringarna ligga på en fortsatt relativt hög nivå, med investeringar i huvudsak i ATM-, radar- samt radio- och kommunikationsutrustning. Arbetet med robusthöjande initiativ och projekt kommer att fortsätta.



Intern styrning och kontroll

LFVs arbete med intern styrning och kontroll utgår från de uppgifter och mål som framgår av instruktion, regleringsbrev och av andra författningar och regeringsbeslut. I processen ingår riskanalys, kontrollåtgärder, uppföljning, dokumentation och bedömning.

Av myndighetsförordningen (2007:515) framgår att det vid myndigheten ska finnas en intern styrning och kontroll som fungerar på ett betryggande sätt. Förordning (2007:603) om intern styrning och kontroll ställer ytterligare krav på att den interna styrningen ska vara integrerad i verksamheten och vara ett verktyg för ledningens styrning.

Processen för intern styrning och kontroll

LFVs verksamhet planeras, styrs och följs upp mot uppsatta mål i en verksamhetsplan med tillhörande ekonomisk plan som styrelsen godkänt. Denna plan lämnas årligen, senast 1 mars, in till regeringen i enligt med förordningen (2000:605) om årsredovisning- och budgetunderlag. Planerna, vanligen med ett femårsperspektiv, tas fram med beaktande av de grundläggande momenten; riskanalys, kontrollåtgärder, uppföljning, dokumentation och bedömning. Inför varje verksamhetsplanperiod inleds planeringen med analyser och strategiska diskussioner för att ta fram mål där både interna och externa faktorer riskbedöms. Detta utgör grund för revidering av strategier, huvudmål, verksamhetsplan och risker under den period planen gäller.

Den interna styrningen och kontrollen säkerställs genom LFVs organisation, arbetsordning och delegeringar, policys och riktlinjer. Processen för intern styrning och kontroll är till stor del integrerad i LFVs verksamhetsstyrning. Processen innefattar även arbete och kontrollåtgärder för att förebygga att verksamheten utsätts för korruption, otillbörlig påverkan, bedrägeri och andra oegentligheter. Styrande dokument, instruktioner och samtliga väsentliga processer inklusive beskrivningar är samlade och dokumenterade i LFVs verksamhetsledningssystem och dokumenthanteringssystem.

Uppföljning och analys av utfall mot planer sker löpande under året, månads- och kvartalsvis. Rapportering sker till ledning och styrelsen från verksamheten utifrån huvud- och verksamhetsmål samt finansiell rapportering. Andra viktiga komponenter i kontrollmiljön utgörs av ledningens löpande kommunikation och dialoger med verksamheten, ledningens bedömningar och beslut, information och inbyggda kontroller i processer.

Intern och extern revision

LFV omfattas av Internrevisionsförordningen (2006:1228) och har en inrättad internrevisionsfunktion. Utifrån analys av verksamhetens risker granskar internrevisionen om ledningens interna styrning och kontroll är utformad så att myndigheten med rimlig säkerhet fullgör sina uppgifter, uppnår verksamhetens mål och uppfyller kraven enligt myndighetsförordningen. Resultatet från granskningen rapporteras kontinuerligt till styrelsen. LFV arbetar löpande med att omhänderta internrevisionens iakttagelser.

Utöver detta omfattas LFV av flertal andra revisioner. Bland annat sker årliga revisioner av Riksrevisionen samt andra externa revisioner såsom för externa bidrag, ISO-revisioner, certifikat och andra interna och externa kvalitetsrevisioner med mera.

Riskhantering

LFVs riskhantering utgör ett väsentligt verktyg för LFV att nå uppsatta mål och därmed begränsa eller förhindra oacceptabla förluster, skador och störningar. LFVs riskprocess utgår från uppsatta huvudmål och är integrerad i verksamhetsplaneringen och uppföljningen.

Riskhanteringen sker i fem steg, där grundorsaker fastställs och risker värderas, hanteras och rapporteras. Löpande uppföljning av identifierade risker har fokus på mitigerande åtgärder.

Respektive koncernenhet hanterar både verksamhets-, projekt- och processrisker inom sina respektive ansvarsområden. Koncernledningen och styrelsen fokuserar på topprisker, det vill säga de risker som åsatts högst riskvärde och som har en tydlig koppling till och väsentlig påverkan på huvudmålen. Uppföljning sker månadsvis i koncernledningen och kvartalsvis i styrelsen.

Förändrad riskbild och åtgärder för att stärka kontrollmiljön

Under året har LFV fortsatt arbetet med frågor rörande it- och informationssäkerhet och genomförandet av beslutade handlingsplaner pågår. Det nya säkerhetspolitiska läget efter februari 2022 och den ökade hotbilden i stort i samhället har fått påverkan på riskbedömningen. Risknivån ligger fortsatt på en hög nivå. Säkerhetsskyddsanalys och säkerhetsplan enligt säkerhetsskyddslagstiftningen har uppdaterats under hösten. Organisationen har även stärkts upp kring dessa frågor. Arbetet med åtgärder kommer att fortsätta även kommande år.

Område (perspektiv i verksamhetsplan)	Risk	Beskrivning	Hantering
Verksamhet och leverans	Flygsäkerhet	LFVs flygtrafikledning ska kännetecknas av hög flygsäkerhet och effektivitet. För att bibehålla en hög flygsäkerhet och minimera sannolikheten för att flygsäkerhetshändelser inträffar, bedrivs ett kontinuerligt och systematiskt flygsäkerhetsarbete på alla nivåer inom LFV. Sannolikheten för att en allvarlig händelse, med bidrag från LFVs tjänsteutövning skulle inträffa bedöms vara väldigt låg.	LFV säkerställer genom sina processer att förändringar i verksamhet/system analyseras, utförs systematiskt samt enhetligt genom uppföljningar av säkerhetskriterier och övervakningskriterier för att minimera flygsäkerhetsriskerna så långt som rimligt möjligt. Utöver utredning av varje enskild incident arbetar LFV löpande med fokusområden (samt vid behov identifierade problemområden) för att proaktivt hantera flygsäkerhetsrisker. Under 2023 har två nya fokusområden tillkommit utifrån rådande trender och identifierade problemområden. En kontinuerlig analys görs av händelser inom respektive fokusområde. Utifrån dessa analyser tas sedan rekommendationer fram, som sedan följs upp.
	Flygtrafiktjänst i alla beredskapsskeden	Inom LFV pågår ett omfattande arbete för att stärka civilförsvars- och krisförmågan samt öka infrastrukturens robusthet. Det finns en risk att LFV inte uppnår tillräcklig förmåga inom planlagd tid på grund av att kris- och totalförsvarsarbetet inte är etablerat fullt ut i LFV.	LFVs arbete fortsätter med att stärka och vidareutveckla förmågorna kopplade till civil beredskap för att nå huvudmålet Ett funktionellt totalförsvar. Förmågorna som stärks och vidareutvecklas avser teknik, organisation och förfaranden men också samarbeten med externa parter.
	Informations- och IT-säkerhet	Det säkerhetspolitiska läget och dagens hotbild ger att LFV kan drabbas av händelser som innebär att system blir otillgängliga, att information förändras, förstörs eller läcker ut, eller kommer obehöriga till del. Behovet av att skydda känslig information har ökat.	LFV arbetar med administrativa och tekniska åtgärder för att stärka informations- och IT-säkerheten. Utifrån en handlingsplan arbetar LFV med att bland annat uppdatera styrdokument, genomföra utbildningar och ge löpande stöd till verksamheterna. Fokus ligger på att etablera gemensamma säkerhetsfunktioner, identifiera risker och potentiell påverkan på LFV system, förbättra LFV informationshantering och öka antalet genomförda IT-säkerhetsklassningar av system.
	Drönare i luftrummet	Den ökade förekomsten av drönare i det svenska luftrummet innebär att det finns en risk för kollisioner mellan drönare och bemannat flyg, både utifrån kompetensbrist hos drönarpiloter, misstag eller ont uppsåt.	Under året vidtog LFV en rad initiativ för att minska drönarrisken, så som arbete med LFVs regeringsuppdrag kopplat till obemannad luftfart, utveckling av drönartjänster och informationskampanjer.
Ekonomi	LFVs ekonomi och finansiering	LFVs ekonomi under kommande år kommer att påverkas av hur det EU-reglerade avgiftssystemet utvecklas. Det finns en risk att kraven på kostnadseffektiviseringar blir högre än de antaganden som gjorts i den ekonomiska planen och/eller att trafikutvecklingen avviker från LFVs prognos. Det finns stora osäkerheter kring framtida mål och regelverk men även kring finansieringsmodellen med olika finansiärer.	Utvecklingen av EU-regelverk och mål har bevakats. LFV har lämnat första underlag till Transportstyrelsen för kommande referensperiod. För att få gehör har LFV dessutom haft möten med Transportstyrelsen och deltagit i de konsultationer som Transportstyrelsen har arrangerat med branschen. LFV arbetar även de delar av verksamheten som finansieras genom anslag, bidrag eller av kunder för att säkerställa måluppfyllnad.
	Valutarisk	Valutarisk definieras som den resultateffekt en valutakursförändring får på LFVs resultat.	Risken begränsas genom valutasäkring på termin av kända framtida flöden. Ett intervall styr minsta andel säkrat inom en viss period. Valutasäkring av undervägsavgifter sker enligt särskild rutin.
	Kreditrisk	Kreditrisk definieras som risken för att motparten i en transaktion inte kan fullfölja sitt engagemang. LFV har en stor överskottslikviditet kopplad till pensionsskulden att förvalta.	För att begränsa kreditrisken vid placering regleras motparter, instrument, löptid och tillåten placering i LFVs finanspolicy. Placering får ske i statsskuldsväxlar, statsobligationer, inlåning i bank med tillsyn av finansinspektionen, certifikat hos motpart helägt av svenska staten eller med motsvarande kreditvärdighet K1 och i obligationer hos motpart helägt av svenska staten eller med lägsta kreditvärdighet A (Standard & Poors) och A2 (Moody's).
Övriga risker	Bedrägeri och korruption	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 med mera är definierade och dokumenterade. Därutöver finns ytterligare dokument som bidrar till att tydliggöra regelverk och LFVs inställning i dessa frågor.

Finansiella rapporter LFV 2023



Resultaträkning

		KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
MKR	Not	2023	2022	2023	2022
RÖRELSENS INTÄKTER					
Luftfartsintäkter	1	2 880	2 233	2 880	2 233
Aktiverat arbete för egen räkning		72	67	49	31
Intäkter av anslag		347	213	347	213
Övriga rörelseintäkter	2	285	277	198	196
SUMMA RÖRELSENS INTÄKTER		**3 584**	**2 790**	**3 474**	**2 673**
RÖRELSENS KOSTNADER					
Personalkostnader	3	–2 177	–1 949	–2 018	–1 799
Diverse externa kostnader	4	–623	–557	–668	–570
Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	5	–360	–341	–285	–258
SUMMA RÖRELSENS KOSTNADER		**–3 160**	**–2 848**	**–2 970**	**–2 627**
Resultat från andelar i intresseföretag	6	9	10	—	—
RÖRELSERESULTAT		**432**	**–48**	**503**	**46**
RESULTAT FRÅN FINANSIELLA INVESTERINGAR					
Resultat från andelar i koncernföretag	7	0	—	–65	—
Ränteintäkter	8	158	34	153	33
Räntekostnader och liknande resultatposter	9	–539	–2	–539	–2
SUMMA FINANSIELLA POSTER		**–380**	**32**	**–451**	**31**
RESULTAT EFTER FINANSIELLA POSTER		**52**	**–16**	**53**	**77**
Skatt/skattemotsvarighet på årets resultat	10	–1	0	—	—
ÅRETS RESULTAT		**51**	**–16**	**53**	**77**
Tillkommer:					
Försäkringsteknisk omvärdering av pensionsskulden	19, 20	–58	10	–58	10
TOTALRESULTAT EFTER OMVÄRDERING AV PENSIONSSKULDEN		**–6**	**–6**	**–5**	**87**

Kommentarer till resultaträkning

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

Resultatet i LFV-koncernen (LFV) efter finansiella poster uppgår till 52 mkr (–16). Totalresultat efter försäkringsteknisk omvärdering av pensionsskulden uppgår till –6 mkr (–6). Den ekonomiska planen (budget) för 2023, budgetunderlaget som lämnats i Treårsplanen till regeringen 1 mars 2023, visade ett resultat efter finansiella poster på 0 mkr och ett totalresultat på –57 mkr.

Att resultatet är bättre än budget och föregående år beror i huvudsak på högre luftfartsintäkter genom det så kallade avgiftssystemets konstruktion. På kostnadssidan är det personalkostnaderna och finansiella kostnader i form av ränta/indexering av pensionsskulden som ökat mest jämfört med 2022. De högre luftfartsintäkterna följer av ersättning för de högre pensionskostnader och andra intäktskorrigering hänförligt till inflation, trafikutveckling med mera. Resultatet 121 mkr enligt prognosen i delårsrapporten per 30 september 2023 var 121 mkr. Avvikelsen i utfall förklaras främst av nedskrivning av koncernmässig goodwill om 66 mkr per 31 december 2023.

Rörelsens intäkter

Rörelseintäkterna uppgår till 3 584 mkr (2 790), en ökning med 794 mkr.

Luftfartsintäkter

Av de totala rörelseintäkterna är utfallet för luftfartsintäkterna 2 880 mkr (2 233), vilket motsvarar 80 procent (80) av totala intäkter, varav undervägs- och terminalavgifterna uppgår till 2 332 mkr (1 800).

LFVs intäkter för flygtrafiktjänst en route (undervägs) och för Terminal Stockholm-Arlanda baseras på beslutade avgiftsnivåer och antal service units. Service units en route ökade 2023 med 7,8 procent jämfört med 2022 (–30,2 procent jämfört med 2019).

Inför 2023 blev den svenska prestationsplanen för RP3 (2020–2024) beslutad av EU. Avgifterna 2023 är därmed fastställda och inte bara preliminära såsom de var för faktureringen under 2022. Undervägsavgiften för 2023 har höjts med 22,8 procent och terminalavgiften med 18,3 procent jämfört med 2022. Avgiftsförändringarna innebär högre fakturerade intäkter per service unit. I avgifterna för 2023 ingår en första sjundedel av underskotten från 2020–2022 som ska tas på avgiften under en sjuårsperiod från och med 2023.

I RP3-regelverket (såsom för RP2) finns en inbyggd riskdelningsmekanism gällande trafik och inflation. Den kopplar till det verkliga trafikutfallet respektive den verkliga inflationen jämfört med de prognoser som ligger till grund för prestationsplanen, och påverkar storleken på avgiftsintäkterna. För 2023 har effekten av riskdelningsmekanismen avseende flygtrafik beräknats utifrån skillnaden mellan Eurocontrols prognos från juni 2022, som används i den beslutade prestationsplanen, och LFVs prognos från december 2022. Effekter har även beräknats avseende skillnaden mellan inflationsprognosen i prestationsplanen och verklig inflation 2023. I enlighet med regelverket har intäkter även reserverats för okontrollerbara pensionskostnader där skillnaden mellan prestationsplanen och utfall har reserverats som en fordran för 2023.

Avseende terminalavgifterna för Stockholm-Arlanda har en reservering gjorts för böter på knappt 3 mkr då kapacitetsmålet inte nåddes 2023.

Intäktskorrigeringsposterna uppgår sammantaget till 381 mkr (357). En slutavstämning har gjorts i årsbokslutet av intäkterna från undervägs- och terminalavgifterna för åren 2020–2022 med underlag från Transportstyrelsen. Avstämningen har inneburit en positiv påverkan på intäkterna 2023 med 50 mkr.

Ersättning för lokal flygtrafiktjänst på statliga och militära flygplatser uppgår till 549 mkr (433). Högre intäkter jämfört med föregående år förklaras främst av ersättning för de högre pensionskostnaderna som LFV har under 2023 jämfört med 2022 samt av ökat öppethållande på flygplatserna.

Aktivering av arbete för egen räkning

Värdet av aktiverat arbete för egen räkning hänförligt till investeringsprojekt uppgår till 72 mkr (67).

Intäkter av anslag

Anslagsintäkterna uppgår till 347 mkr (213). Årets utfall är hänförligt till anslagsposterna Civilt försvar, Infrastruktur för flygtrafiktjänst samt Obemannad luftfart inom utgiftsområde 22. Anslagsverksamheten har successivt ökat de senaste åren och ligger för 2023 högre jämfört 2022 för alla tre ramanslagen, sammantaget 134 mkr. Utfallet är 48 mkr lägre än budget.

Övriga rörelseintäkter

Övriga rörelseintäkter uppgår till 285 mkr (277), varav intäkter från kommersiella tjänster uppgår till 173 mkr (167). Bidragsintäkterna uppgår sammantaget till 107 mkr (106). LFV erhöll EU-bidrag avseende finansiering av investerings- och utvecklingsverksamhet. Bidrag för forskning och innovation erhålls förutom från EU även från Trafikverket, för att utveckla och effektivisera flygtrafiktjänsten.

Rörelsens kostnader

Rörelsens kostnader uppgår till 3 160 mkr (2 848), en ökning med 312 mkr.

Personalkostnader

Personalkostnaderna uppgår till 2 177 mkr (1 949), en ökning med 228 mkr. Utfallet för personalkostnaderna är dock i nivå med budget 2023.

Lönekostnaderna är 48 mkr högre än föregående år, och kostnader för sociala avgifter inklusive pensioner är 177 mkr högre. Fler anställda och årlig lönerevision förklarar skillnaden i lönekostnaderna mellan åren. Högre sociala avgifter följer med högre lönekostnader. Därtill ökade kostnaderna för förmånsbestämda pensioner enligt PA 16 2023. Årets avsättning till pensionsskulden för intjänade pensioner är 141 mkr högre

2023 jämfört med 2022, vilket bland annat är en effekt av de höjda pris- och inkomstbasbeloppen mellan åren.

Diverse externa kostnader

Diverse externa kostnader för året uppgår till 623 mkr (557), en kostnadsökning om 66 mkr jämfört med föregående år.

Kostnader som främst ökat jämfört 2022 är för underhåll av teleutrustning, el för egna fastigheter, datakommunikation, licenser, utbildning av nya flygledare och resor. Den ökade aktivitetsnivån i anslagsverksamheten förklarar en del av det högre utfallet för året. Externa kostnader ligger högre än budget för året och möts i viss mån av högre kommersiella intäkter.

Av- och nedskrivningar

Av- och nedskrivningarna uppgår till 360 mkr (341). Utfallet för året hänförs till av- och nedskrivningar på immateriella och materiella anläggningstillgångar. Pågående nyanläggningar har skrivits ned med 21 mkr. Det är projekt som pågått under en tid och som fått ändrade förutsättningar innan de avslutats, som inneburit att den framtida nyttan inte med säkert kan uppskattas och därmed har delar i projekten skrivits ned.

Utfallet 2023 har påverkats av nedskrivning av förvärvsgoodwillen i LFV Holding-koncernen hänförligt till dotterbolag med 66 mkr.

Finansiella poster

Summan av finansiella intäkter och kostnader uppgår till –380 mkr (32).

Pensionsskulden löper med ränta och årlig indexering, som redovisas som finansiella poster i resultaträkningen. Övriga förändringar i pensionsrätt och årets intjänande etc redovisas som personalkostnader.

Netto av ränta och indexering av pensionsskulden 2023 är –538 mkr (6) och är den stora förklaringen till skillnaden mellan åren.

Indexeringen av skulden 1 januari 2023 uppgick till –664 mkr på grund av att regeringen höjde prisbasbeloppet med 8,7 procent mellan 2022 och 2023 vilket avspeglar den höga inflationen. Räntan på skulden för året är dock positiv, 126 mkr, till följd av att nettoräntan är –1,51 procent för året. De högre ränte-/indexeringskostnaderna möts av en högre avkastning på likvida medel.

Tack vare ett högre ränteläge är avkastningen på kortfristiga placeringar och banktillgodohavanden 130 mkr högre än 2022. Finansiella poster netto är 20 mkr bättre än budget tack vare den högre avkastningen på likvida medel.

I affärsverket redovisas resultat från andelar i koncernföretag om –65 mkr. Andelar i dotterföretag har skrivits ned till följd av nedskrivningen av goodwillen i underkoncernen LFV Holding. Bokfört värde per 31 december 2023 motsvaras av eget kapital i Holdingkoncernen.

Omvärdering av pensionsskulden till följd av ändrade beräkningsgrunder

Försäkringsteknisk omvärdering av pensionsskulden 1 januari 2023 innebar en ökning av skulden med 58 mkr (2022 minskning med 10). Omvärderingen redovisas mot fritt eget kapital och som en tillkommande post i Övrigt totalresultat efter omvärdering av pensionsskulden. Den parameter som ändrades i 2023 års beräkningsgrunder, som SPV:s styrelse fattade beslut om i november 2022, är dödlighetsantagandet. Brutto- respektive nettoräntan är densamma i 2023 års beräkningsgrunder som för 2022, det vill säga bruttoräntan är –1,5 procent och nettoräntan –1,51 procent.

Beräkningsgrunderna för 2024 beslutades i november 2023 av SPV:s styrelse. Bruttoräntan höjdes från –1,5 procent till +0,5 procent. Det innebär en försäkringsteknisk omvärdering per 1 januari 2024 som minskar skulden med 3 244 mkr. Däremot träffas skulden av en relativt stor indexering även 2024 till följd av prisbasbeloppsförändringen 2023/2024 som beror på den fortsatt höga inflationstakten under 2023. Effekten av förändring till 2023 års beräkningsgrunder kommer att redovisas per 1 januari 2024 i årsredovisningen 2024.

LFV Holding

Bolagsgruppens omsättning uppgår till 283 mkr (253) och resultat efter finansiella poster till –60 mkr (–86).

Omsättningen härrör huvudsakligen från dotterföretaget Aviseq Critcal Communications AB (AVISEQ) som levererar tjänster till LFV. LFV utgör den enskilt största kunden. Koncernintern köp- och försäljning mellan LFV och dotterföretag elimineras i koncernredovisningen för LFV.

Resultatet i Holding-koncernen kommer utöver från dotterföretag även från andelar av resultat i LFVs intressebolag, som redovisas i koncernen enligt kapitalandelsmetoden.

Dotterbolaget LFV Norway AS har 2023 avvecklats genom frivillig likvidation.

Årets resultat har påverkats negativt av nedskrivning av goodwill i koncernredovisningen med –66 mkr (–65). Goodwillposten som skrivits ned är hänförligt till LFV Holding ABs förvärv 2020 av AVISEQ. LFVs styrelse fattade i december 2023 beslut om att överföra verksamheten i AVISEQ till affärsverket. Vid nedskrivingsprövningen per 31 december 2023 har beslutet om förändringen, som förväntas ske under 2024 och omfatta hela AVISEQs verksamhet och personal, medfört att förvärvsgoodwillen i LFV Holdingkoncernen som fanns upptagen i koncernredovisningen har skrivits ned till noll.

Årsredovisningar för räkenskapsåret 2023 för LFV Holding AB och dess dotter- och intresseföretag har ännu inte fastställts på respektive årsstämma 2024.

Balansräkning

		KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
MKR	Not	23-12-31	22-12-31	23-12-31	22-12-31
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar					
Goodwill	11	—	77	—	—
Programrättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	11	565	581	573	588
Summa immateriella anläggningstillgångar		**565**	**658**	**573**	**588**
Materiella anläggningstillgångar					
Byggnader	12	222	221	222	221
Förbättringsutgifter på annans fastighet	12	18	18	18	18
Fältanläggningar	12	2	2	2	2
Elanläggningar	12	8	11	8	11
Teleutrustningar	12	1 141	1 039	1 151	1 044
Fordon, maskiner m m	12	44	13	40	11
Beredskapsinventarier	12	1	1	1	2
Beredskapslager	12	2	2	2	1
Leasade anläggningstillgångar	12	1	1	1	1
Pågående nyanläggningar	12	456	408	466	418
Summa materiella anläggningstillgångar		**1 895**	**1 717**	**1 912**	**1 730**
Finansiella anläggningstillgångar					
Andelar i dotterföretag	13	—	—	234	299
Andelar i intresseföretag	14	57	55	—	—
Andra långfristiga fordringar	15	3 808	3 473	3 808	3 473
Summa finansiella anläggningstillgångar		**3 865**	**3 528**	**4 042**	**3 771**
SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		**6 325**	**5 903**	**6 526**	**6 089**
Omsättningstillgångar					
Kortfristiga fordringar					
Kundfordringar		53	77	34	58
Fordringar hos dotterföretag		0	0	13	13
Fordringar hos intresseföretag		6	3	6	3
Skattefordringar		1	5	—	—
Övriga fordringar	16	846	733	844	725
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	17	352	218	343	214
Summa kortfristiga fordringar		**1 258**	**1 036**	**1 239**	**1 013**
Kortfristiga placeringar	18	2 763	2 335	2 763	2 335
Kassa och bank		1 959	1 941	1 776	1 783
Summa likvida medel		**4 722**	**4 276**	**4 539**	**4 118**
SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR		**5 981**	**5 312**	**5 779**	**5 131**
SUMMA TILLGÅNGAR		**12 306**	**11 214**	**12 305**	**11 220**

Balansräkning

Fortsättning

		KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
MKR	Not	23-12-31	22-12-31	23-12-31	22-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER					
Eget kapital					
Bundet kapital	19				
Statskapital		202	202	202	202
Bundna reserver		310	309	252	252
Summa bundet kapital		**512**	**510**	**453**	**453**
Fritt kapital	19				
Balanserad vinst/förlust		166	241	252	232
Statskapital utan avkastningskrav		12	7	12	7
Årets resultat		51	–16	53	77
Summa fritt kapital		**229**	**232**	**317**	**317**
Summa eget kapital		**741**	**742**	**771**	**770**
Avsättningar					
Räntebärande avsättningar					
Avsättningar för pensioner	20	10 553	9 436	10 553	9 436
Icke räntebärande avsättningar					
Övriga avsättningar	21	36	37	35	36
Summa avsättningar		**10 589**	**9 473**	**10 588**	**9 473**
Långfristiga skulder					
Räntebärande skulder					
Skulder till leasingföretag	22	1	1	1	1
Icke räntebärande skulder					
Övriga icke räntebärande skulder	23	108	102	108	102
Summa långfristiga skulder		**109**	**103**	**109**	**103**
Kortfristiga skulder					
Icke räntebärande skulder					
Leverantörsskulder		256	189	237	166
Skulder till dotterföretag		0	0	25	28
Skulder till intresseföretag		9	5	9	5
Övriga icke räntebärande skulder	24	334	419	317	408
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	25	268	283	249	267
Summa kortfristiga skulder		**867**	**895**	**837**	**874**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**12 306**	**11 214**	**12 305**	**11 220**
Poster inom linjen					
Ansvarsförbindelser	26	0	1	50	51
Ställda säkerheter		Inga	Inga	Inga	Inga

Finansieringsanalys

		KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
MKR	Not	2023	2022	2023	2022
Rörelsen					
Resultat efter finansiella poster		52	–16	53	77
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet m.m.	27	1 423	739	1 412	654
		1 475	**723**	**1 465**	**732**
Skattemotsvarighet		4	–1	—	—
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		**1 479**	**722**	**1 465**	**732**
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital					
Förändring av kortfristiga fordringar		–147	–20	–147	–16
Förändring av kort- och långfristiga fordringar i avgiftssystemet	27	–343	–235	–343	–235
Förändring av kortfristiga skulder		15	–37	8	–43
Förändring av kort- och långfristiga skulder i avgiftssystemet	27	–38	–125	–38	–125
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**966**	**304**	**944**	**312**
Investeringsverksamheten					
Förändring av immateriella anläggningstillgångar		–77	–57	–78	–16
Förändring av materiella anläggningstillgångar		–369	–324	–374	–327
Investeringar i finansiella tillgångar		–2	–10	—	—
Ökning av övriga långfristiga fordringar		–71	–75	–71	–75
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**–519**	**–466**	**–523**	**–460**
Finansieringsverksamheten					
Förändring av skulder		0	0	0	0
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**0**	**0**	**0**	**0**
Årets kassaflöde		**446**	**–161**	**421**	**–148**
Likvida medel vid årets början		**4 276**	**4 437**	**4 118**	**4 267**
Likvida medel vid årets slut		**4 722**	**4 276**	**4 539**	**4 118**

Anslagsredovisning

Anslag (tkr)	Ingående överföringsbelopp	Årets tilldelning enligt RB	Omdisponerade anslagsbelopp	Indragning	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överföringsbelopp
Utgiftsområde 22 Kommunikationer							
22 01 001 002 Civilt försvar till Luftfartsverket	4 128	83 774	—	–2 937	84 965	–64 365	20 600
22 01 017 001 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	121 660	351 000	—	–121 660	351 000	–276 968	74 032
22 01 019 001 Obemannad luftfart	3 444	30 000	—	—3 444	30 000	—10 438	19 562
22 01 020 001 Tillskott till Luftfartsverket (avslutat)	870 240	—	—	–870 240	—	—	—
	999 472	**464 774**	**0**	**–998 280**	**465 965**	**–351 772**	**114 194**

Kommentarer till balansräkning, finansieringsanalys och anslagsredovisning

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

Anläggningstillgångar

Summa immateriella och materiella anläggningstillgångarna uppgår per 31 december 2023 till 2 460 mkr (2 375). Årets investeringar uppgår till 452 mkr (385), varav 337 mkr (268) inom den anslagsfinansierade verksamheten Totalförsvar och Robust Flygtrafiktjänst. Resterande delen är i huvudsak inom Flygtrafiktjänsten.

Årets investeringsutfall är lägre än LFVs budget 2023, och också lägre än plan enligt bilaga till LFV regleringsbrev som uppgick till 607 mkr. Det handlar framför allt hänförligt till investeringar i ATM-utrustning och beror på framskjutna tidplaner.

Långfristiga fordringar och skulder

Långfristiga fordringar uppgår till 3 808 mkr (3 473) och långfristiga övriga icke räntebärande skulder till 108 mkr (102). Den långa nettofordran hänförliga till avgiftssystemet har ökat med 307 mkr och beror på hur undervägs- och terminalavgifter ska regleras enligt regelverket.

Skillnaden mellan fakturerade intäkter och ersättning för respektive år inklusive olika intäktskorrigeringsposter enligt regelverket redovisas som långfristiga fordringar respektive långfristiga skulder. LFV periodiserar årets och tidigare års återvinningsbara underskott. Den del som förväntas regleras inom den närmste 12-månaders perioden redovisas som kortfristiga övriga fordringar respektive övriga kortfristiga icke räntebärande skulder.

Sedan referensperiod 2 (RP2) finns fordringar hänförliga till okontrollerbara kostnadsökningar avseende pensioner. Långfristiga fordringar från RP2 regleras under en period om nio år med start 2021 och långfristiga fordringar avseende RP3 under en period om sju år med start år 2023. Av långfristiga nettofordringarna per 31 december 2023 avser 773 mkr (928) RP2 och 2 838 mkr (2 356) RP3.

Övriga långfristiga fordringar uppgår till 196 mkr (124) och avser förutbetalda hyror för en 10-årsperiod till den del som avser tiden efter 31 december 2023. Kortfristig del, 24 mkr (15), redovisas som förutbetald kostnad.

Kortfristiga fordringar

Kortfristiga fordringar uppgår till 1 258 mkr (1 036). Posten och ökningen mellan åren hänförs huvudsakligen till kortfristig del av fordringar inom regleringen för avgiftssystemet; den del som ska regleras 2024 genom att läggas till avgiften 2024 och fakturas till brukarna av svenskt luftrum.

Likvida medel

Likvida medel uppgår på balansdagen till 4 722 mkr (4 276). En ökning med 446 mkr sedan årets ingång. Det positiva kassaflöde förklaras av en högre fakturering av avgiften till brukarna tack vare fler service units och högre avgifter. Av likvida medel är 2 763 mkr (2 335) placerade i kortfristiga certifikat som förfaller under 2024.

Avsättning till pensioner

Avsättningar till pensioner inklusive särskild löneskatt uppgår per 31 december 2023 till 10 553 mkr (9 436). Årets förändring utgörs av intjänade pensionsförmåner 674 mkr (533), utbetalda pensioner inklusive erlagd löneskatt –152 mkr (–132), ränta/indexering 538 mkr (–6) samt ändrade beräkningsgrunder 58 mkr (–10). Redovisad skuld på balansdagen uppgår till det av SPV beräknade pensionsåtagandet enligt innevarande års skuldgrunder.

Skatt och utdelning

Årets skattemotsvarighet uppgår till –1 mkr (0). Enligt regleringsbrevet för 2023 avser Regeringen inte att ta ut någon utdelning för året. Ingen utdelning föreslås därmed.

Räntabilitet och soliditet

Regeringen ställer inte något krav på räntabilitet eller soliditet under 2021–2024 för att ge LFV möjlighet att möta negativa effekter av coronapandemin. Tidigare har ekonomiska mål för LFV varit att räntabiliteten på eget kapital efter skattemotsvarighet över en konjunkturcykel ska uppgå till 4 procent och soliditeten ska långsiktigt motsvara 15 procent. Räntabiliteten är 7 procent (negativ) och soliditeten uppgår till 6 procent (7).

Finansieringsanalys

Årets kassaflöde är uppgår till 446 mkr (–161). Kassaflödet från den löpande verksamheten är 966 mkr (304). Av förändringen utgör förändringen av fordringar och skulder i avgiftssystemet –381 mkr (–360), det vill säga förändringen i både kort- och långfristiga fordringar och övriga icke räntebärande skulder hänförligt till avgiftsmodellen för undervägsavgifter. Denna förändring redovisades föregående år i finansieringsanalysen under finansieringsverksamheten. Jämförelsesåret i årets årsredovisning har ändrats och följer 2023 års klassificering, som ger en samlad bild av kassaflödet från verksamheten.

Kassaflödet från investeringsverksamheten är –519 mkr (–466). Kassaflödet från finansieringsverksamheten är 0 mkr (0).

Anslagsredovisning

LFV disponerar anslagsmedel genom tre ramanslag inom utgiftsområde 22; Civilt försvar, Infrastruktur för flygtrafiktjänst och Obemannad luftfart. Totalt disponibelt belopp för året var 466 mkr (348). LFV disponerar medel för utgifter för förvaltningskostnader och andra åtgärder för beredskap och civilt försvar inom transportområdet samt utgifter avseende investeringar i viss infrastruktur för flygtrafiktjänst. Det tredje anslaget Obemannad luftfart får användas för LFVs arbete och tjänster för obemannad luftfart.

Omfattningen av den anslagsfinansierade verksamheten ökade. Utgifter för Infrastruktur för flygtrafiktjänst är högre jämfört föregående år och uppgår till 277 mkr (177). Tidigare och innevarande års investeringar i robust flygtrafiktjänst innebär ökade avskrivningar och driftkostnader och nya initiativ och aktiviteter har även genomförts under året för en ökad robusthet i flygtrafiktjänsten. Utfallet är dock lägre än tilldelad ram och budget. Projekt, investeringar och andra åtgärder ligger något senare än tidigare planer.

Utfallet för Civilt försvar, 64 mkr (37) är också högre än föregående år även om inte ramen helt förbrukats.

Anslag hänförligt investeringar inom ramen för infrastruktur för flygtrafiktjänst (RF) disponeras i takt med avskrivningar. Beredskapstillgångar och andra investeringar hänförligt till totalförsvarsarbetet finansieras av anslaget Civilt försvar vid anskaffningstidpunkten.

Årets utgifter för arbete med obemannad luftfart uppgår till 10 mkr (5) och rör föregående års regeringsuppdrag och det utökade uppdraget LFV fått i instruktionen 2023. Arbetet med att etablera system och tjänster för obemannad luftfart är startat.

Redovisnings- och värderingsprinciper

Redovisningsprinciper

LFVs redovisning för affärsverket och koncernen följer Förordningen (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 samt uppställningen av resultat- och balansräkning 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. Till resultaträkningen har från och med 2020, i förekommande fall, lagts till redovisning av försäkringsteknisk omvärdering av pensionsskulden. LFV redovisar därmed totalresultat efter omvärdering av pensionsskuld.

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 på annat sätt har 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 på annat sätt har ett bestämmande inflytande klassificeras som dotterföretag. Dotterföretag konsolideras i koncernredovisningen 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.

Verksamhetsområden och geografiska marknader

LFVs verksamhet hänförs till fyra huvudsakliga verksamhetsområden; Flygtrafiktjänst, Totalförsvar och robust flygtrafiktjänst, Övrig kommersiell verksamhet samt Forskning och innovation. Verksamheten bedrivs nästan uteslutande inom Sverige. En mindre del härrör från marknader utanför Sverige.

Intäktsredovisning

Intäkterna redovisas i den omfattning det är sannolikt att de ekonomiska fördelarna kommer att tillfalla koncernen, och dessa fördelar kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. I koncernredovisningen elimineras koncernintern omsättning. Tillämpade principer överensstämmer i allt väsentligt med BFNAR 2012:1 (K3), kap 23 Intäkter, vilka dotterföretagen tillämpar för intäktsredovisning. Intäkterna redovisas till det verkliga värdet av vad som erhållits eller kommer att erhållas med avdrag för lämnade rabatter.

Anslag redovisas och avräknas i enlighet med anslagsförordningen (2011:223). Vad beträffar investeringar inom ramen för den anslagsfinansierade verksamheten så sker avräkning mot anslaget i takt med avskrivningar, förutom för beredskapstillgångar och beredskapslager som finansieras med anslag vid anskaffningen.

Bidrag redovisas som intäkt vid mottagandet om avsikten med bidraget är att det ska förbrukas hos LFV och om det inte finns något krav på återbetalningsskyldighet eller om sannolikheten för återbetalningsskyldighet är liten. Även bidrag som är förenat med återbetalningsskyldighet intäktsförs om sådan skyldighet endast uppkommer i de fall affärsverket inte iakttar villkor och föreskrifter för bidraget i fråga eller om något oväntat inträffar som rubbar förutsättningarna för bidraget. Oförbrukade bidrag periodiseras för att täcka framtida kostnader och redovisas under posten övriga kortfristiga skulder.

Ränta och utdelning redovisas som intäkt när det är sannolikt att koncernen 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 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.

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 med en rimlig säkerhet redovisas intäkter endast i den utsträckning som motsvaras av de uppkomna uppdragsutgifter som sannolikt kommer att ersättas av beställaren. Kända eller befarade förluster redovisas omgående som kostnad.

Allmänna värderingsprinciper

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

Anläggningstillgångar

Immateriella anläggningstillgångar

Utgifter för utveckling som är av väsentligt värde för verksamheten kommande år tas upp som immateriell anläggningstillgång om samtliga förhållanden som specificeras i föreskrifterna föreligger. Som immateriella tillgångar redovisar LFV utgifter för köpta licenser och annan mjukvara vars nyttjandeperiod bedöms överstiger tre år samt externt förvärvat material och tjänster för utveckling och framtagande av immateriella tillgångar när de uppfyller kriterierna i övrigt för att få redovisas som tillgång.

Utgifter för internt upparbetad utveckling (aktiverat arbete för egen räkning) läggs till anskaffningsvärdet när kriterierna för aktivering i övrigt är uppfyllt.

Utgifter för forskning tas inte i något fall upp som anläggningstillgång.

Linjära avskrivningar sker enligt plan över tillgångens nyttjandeperiod. Nyttjandeperioden för en immateriell anläggningstillgång uppgår till mer än fem år i de fall det med rimlig grad av säkerhet kan fastställas att nyttjandeperioden är längre, vilket främst är fallet för operativa flygledningssystem och goodwill.

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar värderas till anskaffningsvärde med avdrag för avskrivning enligt plan. Utgifter för egen nedlagd tid för framställande av anläggningstillgångar läggs till anskaffningsvärdet. 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.

Pågående investeringsprojekt avseende materiella anläggningstillgångar redovisas under rubriken pågående nyanläggningar. I posten ingår även förskott till leverantörer avseende materiella anläggningstillgångar.

Avskrivningar enligt plan:

Programrättigheter och andra immateriella tillgångar	3–12 år
Goodwill	10 år
Fältanläggningar	15–30 år
Byggnader	15–30 år
Förbättringsutgifter på annans fastighet	5–10 år
Elanläggningar	5–20 år
Teleanläggningar	4–15 år
Fordon, maskiner och utrustning	3–15 år
Beredskapstillgångar	3–20 år
Beredskapslager	-- år
Leasade tillgångar	3–5 år

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

Leasing

Leasing klassificeras antingen som finansiell eller som operationell leasing. Avtal som klassificeras som finansiell leasing, huvudsakligen fordon, redovisas som anläggningstillgång till nominellt anskaffningsvärde med avdrag för avskrivningar enligt plan, och förpliktelser att i framtiden betala leasingavgifter redovisas som skuld. Utgifter för operationella leasingavtal kostnadsförs linjärt över leasingperioden.

Finansiella instrument

Finansiella instrument som primärt innehas för att generera avkastning eller värdestegringar värderas till verkligt värde, om inte annat följer av nedan. Det verkliga värdet bestäms på grundval av instrumentets marknadsvärde. Värdeförändringen sedan föregående balansdag redovisas i resultaträkningen.

Finansiella instrument, som inte innehas för att generera avkastning eller värdestegring, värderas till upplupet anskaffningsvärde med tillämpning av effektivräntemetoden, med undantag för andelar i hel- och delägda företag, finansiella garantiavtal samt leasingavtal.

Följande finansiella instrument får inte värderas till verkligt värde:

1. finansiella instrument som hålls till förfall
2. lånefordringar och andra fordringar som härrör från verksamheten och som inte innehas för handelsändamål
3. aktier och andelar i hel- eller delägda företag
4. skulder, med undantag för skulder som ingår som en del i en handelsportfölj.

Finansiella instrument som hålls till förfall är finansiella tillgångar och finansiella skulder som har fastställda eller fastställbara betalningar och fastställd löptid och som koncernen har för avsikt att behålla fram till förfallodagen. Lånefordringar och andra fordringar är finansiella tillgångar som har fastställda eller fastställbara betalningar men som inte är derivatinstrument. Upplupet anskaffningsvärde är det belopp till vilket en finansiell tillgång eller finansiell skuld redovisas efter anskaffningstillfället med beaktande av

- periodisering av upplupen ränta enligt effektivräntemetoden
- återbetalning av kapitalbelopp
- eventuella nedskrivningar.

En finansiell tillgång eller en finansiell skuld redovisas i balansräkningen när koncernen blir part i det finansiella instrumentets avtalsenliga villkor, oberoende försäljning redovisas per affärsdag.

Kundfordringar

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

Fordringar och skulder i utländsk valuta

Monetära fordringar och skulder i utländsk valuta räknas om till balansdagens kurs. Monetära fordringar och skulder som är terminssäkrade redovisas med utgångspunkt från den terminssäkrade kursen.

Icke-monetära fordringar och skulder redovisas till kursen vid anskaffningstidpunkten. Omvärdering av icke-monetära poster i utländsk valuta redovisas till den valutakurs som råder den dag då omvärderingen sker.

Kursdifferenser redovisas i resultaträkningen det räkenskapsår de uppkommer. Valutakursvinster redovisas som finansiella intäkter och valutakursförluster som finansiella kostnader under den rubrik där differensen uppkommit.

Statskapital/eget kapital

Inom fritt eget kapital redovisas statskapital utan avkastningskrav som avser anslags medel som myndigheten använt för att finansiera anläggningstillgångar.

Avsättningar och ansvarsförbindelser

En avsättning definieras som en skuld som är oviss till belopp och/eller till den tidpunkt då den kommer att regleras. En avsättning redovisas i balansräkningen när

1. koncernen har en förpliktelse (legal eller informell) som en följd av en inträffad händelse
2. det är sannolikt att ett utflöde av resurser krävs för att reglera förpliktelsen
3. en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras.

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.

Koncernen nuvärdesberäknar förpliktelser som väntas regleras efter mer än tolv månader. Den ökning av avsättningen som beror på att tid förflyter redovisas som räntekostnad.

Pensioner

Från och med 1 januari 2016 gäller pensionsavtal för staten, PA-16, vilket består av två avdelningar. Avdelning I är helt premiebestämd och gäller anställda födda 1988 och senare. Avdelning II är förmånsbestämd och till viss del premiebestämd. Förmånsbestämda pensioner enligt PA-16 avd II gäller anställda födda 1943 till och med 1973 eller anställda med en årsinkomst om lägst 7,5 IBB (2023 557 250 kr; 2022 532 500 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. För flygledare födda 1988 eller senare gäller i och med PA16 inte undantaget med temporär ålderspension från 60 år.

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. Bruttoräntan som beslutats att användas är beräknad av Finansinspektionen som ett genomsnitt av räntan för långa realränteobligationer för perioden 1 oktober till 30 september året före.

Den förmånsbestämda delen uppräknas årligen med förändringen av prisbasbeloppet.

Värdering sker enligt innevarande års beräkningsgrund. Nuvärdet av pensionsskulden per 31 december 2023 har beräknats enligt 2023 års beräkningsgrunder. Bruttoränta är –1,5 procent med avdrag för omkostnader om 0,1 procent, det vill säga en nettoränta om –1,51 procent. Nuvärdet av pensionsskulden per 31 december 2022 beräknades enligt 2022 års beräkningsgrunder.

Brutto- respektive nettoräntan är densamma för båda åren. Skillnaden i beräkningsgrunderna utgörs av de ändrade dödlighetsantagandet 2023. Effekten av försäkringstekniska omvärderingar av pensionsskulden 2023 uppgår till –57 mkr (2022: 10 mkr) inklusive särskild löneskatt. Enligt ESVs föreskrifter och allmänna råd till förordning (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, 4 kap. 2 § redovisas denna effekt direkt mot fritt eget kapital istället för över resultaträkningen. LFV har valt att även presentera försäkringstekniska omvärdering av pensionsskulden som i ett tillägg till resultaträkningen.

Avsättning till pensionsskulden för intjänad pensionsersättning och ränta som skulden löper med kostnadsförs. Räntedelen redovisas under finansiella intäkter och kostnader. I räntedelen ingår värdesäkringen av pensionsförmånerna (den årliga indexeringen).

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.

Ansvarsförbindelser

Som ansvarsförbindelser redovisas förpliktelser som härrör från inträffade händelser men som inte redovisas som skuld eller avsättning på grund av att förpliktelsens storlek inte kan beräknas med tillräcklig tillförlitlighet, eller det inte är sannolikt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera förpliktelsen.

Som ansvarsförbindelser redovisas även möjliga förpliktelser, som härrör från inträffade händelser och vars förekomst bekräftas endast av att en eller flera osäkra framtida händelser, som inte helt ligger inom koncernens kontroll, inträffar eller uteblir.

Skatter och skattemotsvarighet samt mervärdesskatt

LFVs dotterföretag redovisar aktuell skatt och erlägger således inkomstskatt. Affärsverket LFV är inte skattskyldigt för inkomstskatt, men LFV tillämpar 10 kapitlet i ESVs Särskilda bestämmelser för affärsverken, och följer regeringens föreskrifter om så kallad skattemotsvarighet. Det innebär att affärsverken till staten ska inleverera ett belopp motsvarande den inkomstskatt som skulle ha erlagts om verksamheten hade bedrivits i aktiebolagsform. Skattesatsen uppgår till 20,6 procent.

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 inkomstskatt som dotterföretagen erlägger. Slutligt belopp för årets skattemotsvarighet att betala fastställs av regeringen i samband med fastställandet av LFVs årsredovisning.

Uppskjuten skatt redovisas på skillnader mellan redovisade och skattemässiga värden, underskottsavdrag och temporära skillnader om det är sannolikt att de kommer att falla ut. Uppskjuten skattefordran på underskottsavdrag redovisas endast t fall det är sannolikt att de kommer att kunna nyttjas mot skattepliktiga överskott i framtiden.

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.

Räntabilitet och soliditet

Räntabilitet är beräknat som årets resultat efter skattemotsvarighet dividerat med genomsnittligt eget kapital. Soliditet är beräknat som eget kapital dividerat med totala tillgångar på balansdagen.

Övrigt

Gränsen för periodiseringar i årsbokslutet av förutbetalda respektive upplupna intäkter och kostnader uppgår till 30 000 kronor.

Angående avrundningar av belopp som anges i årsredovisningen så har de siffror som redovisats i tabeller och grafer i vissa fall avrundats. Det innebär att summan av dessa inte alltid summerar till det belopp som anges. I texter och tabeller redovisas siffror mellan 0 och 0,5 med 0. Saknas värde anges ett streck.

Noter

Belopp är angivna i mkr om ej annat anges.

Not 1 Luftfartsintäkter

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
Undervägsavgifter	2 146	1 650	2 146	1 650
Terminalavgifter	186	150	186	150
Ersättning för flygtrafiktjänst	549	433	549	433
Summa	**2 880**	**2 233**	**2 880**	**2 233**

Not 2 Övriga rörelseintäkter

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
Hyror och arrenden	6	6	6	6
Kommersiell service	161	158	81	80
Erhållna bidrag	107	106	107	106
Tjänsteexport	7	2	—	—
Övrigt	5	4	5	4
Summa	**285**	**277**	**198**	**196**

Koncernföretagens andel av affärsverkets övriga rörelseintäkter, 7,0 % (6,2 %).

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

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
Löner	1 036	988	929	888
Sociala kostnader	1 108	932	1 064	890
Övriga personalkostnader	32	29	25	21
Summa	**2 177**	**1 949**	**2 018**	**1 799**
I sociala kostnader ingår pensionskostnader inklusive löneskatt med	775	614	764	603

LÖNER OCH ERSÄTTNINGAR

	Styrelser, generaldirektören samt verkställande direktörer		Övriga anställda	
	2023	2022	2023	2022
Affärsverket	4	4	925	883
Dotterföretag	2	2	105	99
Totalt koncernen	**6**	**6**	**1 030**	**982**

LÖN/ARVODEN TILL STYRELSE OCH GENERALDIREKTÖR (I KRONOR)

Ann Persson Grivas	230101–231231	1 885 768
Catharina Elmsäter-Svärd	230101–231231	110 312
Carl-Johan Edström	230101–230630	20 208
Ann-Christine Hvittfeldt	230101–231231	40 216
Per Nilsson	230101–231231	40 316
Cecilia Looström	230101–231231	40 316
Robin Teigland	230101–231231	40 106
Johan von Sydow	230701–231231	20 108
Jonas Wikman	230701–231231	20 108
Anne-Marie Bredberg	230101–230630	604 171
– varav styrelsearvode	230101–230630	19 998
Christian Axelsson	230101–231231	861 298
– varav styrelsearvode	230101–231231	40 316
David Johansson	230701–231231	553 596
– varav styrelsearvode	230701–231231	19 988

SJUKFRÅNVARO, %

	AFFÄRSVERKET	
	2023	2022
Total sjukfrånvaro som en andel av ordinarie arbetstid	2,96	3,38
Andel av den totala sjukfrånvaron som avser sammanhängande sjukfrånvaro på 60 dagar eller mer	50,55	41,97
Sjukfrånvaro fördelad efter kön:		
Män	1,79	2,24
Kvinnor	4,63	4,99
Sjukfrånvaro fördelad efter ålderskategori:		
29 år eller yngre	2,09	1,97
30–49 år	2,26	3,09
50 år eller äldre	3,71	3,83

Not 4 Diverse externa kostnader

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
Kostnader för vidareförsäljning	73	78	2	7
Fastighets- och hyreskostnader	102	86	90	76
Material, underhåll, transporter	249	184	238	174
Resekostnader	30	24	27	21
Främmande tjänster	89	117	238	229
Administrativa kostnader	80	69	73	63
Summa	**623**	**557**	**668**	**570**

Koncernföretagens andel av affärsverkets diverse externa kostnader, 20,3 % (2,3 %).

ARVODE TILL REVISORER

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
Riksrevisionen				
– Revisionsuppdrag	1	2	1	2
KPMG				
– Revisionsuppdrag	—	—	—	—
– Andra uppdrag	—	0	—	0
PwC				
– Revisionsuppdrag	0	1	—	—
– Andra uppdrag	—	—	—	—
E & Y				
– Revisionsuppdrag	1	0	1	0
Aider Accounting				
– Revisionsuppdrag	0	—	—	—
Summa	**2**	**3**	**2**	**2**

Not 5 Av- och nedskrivningar

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
Immateriella tillgångar	170	171	93	87
Byggnader	15	15	15	15
Förbättringsutgifter på annans fastighet	3	3	3	3
Fältanläggningar	0	0	0	0
Elanläggningar	3	3	3	3
Teleutrustning	140	146	142	146
Fordon, maskiner och utrustning	8	5	7	5
Beredskapsinventarier	0	0	0	0
Beredskapslager	0	0	0	0
Leasade anläggningar	0	0	0	0
Pågående nyanläggningar	21	—	21	—
Summa	**360**	**341**	**285**	**258**

Not 6 Resultat från andelar i intresseföretag

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
Intressebolag:				
Entry Point North AB				
Andel i intresseföretags resultat	9	10	—	—
Summa	**9**	**10**	**—**	**—**

Not 7 Resultat från andelar i koncernföretag

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
Reavinst avyttring koncernföretag (LFV Norway)	0	—	—	—
Nedskrivning av andelar i dotterföretag (LFV Holding AB)	—	—	65	—
Summa	**0**	**—**	**65**	**—**

Not 8 Ränteintäkter

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
Ränteintäkter från bank	48	7	43	6
Ränteintäkter från kortfristiga placeringar	106	20	106	20
Ränteintäkter från kortfristiga fordringar	0	0	0	0
Räntedel i pensionskostnad	—	6	—	6
Övriga finansiella intäkter	4	1	3	1
Summa	**158**	**34**	**153**	**33**

Not 9 Räntekostnader och liknande poster

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
Räntedel i pensionskostnad	538	—	538	—
Räntekostnader för finansiell leasing	0	0	0	0
Övriga finansiella kostnader	1	2	1	2
Summa	**539**	**2**	**539**	**2**

Not 10 Skatt/skattemotsvarighet på årets resultat

	KONCERNEN	
	2023	2022
Årets skattemotsvarighet		
Koncernens resultat före skatt	52	–16
Årets redovisade skatt	–1	0
– varav skatt i dotterföretag	–1	0
– varav uppskjuten skatt på skattemässigt underskottsavdrag och temporära skillnader	—	—
Resultat efter skatt	**51**	**–16**

Uppskjutna skattefordringar på underskottsavdrag har inte tagits upp till något värde i årsboksluten för 2022 och 2023.

Not 11 Immateriella anläggningstillgångar

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
GOODWILL				
Ingående anskaffningsvärde	193	193	—	—
Årets anskaffningar	—	—	—	—
Utgående anskaffningsvärde	**193**	**193**	**—**	**—**
Ingående av- och nedskrivningar	–116	–32	—	—
Årets avskrivningar	–11	–19	—	—
Årets nedskrivningar	–66	–65	—	—
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	**–193**	**–116**	**—**	**—**
Utgående planenligt restvärde	**—**	**77**	**—**	**—**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
PROGRAMRÄTTIGHETER OCH ANDRA IMMATERIELLA TILLG.				
Ingående anskaffningsvärde	1 053	1 178	1 061	1 183
Årets anskaffningar	77	57	78	59
Försäljningar/utrangeringar	—	–181	—	–181
Omklassificeringar	—	—	—	—
Utgående anskaffningsvärde	**1 130**	**1 053**	**1 139**	**1 061**
Ingående av- och nedskrivningar	–472	–567	–473	–567
Årets avskrivningar	–93	–86	–93	–87
Försäljningar/utrangeringar	—	181	—	181
Omklassificeringar	—	—	—	—
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	**–565**	**–472**	**–566**	**–473**
Utgående planenligt restvärde	**565**	**581**	**573**	**588**

Nyttjandeperioden för immateriella anläggningstillgångar uppgår till mer än fem år i de fall det med rimlig grad av säkerhet kan fastställas att nyttjandeperioden är längre, vilket främst är fallet för operativa flygledningssystem och goodwill.

Not 12 Materiella anläggningstillgångar

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
BYGGNADER				
Ingående anskaffningsvärde	579	572	579	572
Årets anskaffningar	15	7	15	7
Försäljningar/utrangeringar	0	—	0	—
Utgående anskaffningsvärde	**594**	**579**	**594**	**579**
Ingående av- och nedskrivningar	–358	–343	–358	–343
Årets avskrivningar	–15	–15	–15	–15
Försäljningar/utrangeringar	0	—	0	—
Utgående av- och nedskrivningar	**–372**	**–358**	**–372**	**–358**
Utgående planenligt restvärde	**222**	**221**	**222**	**221**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
FÖRBÄTTRINGSUTGIFTER PÅ ANNANS FASTIGHET				
Ingående anskaffningsvärde	24	24	23	23
Årets anskaffningar	4	0	4	0
Försäljningar/utrangeringar	—	—	—	—
Utgående anskaffningsvärde	**28**	**24**	**27**	**23**
Ingående av- och nedskrivningar	–6	–4	–5	–2
Årets avskrivningar	–3	–3	–3	–3
Försäljningar/utrangeringar	—	—	—	—
Utgående av- och nedskrivningar	**–9**	**–6**	**–8**	**–5**
Utgående planenligt restvärde	**18**	**18**	**18**	**18**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
ELANLÄGGNINGAR				
Ingående anskaffningsvärde	77	78	77	78
Årets anskaffningar	—	—	—	—
Försäljningar/utrangeringar	–5	–1	–5	–1
Utgående anskaffningsvärde	**72**	**77**	**72**	**77**
Ingående av- och nedskrivningar	–66	–64	–66	–64
Årets avskrivningar	–3	–3	–3	–3
Försäljningar/utrangeringar	4	1	4	1
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	**–64**	**–66**	**–64**	**–66**
Utgående planenligt restvärde	**8**	**11**	**8**	**11**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
FÄLTANLÄGGNINGAR				
Ingående anskaffningsvärde	2	2	2	2
Årets anskaffningar	0	—	0	—
Försäljningar/utrangeringar	—	—	—	—
Utgående anskaffningsvärde	**3**	**2**	**3**	**2**
Ingående av- och nedskrivningar	0	0	0	0
Årets avskrivningar	0	0	0	0
Försäljningar/utrangeringar	—	—	—	—
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	**0**	**0**	**0**	**0**
Utgående planenligt restvärde	**2**	**2**	**2**	**2**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
TELEUTRUSTNING				
Ingående anskaffningsvärde	1 949	2 315	1 954	2 315
Årets anskaffningar	242	224	249	229
Försäljningar/utrangeringar	-47	–590	-47	–590
Utgående anskaffningsvärde	**2 144**	**1 949**	**2 156**	**1 954**
Ingående av- och nedskrivningar	–910	–1 354	–910	–1 354
Årets avskrivningar	–141	–123	–142	–123
Årets nedskrivningar	—	–22	—	–22
Försäljningar/utrangeringar	47	590	47	590
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	**–1 003**	**–910**	**–1 005**	**–910**
Utgående planenligt restvärde	**1 141**	**1 039**	**1 151**	**1 044**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
FORDON, MASKINER M M				
Ingående anskaffningsvärde	52	37	40	37
Årets anskaffningar	38	19	36	7
Försäljningar / utrangeringar	0	–4	0	–4
Utgående anskaffningsvärde	**90**	**52**	**76**	**40**
Ingående av- och nedskrivningar	–39	–28	–29	–28
Årets avskrivningar	–8	–14	–7	–5
Försäljningar / utrangeringar	0	4	0	4
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	**–46**	**–39**	**–36**	**–29**
Utgående planenligt restvärde	**44**	**13**	**40**	**11**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
BEREDSKAPSLAGER				
Ingående anskaffningsvärde	2	1	2	1
Årets anskaffningar	0	1	0	1
Försäljningar / utrangeringar	—	—	—	—
Utgående anskaffningsvärde	**3**	**2**	**3**	**2**
Ingående av- och nedskrivningar	0	—	0	—
Årets avskrivningar	0	0	0	0
Försäljningar / utrangeringar	—	—	—	—
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	**0**	**0**	**0**	**0**
Utgående planenligt restvärde	**2**	**2**	**2**	**2**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
BEREDSKAPSINVENTARIER				
Ingående anskaffningsvärde	1	—	1	—
Årets anskaffningar	0	1	0	1
Försäljningar / utrangeringar	—	—	—	—
Utgående anskaffningsvärde	**1**	**1**	**1**	**1**
Ingående av- och nedskrivningar	0	—	0	—
Årets avskrivningar	0	0	0	0
Försäljningar / utrangeringar	—	—	—	—
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	**0**	**0**	**0**	**0**
Utgående planenligt restvärde	**1**	**1**	**1**	**1**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
LEASADE ANLÄGGNINGS-TILLGÅNGAR				
Ingående anskaffningsvärde	3	3	3	3
Årets anskaffningar	—	1	—	1
Försäljningar / utrangeringar	–1	–1	–1	–1
Utgående anskaffningsvärde	**2**	**3**	**2**	**3**
Ingående av- och nedskrivningar	–2	–2	–2	–2
Årets avskrivningar	0	0	0	0
Försäljningar / utrangeringar	1	1	1	1
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	**–1**	**–2**	**–1**	**–2**
Utgående planenligt restvärde	**1**	**1**	**1**	**1**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
PÅGÅENDE NYANLÄGGNINGAR				
Ingående anskaffningsvärde	408	329	418	338
Årets anskaffningar	374	323	374	324
Årets nedskrivningar	–21	—	–21	—
Färdigställda nyanläggningar	–304	–244	–305	–244
Utgående anskaffningsvärde	**456**	**408**	**466**	**418**

Not 13 Andelar i dotterföretag

	ORG. NR	ANTAL AKTIER	PROCENTANDEL AV AKTIEKAPITAL	NOMINELLT VÄRDE	ANSKAFF-NINGSVÄRDE	BOKFÖRT VÄRDE 2023	BOKFÖRT VÄRDE 2022
Direkta innehav							
Aktier i koncernföretag, LFV Holding AB	556374-8432	75 000	100	75	75	234	299
Indirekta innehav (via LFV Holding AB)							
Aktier i koncernföretag							
LFV Aviation Consulting AB	556193-1469	3 000	100	3	—	—	—
Aviseq Critical Communication AB	559235-1083	25 000	100	0	—	—	—

Not 14 Andelar i intresseföretag

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
Ackumulerade resultatandelar m m				
Vid årets början	55	45	—	—
Årets andel i intresseföretags nettoresultat	9	10	—	—
Förändring andel i intresse-företags egna kapital	–7	—	—	—
Summa	**57**	**55**	**—**	**—**
Bokfört värde	**57**	**55**	**—**	**—**

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)							
Entry Point North AB	556682-8272	100 000	33	—	57	57	—
						57	**—**

Not 15 Andra långfristiga fordringar

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
Vid årets början	3 473	3 552	3 473	3 552
Tillkommande poster Eurocontrol	916	418	916	418
Avräkning Eurocontrol	–653	–572	–653	–572
Förändring övriga långfristiga fordringar, förutbetald hyra	72	75	72	75
Summa	**3 808**	**3 473**	**3 808**	**3 473**

Not 16 Övriga fordringar

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
Kortfristig del av fordringar via avgiftssystemet (Eurocontrol)	805	697	805	697
Momsfordran	36	27	35	27
Övriga kortfristiga fordringar	6	9	4	2
Summa	**846**	**733**	**844**	**725**

Not 17 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
Diverse förutbetalda kostnader	79	54	76	51
Upplupna intäkter	273	164	267	163
Summa	**352**	**218**	**343**	**214**

Not 18 Lång- och kortfristiga placeringar

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
Kortfristiga				
Företagscertifikat	2 763	2 335	2 763	2 335
Summa	**2 763**	**2 335**	**2 763**	**2 335**

Not 19 Eget kapital

	KONCERNEN			AFFÄRSVERKET		
	Stats-kapital	Bundna reserver	Fritt kapital	Stats-kapital	Bundna reserver	Fritt kapital
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	**202**	**309**	**232**	**202**	**252**	**317**
Årets förändring statskapital utan avkastningskrav	—	—	5	—	—	5
Förskjutning mellan fritt och bundet eget kapital	—	1	–1	—	—	—
Försäkringsteknisk omvärdering av pensionsskulden	—	—	–58	—	—	–58
Årets resultat	—	—	51	—	—	53
Belopp vid årets utgång	**202**	**310**	**229**	**202**	**252**	**317**
Summa totalt utgående eget kapital			**741**			**771**

Not 20 Avsatt till pensioner

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
Vid årets början	9 436	9 052	9 436	9 052
Årets pensionsavsättning	674	533	674	533
Årets pensionsutbetalningar*	–152	–132	–152	–132
Indexering och ränta	538	–6	538	–6
Förändring på grund av ändrade beräkningsgrunder	58	–10	58	–10
Summa	**10 553**	**9 436**	**10 553**	**9 436**

* Belopp inklusive särskild löneskatt.

Not 21 Övriga avsättningar

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
Omstruktureringskostnader	4	6	4	6
Övriga avsättningar	32	31	31	30
Summa	**36**	**37**	**35**	**36**

Not 22 Skulder till leasingföretag

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
Leasingföretag	1	1	1	1
Summa	**1**	**1**	**1**	**1**

Not 23 Övriga icke räntebärande skulder

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
Trygghetsmedel	34	35	34	35
Omställningsfond	5	2	5	2
Skuld till Eurocontrol	69	65	69	65
Summa	**108**	**102**	**108**	**102**

Not 24 Övriga icke räntebärande kortfristiga skulder

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
Skuld till Statsverket	91	129	91	129
Skuld till Eurocontrol	0	42	0	42
Personalskatt och arbetsgivaravgifter	56	62	51	57
Övriga kortfristiga skulder	186	185	175	180
Summa	**334**	**419**	**317**	**408**

Not 25 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
Löner och ersättningar	14	2	12	—
Semesterlöneskuld	75	70	70	65
Sociala avgifter	46	35	44	33
Övriga upplupna kostnader	67	98	47	91
Förutbetalda bidrag	45	51	45	51
Övriga förutbetalda intäkter	21	27	32	26
Summa	**268**	**283**	**249**	**267**

Not 26 Ansvarsförbindelser

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
Borgen för pensionsåtaganden i LFV Airport Center AB	0	1	0	1
Borgen till förmån för koncern-företag (ram för bankgarantier)	—	—	50	50
Summa	**0**	**1**	**50**	**51**

LFV får teckna borgensförbindelser för krediter upp till 400 mkr (400) till förmån för LFV Holding AB avseende finansiella åtaganden i bolagsgruppen.

Not 27 Övriga upplysningar till finansieringsanalysen

Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m m

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
Av- och nedskrivningar	360	342	350	258
Avsättningar avseende pensioner	1 059	384	1 059	384
Övriga avsättningar	4	12	3	12
Summa	**1 423**	**738**	**1 412**	**654**

Förändring av kort- och långfristig del av fordringar och skulder i avgiftssystemet

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2023	2022	2023	2022
Förändring av kortfristiga fordringar	–80	–389	–80	–389
Förändring av långfristiga fordringar	–263	154	–263	154
Summa	**–343**	**–235**	**–343**	**–235**
Förändring av kortfristiga icke räntebärande skulder	–42	–107	–42	–107
Förändring av långfristiga icke räntebärande skulder	4	–18	4	–18
Summa	**–38**	**–125**	**–38**	**–125**

Förslag till utdelning

För 2023 uppgår årets resultat efter skatt till 51 mkr. Totalresultat efter försäkringsteknisk omvärdering av pensionsskulden uppgår till –6 mkr. Ingen utdelning föreslås. Årets skattemotsvarighet uppgår till –1 mkr. Skatt att betala uppgår till 0 mkr.

Vi bedömer att den interna styrningen och kontrollen vid Luftfartsverket har varit betryggande under den period som årsredovisningen avser. Vi intygar att årsredovisningen ger en rättvisande bild av verksamhetens resultat samt av kostnader, intäkter och Luftfartsverkets ekonomiska ställning.

Norrköping den 15 februari 2024

Catharina Elmsäter-Svärd
ORDFÖRANDE

Ann Persson Grivas
GENERALDIRektör

Ann-Christine Hvittfeldt

Cecilia Looström

Per Nilsson

Robin Teigland

Johan von Sydow

Jonas Wikman

Christian Axelsson

David Johansson

Revisionsberättelse för Luftfartsverket 2023

Riksrevisionen har enligt 5 § lagen (2002:1022) om revision av statlig verksamhet m.m. utfört en revision av årsredovisningen för Luftfartsverket 2023, daterad 2024-02-15.

Revisionsberättelsen innehåller sammantaget fem uttalanden. Om inget av dessa uttalanden innehåller en reservation eller avvikande mening innebär det att Riksrevisionen bedömer att redovisningen och underliggande redovisning är tillförlitlig, räkenskaperna är rättvisande samt att ledningens förvaltning följer tillämpliga föreskrifter och särskilda beslut.

Rapport om årsredovisningen med koncernredovisning

Uttalanden

Enligt Riksrevisionen har myndigheten

- upprättat årsredovisningen med koncernredovisning enligt förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, instruktion, regleringsbrev och särskilda regeringsbeslut för myndigheten
- i alla väsentliga avseenden gett en rättvisande bild av Luftfartsverkets och koncernens ekonomiska resultat, finansiering och finansiella ställning per den 31 december 2023
- lämnat en förvaltningsberättelse och information i övrigt som är förenlig med och stödjer en rättvisande bild i årsredovisningen som helhet.

Grund för uttalanden

Riksrevisionen har utfört revisionen enligt International Standards of Supreme Audit Institutions (ISSAI) för finansiell revision, samt Riksrevisionens interna föreskrifter

- Riksrevisionens granskning av resultatredovisning och övrig information i årsredovisningen, inklusive ledningens bedömning av intern styrning och kontroll (IFRF)
- Riksrevisionens granskning av ledningens förvaltning som del i årsredovisningsgranskningen (IFRLF)

Vårt ansvar enligt standarderna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till myndigheten i enlighet med ISSAI 130 Code of Ethics och har i övrigt fullgjort vårt ansvar i enlighet med dessa etiska regler. Vi anser att de revisionsbevis vi har erhållit är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för Riksrevisionens uttalanden.

Uttalande om ledningens efterlevnad av tillämpliga föreskrifter för användning av anslag och inkomster

Baserat på vår revision av årsredovisningen, bedömer Riksrevisionen att myndigheten i alla väsentliga avseenden använt anslag och inkomster i enlighet med av riksdagen beslutade ändamål och i överensstämmelse med tillämpliga föreskrifter.

Grund för uttalande

Riksrevisionen har utfört revisionen enligt ISSAI för finansiell revision och IFRLF. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi anser att de revisionsbevis vi har erhållit är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för Riksrevisionens uttalanden.

Uttalande om ledningens bedömning av intern styrning och kontroll

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.

Grund för uttalande

Riksrevisionen har utfört revisionen enligt ISSAI för finansiell revision samt IFRF och IFRLF. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi anser att de bevis vi har erhållit är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för Riksrevisionens uttalanden.

Myndighetsledningens ansvar

Myndighetsledningen ansvarar för myndighetens verksamhet och ska se till att den bedrivs effektivt och enligt gällande rätt och de förpliktelser som följer av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen, att den redovisas på ett tillförlitligt och rättvisande sätt samt att myndigheten hushållar väl med statens medel. Detta framgår av 3 § myndighetsförordningen (2007:515).

Myndighetsledningen har även 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 regeringsbeslut för myndigheten. Myndighetsledningen är även ansvarig för att anslagsmedel och inkomster har använts enligt de bestämmelser och villkor som anges i föreskrifter, regleringsbrev och andra regeringsbeslut.

Myndighetsledningen ansvarar också för att det finns en intern styrning och kontroll som säkerställer att årsredovisningen kan upprättas utan väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag. I myndighetsledningens ansvar ingår att lämna en bedömning om den interna styrningen och kontrollen vid myndigheten. Det framgår av förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag.

Myndighetsledningen ansvarar även för att det finns en process för intern styrning och kontroll vid myndigheten som fungerar på ett betryggande sätt. Detta framgår av förordningen (2007:603) om intern styrning och kontroll. Denna process ska säkerställa att myndigheten med rimlig säkerhet fullgör sina uppgifter, uppnår verksamhetens mål och uppfyller kraven i 3§ myndighetsförordningen (2007:515).

Vid upprättandet av årsredovisningen ska myndighetsledningen förutsätta att myndigheten ska fortsätta sin verksamhet. De upplyser, när så är tillämpligt, om avvikelser och skälen för dessa avvikelser.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att granska årsredovisningen. Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om att årsredovisningen som helhet inte

innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller Riksrevisionens uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISSAI, IFRF och IFRLF alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som en del av en revision enligt ISSAI använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag. Därefter utformar och utför vi granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker, och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för ett fel som beror på misstag eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern styrning och kontroll
- skaffar vi oss en förståelse för den del av myndighetens interna styrning och kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma revisionsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i myndighetens interna styrning och kontroll
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i ledningens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar
- drar vi en slutsats om det riktiga i att myndighetsledningen använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om myndighetens förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, ska vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn och den bedömning som lämnats eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera våra uttalanden om årsredovisningen
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Som en del av granskningen i enlighet med IFRF planerar och genomför vi revisionen för att

- för väsentlig information, av finansiell eller icke finansiell natur som lämnas i förvaltningsberättelsen inhämta tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis för att sådan information har upprättats med syfte att tillsammans med årsredovisningens övriga delar ge en rättvisande bild av verksamheten utifrån regelverket
- för övrig information, 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 myndighetsledningen innefattar bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning och betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland eventuella betydande brister i den interna styrningen och kontrollen som vi identifierar under revisionen.

Vårt ansvar är också att granska om ledningens förvaltning följer tillämpliga föreskrifter och särskilda beslut. Vi genomför granskningen enligt IFRLF. 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 med rimlig säkerhet om myndighetens efterlevnad av dessa regelverk.

Vid planering och genomförande av revisionen enligt ISSAI och IFRF beaktar vi de delar av den interna styrningen och kontrollen som är relevanta för hur myndigheten upprättar årsredovisningen för att ge en rättvisande bild, inklusive ledningens bedömning om den interna styrningen och kontrollen. Det innebär att vi har granskat den bedömning som ledningen har gjort om intern styrning och kontroll i årsredovisningen. I vårt ansvar ingår däremot inte att göra ett uttalande om effektiviteten i myndighetens interna styrning och kontroll. Vi gör ett uttalande med begränsad säkerhet avseende ledningens bedömning av intern styrning och kontroll baserat på de åtgärder vi har vidtagit för att granska årsredovisningen. Ett uttalande med begränsad säkerhet har inte den säkerhet som ett uttalande grundad på en revision har.

Ansvarig revisor Katarina Holmqvist har beslutat i detta ärende. Uppdragsledare Margit Nestra har varit föredragande.

Katarina Holmqvist

Kopia för kännedom: Luftfartsverket, Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

[1] *Anslagsförordningen (2011:223), avgiftsförordningen (1992:191), förordningen (2011:211) om utlåning och garantier, kapitalförsörjningsförordningen (2011:210), förordningen (1996:1190) om överlåtelse av statens fasta egendom och förordningen (1996:1191) om överlåtelse av statens lösa egendom.*



Catharina Elmsäter-Svärd
Ordförande sedan 2022.

Nuvarande befattning: Vd Byggföretagen.
Styrelseuppdrag: Ledamot Railcare Group AB.
Tidigare befattningar: Infrastrukturminister, finanslandstingsråd, riksdagsledamot.
Födelseår: 1965.

Per Nilsson
Vice ordförande sedan 2022, ledamot sedan 2014.

Nuvarande befattning: Utvecklingsansvarig Tullverket.
Tidigare befattningar: Överdirektör och Stabschef Tullverket, kansliråd Skatte- och tullavdelning på Finansdepartementet.
Födelseår: 1967.

Ann Persson Grivas
Ledamot sedan 2017.

Styrelseuppdrag: Ordförande LFV Holding AB och Entry Point North AB. Vice ordförande Luleå Tekniska universitet/LTU. Ledamot SOS Alarm och Insynsrådet för Institutet för rymdfysik.
Tidigare befattningar: Ledande befattningar Försäkringskassan, Sony Ericsson, Vattenfall, 3 och SAS.
Födelseår: 1961.

Jonas Wikman
Ledamot sedan 2023.

Nuvarande befattning: Generalmajor och flygvapenchef.
Tidigare befattningar: Stridspilot, chef flygmedicincentrum, chefsroller FMV, chef planeringsavdelningen vid Högkvarteret, rådgivare till afghanska flygvapnet under Natos Resolut Support Mission i Kabul, ställföreträdande insatschef vid Högkvarteret.
Födelseår: 1972.

Ann-Christine Hvittfeldt
Ledamot sedan 2016.

Nuvarande befattning: Flertal styrelseuppdrag.
Tidigare befattningar: Volvo Logistics AB, Hemtex AB, Speedcargo AB/DFDS AS.
Födelseår: 1966.



Cecilia Looström
Ledamot sedan 2020.

Nuvarande befattning: Avdelningschef Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.
Tidigare befattningar: Departementsråd Försvarsdepartementet, avdelningschef Flygteknik, FOI.
Födelseår: 1961.

Robin Teigland
Ledamot sedan 2020.

Nuvarande befattning: Professor Chalmers tekniska högskola och entreprenör.
Tidigare befattningar: Professor och styrelseledamot Handelshögskolan i Stockholm, McKinsey & Company, styrelseledamot Akadmiska Hus AB.
Födelseår: 1964.

Johan von Sydow
Ledamot sedan 2023.

Nuvarande befattning: Förbundsdirektör Storsthlm.
Tidigare befattningar: Länsöverdirektör, länsstyrelsen Stockholm. Finansråd och avdelningschef vid Finansdepartementet.
Födelseår: 1969.

Christian Axelsson
Ledamot personalföreträdare sedan 2021.

Nuvarande befattning: Systemansvarig och ordförande i LFVs Saco-S förening.
Styrelseuppdrag: LFV Holding (personalföreträdare).
Födelseår: 1972.

David Johansson
Ledamot personalföreträdare sedan 2023.

Nuvarande befattning: Flygledare och ordförande för ST inom Flygledningen.
Födelseår: 1977.

Carl-Johan Edström
Ledamot
2020–30 juni 2023.
Anne-Marie Bredberg
Ledamot personalföreträdare
2010–30 juni 2023.



Koncernledning

Ann Persson Grivas
Generaldirektör sedan 2017.

Styrelseuppdrag: Ordförande LFV Holding AB och Entry Point North AB. Vice ordförande Luleå Tekniska universitet/LTU. Ledamot SOS Alarm och Insynsrådet för Institutet för rymdfysik.
Tidigare befattningar: Ledande befattningar Försäkringskassan, Sony Ericsson, Vattenfall, 3 och SAS.
Födelseår: 1961.

Magnus Corell
Överdirektör sedan 2019.

Styrelseuppdrag: Ordförande Aviseq Critical Communication AB och LFV Aviation Consulting AB. Ledamot LFV Holding AB.
Tidigare befattningar: Chefspositioner inom Regeringskansliet, med erfarenhet från Infrastrukturdepartementet, Näringsdepartementet och Justitiedepartementet.
Födelseår: 1969.

Petra Sernulf
Direktör Juridik/Kvalitet/Flygsäkerhet/Miljö och chefsjurist.

Anställd: 1997–2005 samt sedan 2008.
Styrelseuppdrag: Ledamot LFV Holding AB, Aviseq Critical Communication AB och Arbetsförmedlingen.
Tidigare befattningar: Tingsmeritering och jurist LFV, Kriminalvårdsstyrelsen och Advokatfirman Glimstedt.
Födelseår: 1963.

Ulf Thibblin
Teknisk direktör.

Anställd sedan: 2013.
Styrelseuppdrag: Ledamot LFV Holding AB, LFV Aviation Consulting AB och Aviseq Critical Communication AB.
Tidigare befattningar: Ledande befattningar inom Saab och Ericsson.
Födelseår: 1958.

Niklas Ferm
Direktör System och Utveckling.

Anställd sedan: 2022.
Styrelseuppdrag: Ledamot LFV Holding AB och LFV Aviation Consulting AB.
Tidigare befattningar: Ledande befattningar inom Saab.
Födelseår: 1972.



Anna Granberg
Direktör Operations.

Anställd sedan: 1991.
Styrelseuppdrag: Ledamot i LFV Holding AB och LFV Aviation Consulting AB.
Tidigare befattningar: Flygledare, Enhetschef Försvarsmakten.
Födelseår: 1970.

Jan Berggren
Direktör Gemensamma tjänster.

Anställd sedan: 2003.
Styrelseuppdrag: Ledamot LFV Holding AB.
Tidigare befattningar: Flera ledande befattningar inom såväl LFV som Sjöfartsverket.
Födelseår: 1962.

Boel Enjin
Direktör Styrning och Ekonomi.

Anställd sedan: 2021.
Styrelseuppdrag: Ledamot LFV Holding AB.
Tidigare befattningar: Ledande befattningar inom Försvarets Materielverk, Försäkringskassan, Skolverket och Försvarsmakten.
Födelseår: 1967.

Petter Eklund
Direktör En Route.

Anställd sedan: 2021.
Styrelseuppdrag: Ledamot LFV Holding AB och Aviseq Critical Communication AB.
Tidigare befattningar: Ledande befattningar inom Kustbevakningen, BRA (Braathens Regional Airlines), Transportstyrelsen och Luftfartsstyrelsen.
Födelseår: 1972.

Fredrik Henning
T f direktör HR och Kommunikation.

Anställd sedan: 2021.
Styrelseuppdrag: Ledamot LFV Holding AB.
Tidigare befattningar: Ledande befattning inom bland annat ED-gruppen, Huddinge kommun och Infratek.
Födelseår: 1980.



Fem år i sammandrag

	2023	2022	2021	2020	2019
FLYGTRAFIKEN (tusental)					
Antal rörelser i svenskt luftrum:					
Inrikes	94	91	65	62	127
Utrikes	219	198	110	100	277
Överflygningar	270	253	184	169	369
TOTALT	583	541	359	332	774
Antal service units (tusental)	2 666	2 472	1 795	1 676	3 820
EKONOMI (mkr)					
Rörelseintäkter	3 584	2 790	2 523	3 310	3 071
Resultat efter finansiella poster	52	–16	104	700	–40
Totalresultat efter omvärdering av pensionsskulden	–6	–6	103	–122	—
Investeringar	452	385	386	557	498
Räntabilitet på eget kapital, %	7	(neg.)	15	(neg.)	(neg.)
Soliditet, %	6	7	7	6	8
Likvida medel	4 722	4 276	4 437	5 104	5 748
Eget kapital	741	742	742	638	760
Pensionsskuld	10 553	9 436	9 052	8 739	7 471
BALANSOMSLUTNING	12 306	11 214	10 996	10 708	9 412
PERSONAL					
Antal årsarbetare	1 239	1 202	1 153	1 121	992
varav operativa flygledare	594	577	505	500	548
varav övrig personal	645	625	648	621	444
Antal anställda	1 372	1 331	1 301	1 348	1 123
varav kvinnor	494	487	483	509	488
varav män	878	844	818	839	635
Sjukfrånvaro, % i affärsverket	2,96	3,38	2,50	3,02	2,46

Förkortningar och förklaringar

A6. Allians inom SESAR med fokus på teknikutveckling. Femton flygtrafiktjänsteleverantörer och två associerade medlemmar utgör A6.

AAS. Airspace Architecture Study. Ett förslag om hur Europas luftrum ska utformas på medellång sikt, mellan åren 2025 och 2035.

AIRMOUR. Urban Air Mobility Emergency Medical Services in EU. Ett forskningsprojekt som demonstrerar och möjliggör drönartjänster i städer med inriktning mot behov inom sjukvård.

ANS. Air Navigation Services. Flygtrafiktjänst.

ANSP. Air Navigation Services Provider. Leverantör av flygtrafiktjänst.

ATCC. Air Traffic Control Centre. Kontrollcentral för flygtrafikledning.

ATM. Air Traffic Management. Flygtrafikledning.

ATS. Air Traffic Services. Flygledningstjänst.

AVISEQ. Aviseq Critical Communication AB. Helägt dotterbolag.

BOREALIS. The Borealis Alliance. En sammanslutning av leverantörer av flygtrafiktjänst i nio länder: Irland, Storbritannien, Island, Danmark, Norge, Sverige, Finland, Estland och Lettland. Samarbete för effektivare flygvägar med minskad miljöpåverkan.

CANSO. Civil Air Navigation Services Organisation. Internationell samarbetsorganisation för flygtrafiktjänstleverantörer.

CINEA. European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency, tidigare INEA, ansvarar för att utveckla det europeiska transportsystemet.

CNS. CNS står för Communication, Navigation, Surveillance, det vill säga radioutrustning, navigationshjälpmedel och radarutrustning samt övervakning.

COOPANS. Samarbete mellan sex flygtrafiktjänstleverantörer i Sverige, Danmark, Irland, Österrike, Portugal och Kroatien. Samordnar utvecklingen av ett gemensamt flygtrafikledningssystem.

EASA. European Aviation Safety Agency. Den europeiska flygsäkerhetsmyndigheten.

EN ROUTE. Flygning i det övre luftrummet. Trafikleds från en kontrollcentral.

EPN. Entry Point North AB. Intressebolag som driver flygledarskola med LFV, danska Naviair och irländska IAA som ägare.

EUROCONTROL. Samordnar den europeiska flygtrafiken. Eurocontrol har ingen lagstiftningsbefogenhet men arbetar för att harmonisera och utveckla flygtrafiktjänsterna i de närmare 40 medlemsländerna.

ICAO. International Civil Aviation Organization. FNorgan för flyget.

L-CAPS. LFV Aviation Comprehensive AIM Production Service. Teknisk plattform för flyginformation.

MSB. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

RF. Robust flygtrafiktjänst. Program som LFV drev mellan TID och TID för att säkra förmågan att leverera flygtrafiktjänst oberoende av beredskapsläge.

RISE. Research Institute of Sweden AB.

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

RTC. Remote Tower Centre. Kontrollcentral för flygtrafikledning på distans.

RTS. Remote Tower Services. Flygtrafikledning på distans.

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 forskning för att öka kapaciteten i luftrummet.

SWEA. Sweden Airspace Project. Ett projekt för effektivisering av flygtrafiktjänsten. Drivs i samarbete med Swedavia.

SWIM. System Wide Information Management. Globalt initiativ i flygbranschen för att harmonisera utbytet av flyg och väderinformation för alla luftrumsanvändare och intressenter.

UAS. Unmanned Aircraft System. Obemannade luftfartyg eller drönare.

UNDERVÄGSAVGIFT. Den svenska undervägsavgiften (en route) tas ut för flygplan över 2 000 kg som flyger i luftrum där Sverige bedriver flygtrafiktjänst.

U-SPACE. Ett koncept som beskrivs av förordning (EU) 2021/664 av nya digitala tjänster för drönare.

U-SPACE-LUFTRUM. En geografisk UAS-zon med U-space-tjänster som tillhandahålls av tjänsteleverantörer (U-space Service Provider, USSP).

UTM. UAS Traffic Management. Digitala tjänster för att hantera obemannad luftfart.



LFV — Luftfartsverket
Organisationsnummer: 202100-0795

601 79 Norrköping
Besöksadress huvudkontor: Hospitalsgatan 30, Norrköping
Telefon: 011-19 20 00

epost: lfv@lfv.se
instagram@luftfartsverket · facebook.com LFV · linkedin.com LFV · lfv.se

Tack till alla som medverkat i LFVs årsredovisning. Grafisk form och produktion: Newsroom.
Fotografer: Peter Karlsson Svarteld, Filmuminati, Pia Jakobsson, Försvarsmakten, Getty Images.
Bilderna är bland annat tagna på ATCC och FPC Stockholm Arlanda, ATS Arlanda, ATS Landvetter och LFVs huvudkontor.
Tryck: Stema Specialtryck AB 2024.

