



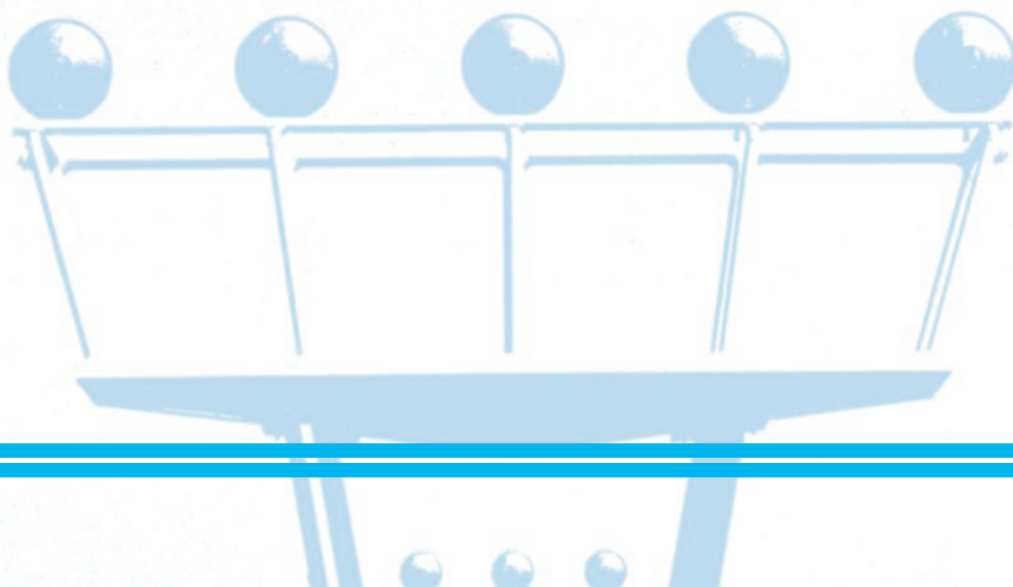
ÅRSREDOVISNING 2012



Affärsverket LFV svarar för flygtrafiktjänster i Sverige. LFV är verksam på 32 platser runt om i landet. LFV omsatte 3 miljarder under 2012 och redovisar ett resultat efter finansiella poster på 9 miljoner. Antalet årsarbetare var 1 118.

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

INNEHÅLLSFÖRTECKNING	SID
Viktiga händelser.....	1
Generaldirektören om flyget, LFV och framtiden	2
LFVs verksamhet	4
Europeisk harmonisering	8
Färre flygrörelser	10
Organisation och medarbetare.....	12
Växande internationell verksamhet.....	14
Resultaträkning med kommentarer	15
Balansräkningar och finansieringsanalyser med kommentarer	18
Noter	22
Rapportering enligt regleringsbrevet för LFV	27
Redovisningshandlingar.....	28
Risker	30
Förslag till utdelning	32
Revisionsberättelse	33
Styrelse	34
Koncernledning	35
Tre år i sammandrag.....	36
Här finns LFV.....	37



Viktiga händelser

Flygtrafiken

Under året minskade antalet flygrörelser i det svenska luftrummet jämfört med 2011 med knappt 3 %. Denna nedgång innebär att antalet en route rörelser minskade med 17 000 till 689 000.

Under årets två första månader fortsatte den trafiktillväxt som varat under hela 2011. Därefter följde 10 månader med negativ utveckling. För 2013 räknar LFV med nolltillväxt.

Färdplan för framtiden

I april 2012 kom betänkandet Färdplan för framtiden – en utvecklad flygtrafiktjänst (SOU 2012:27). Utredaren konstaterar att flygtrafiktjänst en route är ett offentligt åtagande som staten bör säkerställa. Detsamma gäller för flygtrafiktjänst i anslutning till betydande flygplatser med internationell och nationell kommersiell linjetrafik. Flygtrafiktjänsten är dessutom en samhällsviktig verksamhet och en del av det nationella offentliga åtagandet som det militära försvaret representerar.

Utredningen skickades ut på remiss och beredning av svaren pågår inom regeringskansliet. Beslut förväntas under 2013.

Positivt resultat

Resultatet för 2012 uppgår till 9 miljoner. Resultatet påverkas negativt av minskad flygtrafik och ökad pensions-skuld. Rörelsekostnaderna är i övrigt lägre än förväntat, bl a tack vare framgångsrika effektiviseringar. Sedan delningen i april 2010 har LFV minskat antalet anställda med över 100 personer.

En svag konjunktur, hårdnande konkurrens på den konkurrensutsatta marknaden samt EUs och flygbolagens krav på sänkta kostnader och avgifter innebär att det kommer att krävas ytterligare effektiviseringar de närmaste åren.

NUAC i full drift

1 juli 2012 övertog NUAC den operativa driften av en route verksamheten i det dansk-svenska luftrummet. NUAC HB ägs gemensamt av Naviar och LFV. Det är ett pionjärprojekt som EU ser som ett viktigt steg i arbetet med att harmonisera flygtrafiktjänst och luftrum i Europa.

LFVs medarbetare på kontrollcentralerna i Malmö och Stockholm utlånas till NUAC med bibehållna anställningsvillkor. Däremot övergår arbetsledningen till NUAC. Totalt omfattar verksamheten ca 750 medarbetare och omsättningen blir på helårsbasis över en miljard.

Coopans

Driftsättningen av det gemensamma flygledningssystemet Coopans har genomförts framgångsrikt. I södra Sverige skedde det i början av 2012 och för Stockholm och norra Sverige genomfördes det natten mellan 4 och 5 januari 2013. Förseeningarna i flygtrafiken har varit mycket små genom att tidpunkterna för driftsättningar valts med omsorg och förlagts till lågtrafikperioder.

Nu finns samma system på de tre kontrollcentralerna som NUAC driver. Det är en bra utgångspunkt för det effektiviseringsarbete som är NUACs främsta uppgift. Irland, Österrike och Kroatien är också med i Coopans och harmoniseringen av system ger både ekonomiska och operativa vinster.

Hög flygsäkerhet och punktlighet

För hela världen redovisas 23 flygolyckor med dödlig utgång och sammanlagt 475 omkomna i reguljär luftfart under 2012. Det är den lägsta siffran i modern tid. I svenskt luftrum har det inte skett någon olycka i reguljär luftfart med dödlig utgång sedan Oskarshamnolyckan 1989.

LFV kan redovisa en hög punktlighet, för helåret har andelen flygningar helt utan

restriktioner inom svenskt luftrum varit 99,8%.

Miljö

LFV har under året fortsatt arbetet för att minska flygets miljöpåverkan. Raka flygvägar är införda i både svenskt och danskt luftrum, vilket sparar bränsle och därmed minskar också koldioxidutsläppen. Med projektet Green Connection som avslutades på Arlanda i maj minskade utsläppen av växthusgaser i alla delar av en flygning, från gate till gate. Minskningen av koldioxidutsläpp var så stor som 150 kilo för en enda flygning mellan Göteborg och Stockholm.

I december startade ett projekt vid Göteborg Landvetter med sänkt inflygningshastighet till flygplatsen. En gemensam högsta fart innebär minskade utsläpp och ett bättre ankomstflöde till flygplatsen. En inflygning med sänkt fart tar i genomsnitt bara 22 sekunder mer än en ordinarie inflygning.

I Indonesien fortsätter LFV Aviation Consulting arbetet med energieffektivisering på flygplatser och gröna flygningar.

Lokal flygtrafiktjänst

Under 2012 har fem flygplatser i Sverige förlängt sina avtal med LFV. Vi har dessutom vunnit en upphandling, som dock överklagats. LFV kommer dessutom att fortsätta bedriva flygtrafiktjänst för Swedavia åtminstone under hela 2013.

LFV Aviation Consulting

Redan 1982 började exportverksamheten inom Luftfartsverket i bolagiserad form. LFV Aviation Consulting är inriktad på tjänsteexport inom civil luftfart. Bolaget har genomfört projekt i ca 75 länder inom flygplats- och flygtrafiktjänst, men också vid uppbyggnad av myndighetsfunktioner. Riksdagen har beslutat att LFV Aviation Consulting kvarstår som ett dotterbolag till LFV.

Generaldirektören om flyget, LfV och framtiden

Det är inte ofta som flygtrafiken minskar, men så blev utvecklingen i Sverige år 2012. Antalet rörelser minskade med knappt 3% till 689 000. Efter finanskrisen ökade flygtrafiken under 2010 och 2011, men sedan mars 2012 har trafiken minskat varje månad. Inrikesflyget uppvisar den sämsta utvecklingen, delvis beroende på några flygbolagskonkurser under våren. För år 2013 förutser vi nolltillväxt, men osäkerheten är stor.

Antalet passagerare har dock ökat under året. På Swedavias flygplatser ökade antalet resenärer med 3%. Skillnaden mellan utvecklingen för rörelser och passagerare beror på att flygbolagen satt in större flygplan och att kabinfaktorerna ökat. En positiv effekt av det är att utsläppen av växthusgaser minskar.

Positivt resultat

Resultatet för 2012 uppgår till 9 miljoner. Resultatet påverkas negativt av

minskad flygtrafik och ökad pensions-skuld. Rörelsekostnaderna är i övrigt lägre än förväntat, bl a tack vare framgångsrika effektiviseringar. Sedan delningen i april 2010 har LfV minskat antalet anställda med över 100 personer.

En svag konjunktur, hårdnande konkurrens på den konkurrensutsatta marknaden samt EUs och flygbolagens krav på sänkta kostnader och avgifter innebär att det kommer att krävas ytterligare stora effektiviseringar de närmaste åren.

Hög flygsäkerhet

Hög flygsäkerhet är A och O i flyget. För hela världen redovisas 23 dödliga flygolyckor med sammanlagt 475 omkomna i reguljär luftfart under 2012. Det är den lägsta siffran i modern tid. I svenskt luftrum har det inte skett någon olycka i reguljär luftfart med dödlig utgång sedan Oskarshamnolyckan 1989.

För att behålla en hög flygsäkerhetsnivå utvecklar vi ständigt vår säkerhetskultur där hög rapporteringsnivå är en grundbult. Det har givit ett bra resultat som ger oss själva och andra, t ex flygplatser och flygbolag, möjlighet att vidta kor-

rigerande åtgärder innan olyckor sker. Ett norskt militärflyg havererade i Kebnekaise massivet i mars 2012. SHK utreder för närvarande händelsen och en rapport förväntas under våren.

Punktlighet och miljö

Flygets andra grundpelare är punktlighet och snabbhet. Totalt för helåret har andelen flygningar helt utan restriktioner inom svenskt luftrum varit 99,8%. Målet i svenskt-danskt luftrum är max 0,2 minuters försening per flygning. LfV bidrar till att utfallet ligger på 0,06 minuter, vilket är väl under målet.

LfV har under året fortsatt arbetet för att minska flygets miljöpåverkan. Raka flygvägar i svenskt och danskt luftrum är standard. I projektet Green Connection visade vi att det är möjligt att minska utsläppen av växthusgaser i alla delar av en flygning, från gate till gate. Minskningen av koldioxidutsläpp var 150 kilo för en enda flygning mellan Göteborg och Stockholm.

I Indonesien fortsätter LfV Aviation Consulting arbetet med energieffektivisering på flygplatserna och gröna flygningar.



Infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd, LfVs generaldirektör Thomas Allard, Swedavias koncernchef Torborg Chetkovich och Kjell-Åke Westin, flygplatsdirektör deltog i demonstrationen av miljöprojektet Green Connection på Arlanda, vars syfte var att minimera flygets miljöpåverkan på sträckan Göteborg-Stockholm.

Flyget är internationellt

Flyget är internationellt till sitt väsen och bidrar till globaliseringen. EUs Single European Sky-krav påverkar oss alltmer och svensk flygtrafiktjänst ligger i framkant när det gäller samarbeten över gränserna.

Sedan 2005 driver LFV en gemensam flygledningsskola på Malmö Airport med Norge och Danmark. Skolan har alltsedan starten 1974 ut- och fortbildat flygledare från många länder. Skolan uppfyller de villkor på licensiering som respektive myndighet i våra länder och EU kräver.

I september 2011 började ett nytt samarbete för Entry Point North, EPN genom att en ny skola startade tillsammans med ungerska HungaroControl. Skolan ligger i Budapest och heter Entry Point Central, EPC. Fler samarbeten diskuteras.

Export en nödvändighet

Redan 1982 började exportverksamheten inom Luftfartsverket ske i formaliserad form. Vårt dotterbolag LFV Aviation Consulting har sedan dess genomfört projekt i ca 75 länder. Riksdag och regering har i vår instruktion och genom beslut uttalat att den verksamheten ska fortsätta.

Bolagets största kontrakt någonsin under tecknades nyligen och innebär att LFV tillsammans med en lokal partner ska svara för flygledning på fem flygplatser i Abu Dhabi under fem år. Det är ett glädjande tecken på att svensk flygledning är konkurrenskraftig. För LFV är det nödvändigt med tillgång till andra marknader eftersom konkurrensutsättningen av lokal flygtrafiktjänst innebär att vår marknadsandel i Sverige sannolikt krymper.

Lokal flygtrafiktjänst

Under 2012 har fem flygplatser i Sverige förlängt sina avtal med LFV. Vi har dessutom vunnit en upphandling, som dock överklagats. LFV kommer dess-

utom att fortsätta bedriva flygtrafiktjänst för Swedavia åtminstone under hela 2013.

NUAC 1 juli

Europas första gemensamma gränsöverskridande funktionella luftrumsblock skapades av Sverige och Danmark. Sedan 1 juli 2012 bedrivs verksamheten vid de tre kontrollcentralerna av ett gemensamt ägt företag, NUAC. Verksamheten omfattar ca 750 medarbetare och omsättningen blir på helårsbasis över en miljard. Jag hyser gott hopp om att NUACs intensiva arbete för att minska sina kostnader kommer att nå målen.

Övertagandet har genomförts planenligt och gått utomordentligt bra. EU har berömt oss för detta initiativ. Raka flygvägar är införda i både svenskt och danskt luftrum, vilket sparar bränsle och minskar koldioxidutsläppen.

Gemensamma system

Driftsättningen av det gemensamma flygledningssystemet Coopans har genomförts framgångsrikt. I södra Sverige skedde det i början av 2012 och för Stockholm och norra Sverige genomfördes det natten mellan 4 och 5 januari 2013. I Danmark infördes det i mars och uppgraderades i november. Motsvarande uppgradering genomfördes på kontrollcentralerna i Malmö och Stockholm i slutet av januari. Förseningarna i flygtrafiken har varit mycket små genom att tidpunkterna för driftsättningar valts med omsorg och förlagts till lågtrafikperioder.

Nu är det samma system på alla tre kontrollcentralerna vars verksamhet bedrivs av NUAC. Det är en bra utgångspunkt för det effektiviseringsarbete som är NUACs främsta uppgift. Irland, Österrike och Kroatien är också med i Coopans och harmoniseringen av system ger både ekonomiska och operativa vinster.

Ett turbulent år

Mycket har förändrats under året. Flygtrafiken fortsatte växa under inledningen

av året, men sen har efterfrågan minskat. På Swedavias flygplatser minskade antalet resenärer under december med 5%. Under våren gick två flygbolag i konkurs. Under en kort period föreföll SAS framtid osäker. En konkurs hade skadat tillgängligheten till och från Sverige kraftigt. Inte minst den expansiva turistnäringen är extremt beroende av väl fungerande flygförbindelser.

För LFVs del var förslagen i Bjelfvenstams utredning mycket intressanta. Han pekar bl a på vikten av att ha en stark nationell aktör som gör att Sverige kan spela en roll i effektiviseringen av europeiskt luftrum. Några av hans förslag har beslutats, men en proposition förväntas under 2013. Vi ser fram emot den med tillförsikt!

Avslutningsvis vill jag rikta ett varmt tack till våra medarbetare som under periodvis svåra förutsättningar gjort det möjligt för flyget i Sverige att behålla en hög säkerhet och punktlighet. Jag vill i det tacket också inbegripa våra danska kollegor utan vars medverkan vi inte lyckats så bra.



LFVs verksamhet

LFV är ett affärsverk med 1 300 medarbetare, som bedriver flygtrafiktjänst för civila och militära kunder vid 32 platser från Malmö i söder till Kiruna i norr. Omsättningen uppgår till ca 3 miljarder och huvudkontoret ligger i Norrköping.

LFV är en av Europas ledande aktörer inom flygtrafiktjänst och arbetar med lösningar för säkrare och mer kostnadseffektiv flygtrafik. På miljöområdet är LFV pådrivande för att hitta nya och bra sätt att minska flygets miljöpåverkan.

Tillsammans med flygbolag och flygplatser arbetar LFV för att flyget ska fortsätta bidra till Sveriges utveckling genom att erbjuda snabba och säkra transporter.

Hög punktlighet

Varje år genomförs ca 700 000 flygningar i svenskt luftrum. Totalt för helåret 2012 har andelen flygningar helt utan restriktioner inom svenskt luftrum varit 99,8%. Myndigheterna i Sverige och Danmark har ett mål på danskt-svenskt luftrum på max 0,2 minuters försening per flygning. LFV bidrar till att utfallet för 2012 på 0,06 minuter ligger väl under målet. De förseningar i trafiken som uppstått under 2012 har berott på driftsättningen av flygtrafikkedningssystemet Coopans i Malmö i början av året och störningar på grund av väder.

Hög flygsäkerhet

Flygbranschens höga säkerhetstänkande och det systematiska arbete som hela tiden görs för att utesluta alla tänkbara risker, har skapat en säkerhetskultur som går igen i det dagliga arbetet. Säkerhetskulturen, i kombination med ett strikt internationellt regelverk, har gjort flyget till det säkraste transportslaget. Strävan efter att säkerställa och förbättra flygsäkerheten är en grundförutsättning i allt vi gör.

Under året har mycket arbete lagts ned på att ge det dansk-svenska funktio-

nella luftrumsblocket (DK-SE FAB) rätt förutsättningar i form av ett system för säkerhetsledning (SMS) som harmoniserats med danska Naviar och vårt gemensamma dotterbolag NUAC. Under 2013 fortsätter arbetet med att ytterligare justera processer och rutiner och att i än större utsträckning harmonisera regelverk och arbetsmetoder parterna emellan.

Rapportering av händelser

LFV betraktar en effektiv rapportering av flygsäkerhetshändelser som en grundpelare i allt flygsäkerhetsarbete. Brister som inte kommer till kännedom kan man heller inte göra något åt. Under många år har därför mycket energi lagts på att utveckla säkerhetskulturen med avseende på att uppmuntra varje medarbetare att rapportera händelser och svagheter, men också för att lämna förslag till förbättringar.

Under året har det lämnats mer än 4 000 händelserapporter vilket är ett bra resultat. LFVs rapportering omfattar både händelser där vi varit delaktiga till utfallet och de händelser där orsakerna

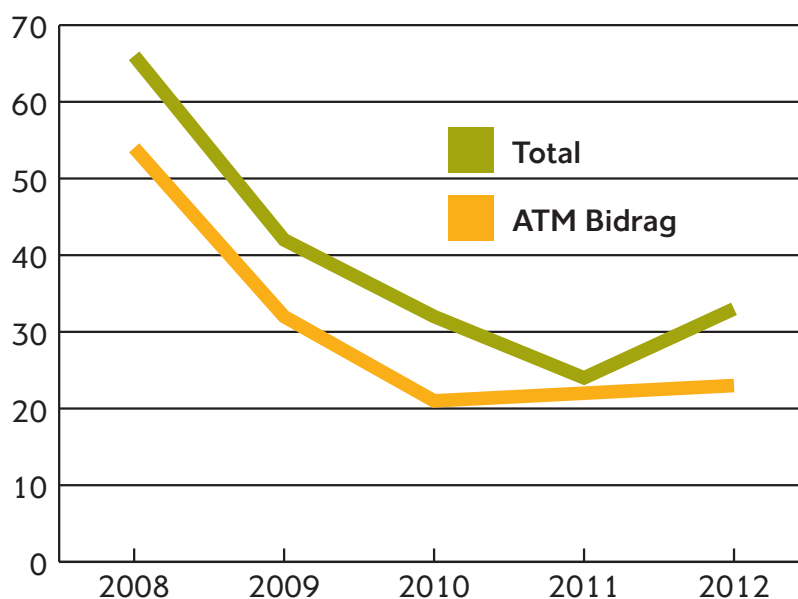
ligger utanför vårt ansvarsområde. På så sätt bidrar LFV till att ge Transportstyrelsen en god bild av nivån på säkerheten inom luftfartssystemet.

Allvarliga händelser där LFV varit bidragande, resulterar alltid i att en intern omfattande utredning genomförs där fokus är vår roll i händelseförloppet. Utöver dessa genomförs även utredningar av andra händelser som bedöms innehålla en möjlighet att vinna kunskap och erfarenhet. Under 2012 har 20 utredningar genomförts jämfört med 18 under 2011.

LFVs flygsäkerhetsmål

Målen inom flygsäkerhetsområdet består dels av det som fastställts av Transportstyrelsen i prestationsplanen för det dansk-svenska funktionella luftrumsblocket. I denna fastställs att det får högst inträffa 1,49 separationsunderskridanden av allvarlighetsklass A eller B i "En Route-luft" per 100 000 flygtimmar. Under 2012 inträffade endast en händelse som räknas in i målet, vilket innebär att detta mål uppnås med god marginal.

Antal rapporterade separationsunderskridanden 2008-2012





Kristina Lundgren, CO ATS Vidsele

varit förskonade från allvarlig brottslighet. Hotbilden mot flygtrafiktjänsten bedöms vara fortsatt låg.

Den civila luftfarten däremot upplever en fortsatt ökning av laserpekningar mot flygtrafik och därmed deras besättningar. Laserpekningar är redan idag ett omfattande samhällsproblem, särskilt när det gäller lokaltrafik. De laserpekningar som skett under 2012 bedöms inte ha påverkat flygsäkerheten. Däremot är varje laserpekning en potentiell flygsäkerhetsrisk. I de nätverk LfV aktivt medverkar, dels för att inom landet sprida information om riskerna för den civila luftfarten och dels för att ha aktuell information om utvecklingen, är alla samhällsfunktioner som drabbas överens om ett omedelbart behov av skärpt lagstiftning.

Civil-militär integration

Sedan 1 januari 2008 har LfV hela ansvaret för flygtrafiktjänsten under alla beredskapsskeden för både civil och militär luftfart. Sedan 70-talet är flygtrafiktjänsten i Sverige civil-militärt integrerad och LfV tillhandahåller flygtrafiktjänst för

I LfV affärsplan finns ett mål om maximalt åtta händelser som klassas med allvarlighet A och/eller B, varav högst två får vara A-händelser. Under året inträffade totalt fyra händelser (3 B- och 1 A-händelse), vilket innebär att även detta mål uppnåddes.

15 mars inträffade en olycka med ett luftfartyg tillhörande norska försvarsmakten, i Kebnekaisemassivet. Vid olyckan omkom fem personer. Olyckan utreds av Statens Haverikommission och rapport förväntas vara klar under första kvartalet 2013.

giska flygsäkerhetsplan är ett viktigt verktyg för att styra vårt systematiska flygsäkerhetsarbete. Rapporteringsviljan är fortsatt hög, vilket är en förutsättning för ett proaktivt flygsäkerhetsarbete. Våra tekniska system har fungerat väl under året och inte orsakat några incidenter.

Luftfartsskydd

LfV uppfyller kraven i lagar och förordningar som reglerar skyddet för den civila luftfarten mot kriminella handlingar, inklusive terrorism. Under 2012 har LfV

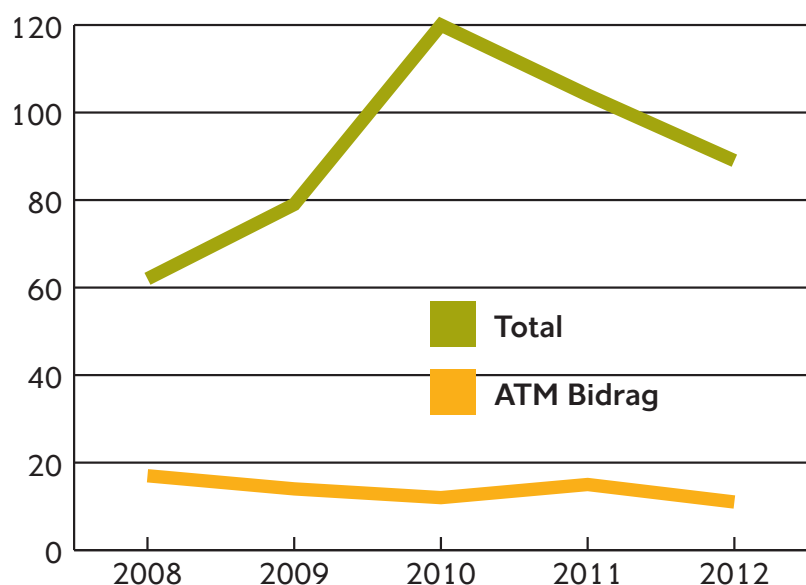
Separationsunderskridanden och rullbaneintrång

Antalet separationsunderskridanden ökade till 33 rapporterade fall under 2012. Det är en ökning med drygt 10 händelser men LfVs bidrag stannar på 23 händelser vilket är i nivå med 2011 års resultat. Se diagram.

Glädjande nog fortsätter den nedåtgående trenden inom rullbaneintrång. Under året rapporterades 89 händelser varav LfV ansetts vara bidragande i 11, vilket en minskning från föregående år.

LfV strategiska plan för flygsäkerhet kommer att vidareutvecklas under 2013. Samarbetet med Försvarsmakten har utökats och har inletts med bl a Svensk Flygledarförening och ACR. LfVs strate-

Antal rapporterade rullbaneintrång 2008-2012





såväl civil som militär luftfart. Flygtrafik-tjänst utförs för militär luftfart såväl vid militära flygplatser, vid vissa civila flyg-platser samt i övriga delar av luftrummet eftersom Försvarmakten inte har någon egen flygtrafiktjänst i Sverige. LFV är sedan 2012 en myndighet med särskilt ansvar för krisberedskapen samt särskilt ansvar inför och vid höjd beredskap. LFV har även en tjänsteman i beredskap. TIB enligt regeringsbeslut och har startat upp ett utvecklat samver-kansarbete med Myndigheten för sam-hällsskydd och beredskap, MSB. Detta för att hantera den civila dimensionen av flygtrafiktjänst under alla beredskaps-skeden.

LFV har en väl utvecklad samverkan med Försvarmakten på såväl strategisk- och taktisk nivå samt i den operativa produktionen av flygtrafiktjänst. Samverkan sker även genom strategiska- och taktiska samverkansmöten som hålls flera gång-er per år. I den operativa produktionen av flygtrafiktjänst har Försvarmakten och piloter kontakt med LFVs flygledare.

Samverkan som sker med Försvarmak-ten omfattar totalförvarssamverkan för att planera och genomföra förberedelser för att hantera situationer under fred och övningar samt under höjd bered-skap och krig. Förvarsplaneringen sker i nära samarbete med LFV.

I alla beredskapsskeden

Samverkan omfattar nästintill alla delar av flygtrafiktjänsten och syftar till att skapa en robust flygtrafiktjänst i alla be-redskapsskeden. Vid nationella övningar av reservofficerare utövas tjänsten under LFVs certifikat, medan vid utlandsope-rationer övergår ansvaret helt till För-svarmakten. Samverkan omfattar också utbildning av LFVs flygledare för att säkerställa kompetens att hantera före-kommande militär trafik samt utbildning av reservofficerare i flygtrafiktjänst.

Samverkan avseende teknik och system är långtgående och komplex eftersom de gemensamma systemen och tekni-ken är en av hörnstenarna i den civil- mi-litärt integrerade flygtrafiktjänsten. I stora

delar samutnyttjas system och teknik och har dessutom system placerade i varandras anläggningar.

Minskar flygets miljöpåverkan

LFV har under många år arbetat med ett effektivare luftrum med allt från flyg-vägsförkortningar till bättre tidsstyrning av flygningarna. För LFV är det viktigt att bidra till ett effektivt flyg med så liten miljöpåverkan som möjlig. LFV erbjuder flygbolag att flyga kortast möjliga väg genom svenskt luftrum. De kortare flyg-vägarna möjliggörs av moderna flygled-ningssystem på marknaden och avancerade färdplaneringsverktyg hos flygbolagen.

Eurocontrol som samordnar flygtrafiken i Europa har beräknat att raka flygvägar i det dansk-svenska luftrumsblocket kortar flygvägarna med 6 500 km, minskar bränsleförbrukningen med 20 ton och reducerar koldioxidutsläppen med 70 ton - varje dag.



Gröna flygningar

LFV arbetar med att erbjuda så kallade Gröna inflygningar till de flygplatser där LFV bedriver flygtrafikledning. En Grön inflygning innebär förenklat att flygplanet glidflyger i en jämn sjunkprofil från hög höjd ner till flygplatsen med motorerna på lågvarv. Detta brukar benämnas CDA (Continuous Descent Approach).

I maj 2012 avslutades miljöprojektet Green Connection på Arlanda med en demonstration av tekniken inför bland andra infrastrukturminister Catharina Elmsäter Svard. Projektets mål var att flyga från gate vid Göteborg Landvetter Airport till gate vid Stockholm Arlanda Airport med så liten miljöpåverkan som möjligt. Med Green Connection tog flygbranschen steget fullt ut och gjorde hela flygningar mer resurseffektiva.

Efter start på Göteborg Landvetter Airport lät man planet stiga så snabbt som flygplanstypen tillåter upp till marschhöjd. Väl uppe på marschhöjd gick flygplanet

kortaste möjliga väg och med optimal hastighet mot Stockholm Arlanda. Projektet visade att det var möjligt att med hjälp av modern GPS-baserad teknik förkorta inflygningsvägen till en av Arlandas tre landningsbanor vilket ledde till minskade utsläpp av koldioxid med mellan 100 och 165 kilo per flygning.

Fjärrstyrda torn

Arbetet med att färdigställa vårt första RTC (Remote Tower Center) har fortsatt under 2012. All utrustning är levererad till anläggningen i Sundsvall och validering av koncept och metoder kommer att göras under första halvåret för att sedan godkännas av Transportstyrelsen. En driftsättning av en första flygplats är möjlig under fjärde kvartalet och under 2014 beräknas sedan ytterligare flygplatser kunna kopplas in.

Med hjälp av fjärrstyrda torn kan flygtrafiken ledas och övervakas på distans utan att flygledare är placerade i flygplatsernas tornbyggnader. Flygledarna samlokaliseras i en central och leder flygtrafiken

Vid Remote tower center i Sundsvall utvecklas konceptet fjärrstyrda torn. Från en arbetsposition kan flygledaren fjärrstyra flygtrafiken vid flera flygplatser. På skärmar framför flygledaren visas en 360-gradersbild av den aktuella flygplatsen, på bilden är det Örnsköldsvik.

med hjälp av kameror, sensorer och displayer. Med modern teknik kan flygsäkerheten höjas samtidigt som kostnaderna reduceras. Fjärrstyrda torn ligger i linje med regeringens intentioner att LFV ska arbeta med forskning, utveckling och införande av ny teknik av betydelse för flygtrafiktjänsten.

Konkurrensutsatt marknad

Under 2012 har 5 flygplatser utnyttjat sin möjlighet att förlänga sina avtal med LFV. En flygplats, Halmstad, gick ut i offentlig upphandling. Kontraktet vanns av LFV, men upphandlingen överlagades av en konkurrent och upphandlingen kommer därför att göras om. Övriga 26 kontrakt som LFV för närvarande har gäller även för 2013 (inkluderat Forsvarsmaktens 7 flygplatser).

Europeisk harmonisering

EU-kommissionen driver på utvecklingen av ett gemensamt europeiskt luftrum, Single European Sky (SES). Avsikten är att skapa ett "gränslöst", fullt ut harmoniserat luftrum för flyget i Europa.

I slutet av 90-talet bedömdes SES kunna innebära att flygtrafiktjänsten, ANS i Europa skulle kunna

- Tredubbla kapaciteten
- Förbättra säkerheten med en faktor 10, för att klara kapacitetsökningen utan att antalet flygtrafiktjänstrelaterade incidenter ökar
- Minska kostnaderna för flygtrafiktjänsten med 50 %
- Samtidigt som miljöpåverkan minskar med 10 %

Separata luftfartsmyndigheter

För att uppnå dessa förbättringar har EU lagstiftat i två steg. I det första infördes krav på en separering av luftfartsmyndighet och ANS-leverantörer samt krav på certifiering och utnämning av de senare.

I det andra steget ställdes krav på att Europas stater ska gå samman och bilda funktionella luftrumsblock, FAB. Samtidigt skapas en Network Management funktion med ett ansvar för att på kort sikt styra och i ett längre perspektiv skapa förutsättningar för effektiva flöden. Den europeiska flygsäkerhetsmyndigheten European Aviation Safety Agency, EASA fick ett utökat mandat att omfatta också ANS. Dessutom startades The Single European Sky ATM Research Programme, SESAR som ska utveckla teknik och metoder för att förverkliga SES-målen. Från 2012 infördes också prestandastyrning av ANS-leverantörer.

Funktionella luftrumsblock

Avsikten är att inom ett FAB harmonisera luftrummet och effektivisera flygtrafiktjänsten för att möjliggöra att flyga rakare till en lägre kostnad. Sverige och Danmark var i december 2009 först i Europa med att bilda ett FAB. Samtidigt

kom LfV och danska NaviAir överens om att i ett samägt bolag, NUAC, driva flygtrafiken en route inom DK/SE FAB.

NUAC, som från 1 juli 2012 ansvarar för driften av kontrollcentralerna i Stockholm, Malmö och Köpenhamn samt svenska Flight Planning Centre, FPC, ska genom samordning av den svenska och danska verksamheten effektivisera verksamheten och sänka kostnaderna. Till grund för bildandet av NUAC och DK/SE FAB finns bedömningar om en besparingspotential på 13 miljoner € per år samt miljövinster på 52 000 ton CO₂ per år. Vissa effektiviseringar har redan genomförts. Bl a har Sverige och Danmark Free route airspace där alla som flyger över 28 500 fot kan flyga kortaste vägen utan hänsyn till flygvägar och landsgränser.

NUAC är ett svenskt handelsbolag som till lika delar ägs av LfV och NaviAir. Förutom ledningen som är anställd i NUAC, är all personal utlånad från respektive

moderbolag. Dessa svarar också för lokaler och de tekniska system som NUAC använder. NUAC har ett svenskt ATS-certifikat men det är moderbolagen som är utnämnda som tjänsteleverantörer av respektive lands luftfartsmyndighet. Konstruktionen innebär att NUAC arbetar på uppdrag av LfV och NaviAir som också tar in intäkterna och har ett ansvar för den ANS-tjänst som NUAC levererar.

Harmonisering av tekniska system

Av tradition har de tekniska system som använts av nationella flygtrafiktjänster varit relativt olika. Utvecklingen har i stor utsträckning baserats på nationella krav. Under senare år har EU lagstiftat om krav på tekniska system för att driva fram en harmonisering. Beslut om införande av och förändringar i olika standarder har medfört att de nationella flygtrafiktjänsterna tvingats införa likartad funktionalitet i sina system. Kraven på harmonisering medför att kostnaderna



för att utveckla och anpassa de tekniska systemen ökat.

För att effektivt ta hand om dessa förändringar och dela på utvecklingskostnaderna startade LFV, Naviair och Irländska IAA ett samarbete för att tillsammans med systemleverantören Thales utveckla ett gemensamt Air Traffic Management system. Samarbetet går under namnet Coopans och har sedan starten utökats med Österrike och Kroatien. Systemet är driftsatt i Malmö, Köpenhamn och i Stockholm. När standardsystemet är driftsatt fortsätter samarbetet med att samordna operativa arbetsmetoder och att införa nya funktioner som beslutas av EU och ICAO. Samarbetet bedöms sänka kostnaden för utvecklingen av flygtrafikledningssystemet med ca 40 %.

För att utveckla teknik och metoder för framtidens flygtrafiktjänst bildades SESAR Joint Undertaking. Det är ett program där EU, Eurocontrol och flygbranschen tillsammans finansierar och driver utvecklingen av metoder och tekniska system för att effektivisera europeiskt flyg. LFV deltar via NORACON, som är ett samarbete mellan åtta flygtrafiktjänster och det svenska flygplatsbolaget Swedavia, i ett antal delprojekt i SESAR. LFV deltar för att påverka utvecklingen så att den passar svenska intressen. Avsikten är att Coopans ska vara en plattform för de ändringar som kommer från SESAR.

Prestandastyrning

För perioden 2012 - 2014 har de nationella luftfartsmyndigheterna i samtliga EU-stater tagit fram en prestandaplan med mål för kostnadsutveckling, flygsäkerhet, punktlighet och miljö som sedan fastställts av EU. Prestandaplanen innehåller årliga styrande mål för flygtrafiktjänst en route. För Sveriges del har målen för flygsäkerhet och punktlighet satts för DK/SE FAB. Det ekonomiska målet är däremot nationellt. För LFVs del innebär det att den reala enhetskostnaden ska sänkas med 3,5 % per år under perioden.

Prestandastyrningen av kostnadsutvecklingen innebär en stor förändring av de ekonomiska förutsättningarna för en route. Fram till och med 2011 beräknade LFV sina kostnader för nästa år, gjorde en trafikprognos och beräknade sedan priset per service unit för kommande år. Om kostnaden eller trafikprognos efter årets slut visade sig avvika från den beräknade så justerades detta i priset två år senare, dvs flygbolagen tog risken.

Genom införandet av prestandastyrning är det den nationella myndigheten, i Sverige Transportstyrelsen, som efter konsultationer med LFV och flygbolagen beslutar om både kostnader och trafikprognos och därmed priset per service unit. Från och med i år tar LFV därför konsekvensen om kostnaden avviker från det av Transportstyrelsen fastställda kostnads målet. När det gäller avvikelser från trafikprognosen är regleringen sådan att LFV tar hela konsekvensen för ändringar upp till 2 %

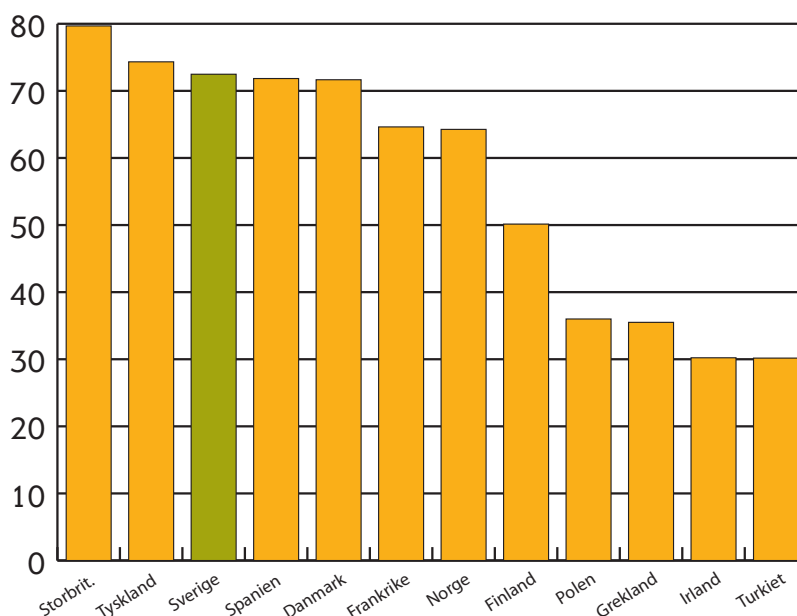
medan LFV och flygbolagen delar på ansvaret för större avvikelser.

Jämförelser av en route avgifter

I Europa finns en hög korrelation mellan en route-avgiften i det centrala blocket av länder. Storbritannien, Frankrike, Tyskland, Spanien och de tre skandinaviska länderna ligger nu alla på en avgift mellan 64,26 euro (Norge) och 79,68 euro (Storbritannien). Snittavgiften bland dessa är 71,27 euro.

Sverige ligger på 72,48 vilket är något över snittet av dessa länder och över både Norge och Danmark. Ett av våra grannländer, Polen har en avgift på 36,00 euro. Avgifterna är inte helt jämförbara eftersom det bland annat skiljer i gränsdragningen mellan en route och lokal flygtrafiktjänst i olika länder.

Undervägsavgifter 2012 i Europa (euro/service unit)



Undervägsavgiften per service unit i några europeiska länder 2012. Den svenska avgiften var 72,48 euro, varav 60,53 avser LFV. Den genomsnittliga avgiften i Eurocontrols länder var 57,80 euro. Kostnaden för flygning baseras på avgiften, flugen sträcka i landets luftrum och planetens vikt.

Färre flygrörelser



Under året minskade antalet flygrörelser i det svenska luftrummet jämfört med 2011 med knappt 3 %. Denna nedgång innebär att antalet en route rörelser minskade med 17 000 till 689 000. Under årets två första månader fortsatte trafiktillväxten som varat under hela 2011. Därefter följde 10 månader med negativ utveckling.

Svag marknad

År 2012 präglades av en mycket återhållsam marknad. Detta har inneburit minskade trafikvolymerna i det svenska luftrummet som en följd av den europeiska och globala konjunkturedgången. De ekonomiska omvärldsfaktorerna försämrades successivt under året med en våg av varsel i Sverige som följd. Året präglades av finansoro och ett högt pris på flygbränsle. Till detta kom ett antal konkurser bland flygbolagen som trafikerade Sverige. Positivt var ändå att passagerarvolymerna ökade.

Inrikestrafiken präglades av nämnda konkurser samt en viss konsolidering och bättre utnyttjande av kapacitet i flygplanen vilket ledde till att nedgången blev drygt 4 % till 148 000 rörelser. Högre kabinfaktorer samt något större flygplan förklarar den skilda utvecklingen för luftrumsrörelser resp passagerare.

Även utrikes minskade

Även utrikestrafiken minskade, med knappt 3 % färre rörelser till 250 000. Jämförelsen görs dock med 2011 som var ett mycket lyckat år med en ökning på drygt 9 %. Stor påverkan på detta har naturligtvis den ekonomiska utvecklingen i främst södra Europa haft, som hämmat flygtrafiken under året.

Nedgången för den överflygande trafiken, flygplan som vare sig startar eller landar i Sverige, blev drygt 1 % till 291 000 rörelser. Den svaga ekonomiska utvecklingen i Europa i kombination med att tillväxtekonomierna i den andra änden av denna överflygande trafik tappar fart får negativa konsekvenser för luftrumsrörelsernas volym i det svenska luftrummet. Den överflygande trafiken svarar för 42 % av den totala trafikvo-

lymen i det svenska luftrummet. Dess andel av LFVs intäkter är mer än 60 %.

Europeisk utblick

I ett internationellt och europeiskt perspektiv har utvecklingen ändå varit relativt god i Sverige under 2012. I Europa har utvecklingen varit mycket blandad. Aggregerat för hela Europa sammantaget är det frågan om en nedgång på 2-3 % mellan åren 2011 och 2012. Somliga länder, exempelvis Turkiet, har även under 2012 haft en god tillväxt av flygtrafiken. Andra länder med stora trafikvolymerna visar på en nolltillväxt. Många länder i södra Europa däremot, har som en följd av finansiell och politisk oro samt massarbetslöshet med vikande konsumtionsefterfrågan, haft en mycket sämre trafikutveckling med stora trafikminskningar som följd. Därtill har denna del av Europa drabbats hårt av flera flygbolagskonkurser.

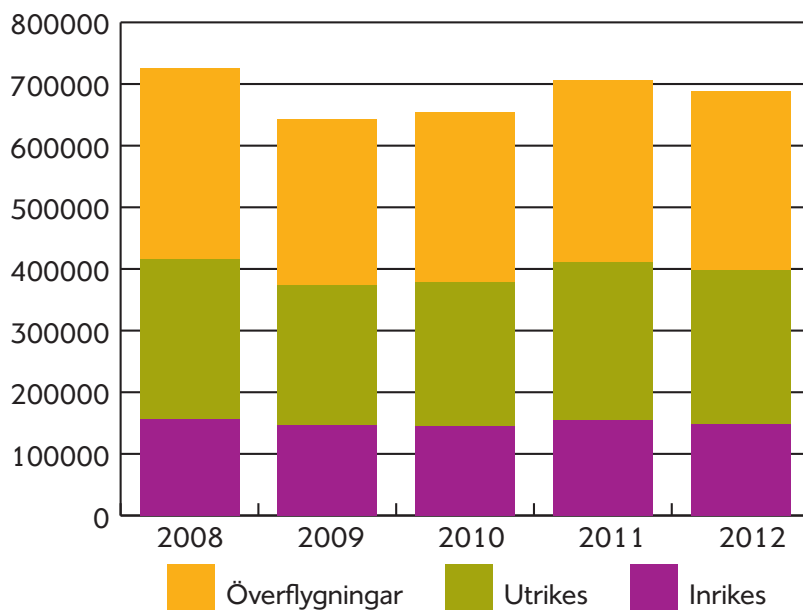
Trafikutvecklingen är fortsatt gynnsam i Asien, Sydamerika och Mellanöstern. Dock är det även i dessa regioner en något lägre tillväxttakt än tidigare. Länder som sticker ut med fortsatt god trafik-tillväxt är Kina, Indien och Brasilien. En

förskjutning geografiskt av den ledande position som Europa innehaft inom flygets utveckling ner mot Mellanöstern kan skönjas.

Fortsatt oro

Som en följd av fortsatt försämrade förutsättningar för flygtrafiken har LFV successivt under 2012 justerat trafikprognosen nedåt. Det är sannolikt att trafikutvecklingen på kort sikt kommer vara svag och särskilt inrikes förväntas utvecklas dåligt. Traditionellt har näringslivet dragit ner sitt resande inrikes i dåliga tider. Utrikestrafiken och den överflygande trafiken kommer att klara sig bättre då den också påverkas av andra regioners konjunkturer. Detta mildrar något den ekonomiska konsekvensen för LFV av trafikminskningen i det svenska luftrummet. För 2013 räknar LFV med noll tillväxt.

Rörelser i svenskt luftrum åren 2008–2012



Organisation och medarbetare

I november 2011 beslutade regeringen att en utredning skulle göras av verksamhetsform och förutsättningar för flygtrafiktjänst i Luftfartsverket. Utredningen skulle enligt direktivet med hänsyn till konkurrensöppningen av den europeiska marknaden, de EU-förordningar som reglerar flygtrafiktjänsten samt den civil-militärt integrerade flygtrafiktjänsten analysera LFVs verksamhetsform, organisation och befogenheter och vid behov föreslå förändringar.

Färdplan för framtiden

I april 2012 kom betänkandet Färdplan för framtiden – en utvecklad flygtrafiktjänst (SOU 2012:27). Utredaren konstaterar att flygtrafiktjänst en route är ett offentligt åtagande som staten bör säkerställa. Detsamma gäller för flygtrafiktjänst i anslutning till betydande flyg-

platser med internationell och nationell kommersiell linjetrafik. Flygtrafiktjänsten är dessutom en samhällsviktig verksamhet och en del av det nationella offentliga åtagandet som det militära försvaret representerar. Utredaren föreslår i ett första steg att LFVs konkurrensutsatta verksamhet bör särredovisas och i ett andra steg att den verksamheten bolagiseras under verkets egen förvaltning. LFV bör vidare få möjlighet att bilda bolag utomlands.

LFVs ansvar att tillhandahålla flygtrafiktjänst under alla beredskapsskeden bör förtydligas och verkets ansvar för beredskapsplanering bör utvidgas. Utredaren föreslår även att LFV ska åläggas ett redundansansvar för att garantera kontinuitet i driften av flygtrafiktjänst om någon annan leverantör förlorar sin utnämning. Vidare bör verket få i uppdrag att driva den lokala flygtrafiktjänsten vid militära flygplatser. Utredningen lämnar även förslag vad avser omfattningen av det konkurrensutsatta luftrummet, att bedömning av behov av flygledarutbild-

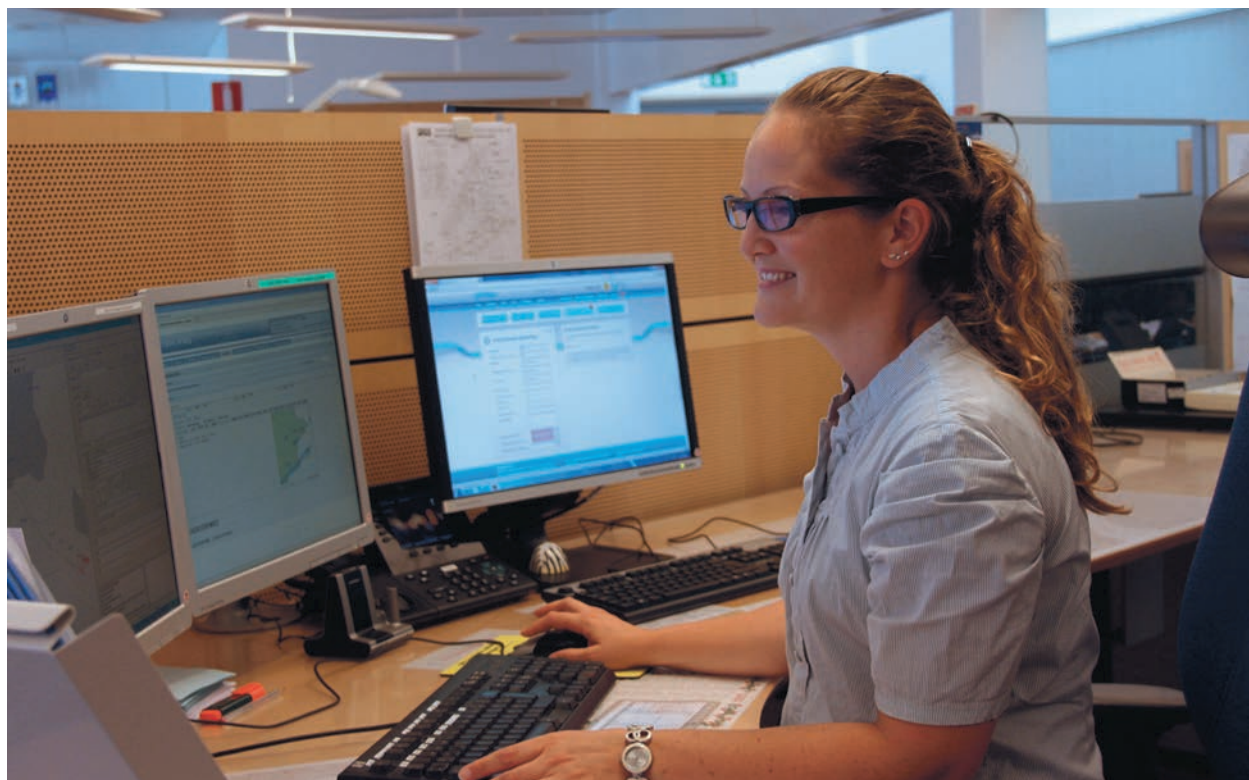
ning ska göras på nationell nivå samt att tillträde till infrastruktur behöver övervakas.

Remisstiden gick ut i juni 2012 och beredning av remissvaren pågår inom regeringskansliet. Beslut förväntas under 2013.

Ny organisation

EUs prestationsplan ställer stora krav på rationaliseringar och därmed förändrad struktur av LFV. Därtill kommer att förändrade militära krav, konkurrensutsättning av lokal flygtrafiktjänst och NUAC som leverantör av en route-tjänster har förändrat förutsättningarna för LFV kraftigt.

Beredningen av "Färdplan för framtiden – en utvecklad flygtrafiktjänst" påskyndar behovet av att genomföra en effektivisering och tydliggöra LFVs organisation. Inriktningen är att dagens självständiga affärsområden ersätts med en mer centraliserad organisation. Förändringen görs för att möjliggöra en mer anpassad





form av produktionsledning med fokus på effektivitet samtidigt som de efter konkurrensutsättningen mycket betydelsefulla affärs- och marknadsfrågorna lyfts fram. Den nya organisationen ska vara ansvarsmässigt tydlig.

Den föreslagna organisationen utgörs av en centralisering av verksamheten uppdelad i de fyra avdelningarna produktion, system och utveckling, marknad samt administration. Den nya organisationen träder i kraft 1 maj 2013 och innebär att affärsområdena samt koncernfunktionerna affärsutveckling och strategi samt civil/militär produktion och teknik upphör.

NUAC i full drift

1 juli övertog NUAC den operativa driften av verksamheten i det dansk-svenska luftrummet. LFV:s medarbetare på kontrollcentralerna i Malmö och Stockholm utlånas till NUAC med bibehållna anställningsvillkor. Däremot övergår arbetsledningen för dessa ca 500 medarbetare till NUAC. LFV, Naviair och NUAC arbetar med att harmonisera processer och hitta

synergier för att målen för effektiviseringen ska uppnås. Affärsområde En Route omfattade till 30 juni förutom kontrollcentralerna även Flight Planning Centre, FPC. FPC, som arbetar med flygbriefing, ingår i NUAC:s organisation sedan 1 juli. När affärsområdet upphörde sysselsatte det 430 årsarbetare.

Organisation

Produktion Terminal bedriver lokal flygtrafiktjänst på 32 platser runt om i landet, inklusive två civila och tre militära terminalkontroller. LFV:s kunder är kommunala, militära, privata och statliga flygplatser som äger sina resp tornbyggnader. Affärsområdet hade drygt 400 medarbetare och under fjärde kvartalet 344 årsarbetare.

Affärsområde Produkter & Tjänster har ca 220 medarbetare med ett brett arbetsfält inom tekniska och operativa stödfunktioner. Medarbetarna finns på flera orter och bedriver bl a LFV:s operativa och tekniska utvecklingsarbete

inom ramen för det europeiska projektet SESAR.

GSF, den gemensamma servicefunktionen för Sjöfartsverket och LFV, sysselsätter drygt 100 medarbetare. Den ska sänka de administrativa kostnaderna och öka resurssamverkan med andra statliga verk och myndigheter i regionen.

Minskad personalvolym

LFV hade under fjärde kvartalet 1 114 årsarbetare, vilket är en minskning med 27 sedan föregående år. Detta trots att ca 30 medarbetare från Sjöfartsverket tillkom 1 januari 2012.

LFV har ett samarbete med Linköpings universitet programmet Flygtrafik och Logistik, där flygledarutbildningen ingår som en del. De första studenterna med inriktning på flygledare, startade sin grundläggande flygledarutbildning i januari 2012 på Entry Point North, och kommer att beredas möjlighet till sitt slutliga examensarbete hösten 2013. Efter godkänd kandidatexamen i Flygtrafik och logistik, inriktning Flygledning är utbildningen som flygledare klar.

LFV verkar för en god arbetsmiljö. Ett proaktivt förhållningssätt och tidiga åtgärder resulterar i en låg sjukfrånvaro och få rehabiliteringsärenden. Sjukfrånvaron var under året 2,16 %, dvs samma som under helåret 2011.

Nytt löneavtal

Ett centralt löneavtal för perioden 1 oktober 2012 till 30 september 2013 har träffats. Lokala löneförhandlingar pågår.

Under 2012 har LFV genomfört en rad olika program för att stärka och utveckla ett mer effektivt och engagerat ledarskap. För nyrekryterade chefer finns ett grundläggande chefsprogram. LFV genomför ett High Potentialprogram med målet att utveckla framtida ledare internt. För att stärka befintliga chefer i sin chefsroll genomförs ett mentorskapsprogram.

Växande internationell verksamhet

I LFVs instruktion ingår att verka både i Sverige och internationellt. I det internationella arbetet ingår samarbeten och allianser med andra länder, men också kommersiella affärer. Bland ekonomiskt viktiga samarbeten kan nämnas Coopans. Genom att fler länder delar på utvecklingskostnaderna sparas mycket pengar.

LFVs bolagsverksamhet

Koncernen LFV består av affärsverket och det helägda dotterbolaget LFV Holding AB som bedriver verksamhet genom hel- och delägda dotter- och intressebolag. Entry Point North, EPN utbildar flygledningspersonal och är lokaliserad till Malmö Airport. Skolan etablerades 1974, men verksamheten där bedrivs sedan 2006 av EPN. Bolaget ägs till en tredjedel vardera av LFV, danska Naviar och norska Avinor.

På skolan bedrivs ägarländernas grundläggande flygledarutbildning. Men det genomförs också många kurser för andra länder både i form av grund- och fortbildning. Sedan hösten 2011 bedrivs också verksamhet i Budapest. EPN äger och driver Entry Point Central tillsammans med den ungerska flygtrafiktjänsten. Fler internationella samarbeten diskuteras.

Exportverksamheten

LFVs helägda dotterbolag LFV Aviation Consulting AB bedriver verksamhet sedan 1982. Den är inriktad på tjänsteexport inom civil luftfart. Bolaget har en lång erfarenhet av projekt inom flygplats- och flygtrafiktjänst, men också vid uppbyggnad av myndighetsfunktioner.

Några aktuella projekt är uppbyggnad av luftfartsmyndigheter och regelverk i Jemen och Ukraina, samt flygmättningsuppdrag i Baltikum, Danmark och Jordanien. I Indonesien fortsätter arbetet med energieffektivisering på flygplatser och



gröna flygningar. Norska Avinor vill hyra in flygledare och i Storbritannien vill man effektivisera den militära flygledningen med utgångspunkt från våra erfarenheter av integrerad civil och militär flygledning så att luftrummet kan utnyttjas effektivare.

Under 2012 förhandlade bolaget tillsammans med en lokal partner om att svara för flygledning på fem flygplatser i Abu Dhabi. Kontraktet på en miljard slöts i januari 2013 och gäller under fem år. Den största flygplatsen har ca 120 000 rörelser och 12 miljoner passagerare per år, vilket är mittemellan Landvetter och Arlanda i storlek.

Flygledning en route

LFV har ett nationellt monopol för en route-verksamhet. I EU finns ett starkt tryck på att öka effektiviteten och minska

kostnaderna i den europeiska flygtrafikledningen. Sverige och Danmark har därför skapat ett gemensamt funktionellt luftrumsblock.

LFV och Naviar har dessutom startat en gemensam organisation, NUAC för att bedriva en route-verksamheten i det gemensamma luftrummet. Det är ett pionjärprojekt som EU ser som ett viktigt steg i arbetet med att harmonisera flygtrafiktjänst och luftrum i Europa.

NUAC HB ägs gemensamt av Naviar och LFV. Verksamheten omfattar flygledning en route och bedrivs från de tre kontrollcentralerna i Köpenhamn, Malmö och Stockholm. NUAC sysselsätter sedan 1 juli 2012 ca 750 personer och kommer att omsätta över en miljard på helårsbasis.

Resultaträkning med kommentarer

LFVs resultat efter finansiella poster uppgår 9 mkr vilket är en kraftig resultatförsämring jämfört med 2011 då resultatet var 85 mkr. Minskade trafikvolymerna och ökade pensionskostnader är de främsta orsakerna till resultatförsämringen. En effekt som kunde blivit ännu större om inte kostnadsbegränsningar och andra effektiviseringsåtgärder dämpat den försämrade lönsamheten.

Fr o m 2012 började den, av EU fastställda, prestationsbaserade prissättningen av flygtrafiktjänst en route gälla. Denna innebär en övergång från en rent kostnadsbaserad prissättning till att avgifterna i förväg fastställs för en hel referensperiod (just nu åren 2012 – 2014). Kompensation utgår inte längre för ökade kostnader eller lägre intäktsvolymerna. Det är endast s k okontrollerbara kostnader samt trafikvolymförändringar större än $\pm 2\%$ som, helt eller delvis, fortfarande kan regleras via avgiftssystemet.

Årets pensionskostnadsökning kan därmed till stor del finansieras av en route och terminalavgifter men den del som faller utanför dessa verksamheter har ändå, som en engångseffekt, påverkat resultatet negativt med ca 70 mkr. Att årets flygtrafik minskade med knappt 3% innebär dessutom, tillsammans med lägre indexuppräkningsatt LFV tappade 45–50 mkr i intäkter.

Rörelsens intäkter

Rörelsens intäkter uppgår till 3 076 mkr (2 489). Den kraftiga intäktsökningen har kunnat åstadkommas genom att årets stora pensionskostnadsökning till stor del kunnat kompenseras via intäkter från en route- och terminalavgiftssystemen.

Den förra lågkonjunkturen och trafiknedgången från hösten 2008 till våren 2010, i kombination med stora



löneökningar och pensionsavsättningar, medförde ett stort underskott i en routeverksamheten. Förhoppningarna var att detta underskott skulle kunna minska fr o m 2012. Årets kraftiga pensionskostnadsökning innebär tvärtom ytterligare drygt 200 mkr ökat underskott, som vid årsskiftet uppgick till 673 mkr.

En ytterligare orsak till den stora intäktsökningen är att NUAC fr o m halvårsskiftet 2012 övertog all operativ verksamhet för flygtrafiktjänst en route. Detta innebär att LFV får ersättning för den personal, och de övriga tjänster, som NUAC köper av LFV samtidigt som LFV betalar ersättning till NUAC för utförda tjänster. Detta innebär en intäktsökning för LFV på 323 mkr mellan 2011 och 2012.

Intäkter från flygtrafiktjänst en route (undervägsavgifter) är den dominerande intäktsposten i LFV och svarar för 63% av den totala omsättningen. Därtill kommer 14% avseende ersättning från NUAC. Ersättningar för lokal och militär flygtrafiktjänst, i form av terminalavgifter på Stockholm Arlanda och Göteborg Landvetter flygplatser samt avtal med flygplatser och försvarsmakten, står för 16% av omsättningen. Resterande 9%

avser kommersiella och övriga intäkter i form av försäljning av konsulttjänster och uthyrning av personal, intäkter för flygmätning och andra tekniska uppdrag, hyresintäkter samt bidrag för LFVs deltagande i internationella utvecklings- och samverkansprojekt.

Rörelsens kostnader

Rörelsens kostnader uppgår till 2 720 mkr (2 258). I likhet med intäktsökningen står mellanhanden med NUAC för en stor del av kostnadsförändringen mellan 2011 och 2012. Köpta tjänster av NUAC har redovisningsmässigt inneburit 322 mkr högre kostnader under 2012. Löner, sociala avgifter och pensionskostnader dominerar kostnadsbilden inom LFV och står (inklusive räntedelen i pensionskostnaderna) för ca två tredjedelar av de totala kostnaderna. Förändringar i lönenivåer och, inte minst, pensionskostnader påverkar kraftigt LFVs ekonomi. Det låga ränteläget har påverkat LFVs pensionsskuld så att allt större belopp måste avsättas för att säkra framtida pensionsåtaganden. Under 2012 sänktes den ränta som påverkar pensionskulden från 1,1% till 0,4%. Detta påverkar LFVs totala kostnader 2012 med 391 mkr fördelat på ränta (315 mkr)

och personalkostnad i form av löneskatt (76 mkr).

Ytterligare en faktor som påverkar kostnadsökningen mellan 2011 och 2012 är det faktum att 2011 års bokslut inkluderade en redovisningsmässig vinst/kostnadsminskning med 100 mkr i samband med inlösen av delar av pensionsskulden under 2011.

Förutom direkt personalrelaterade kostnader utgörs rörelsekostnaderna i övrigt främst av kostnader för att säkerställa drift av tekniska system och annan infrastruktur för att upprätta kvalitet och flygsäkerhet. LFV deltar också i utvecklingsverksamhet och europeiska samarbeten vilka ska bidra till bestående kostnadsbesparingar.

Avskrivningar på anläggningar och utrustning minskade under året till 188 mkr (210). I beloppet ingår 18 mkr i nedskrivning av anläggningar som LFV nu sålt till Fortifikationsverket och avser en "restpost" från delningen av LFV 2010.

LFV bedriver, sedan några år tillbaka, ett effektiviseringsarbete vars syfte är att varaktigt anpassa kostnadsbilden till de förutsättningar som det prestationsbaserade prissystemet för en route innebär samt att vara konkurrenskraftiga på den konkurrensutsatta marknaden för lokal flygtrafiktjänst. Åtgärderna fortsätter att ge effekt och LFVs kostnader har under året kunnat begränsas. Exklusive ökningen av köpta tjänster från NUAC samt engångseffekter rörande pensionsskulden, är årets rörelsekostnader (inklusive pris- och löneökningar) lägre än 2011.

Finansiella poster

Summan av finansiella intäkter och kostnader uppgick till -348 mkr (-145) och påverkas i hög utsträckning av de ökade avsättningarna till pensionsskulden. Nettot består av ränteintäkter på 51 mkr (47) och räntekostnader på 399 mkr (193). Intäkterna avser i första hand ränta på LFVs likvida medel. Kostnaderna utgörs nästan uteslutande av den finansiella delen av pensionskostnaden varav 315 mkr är engångseffekt till följd av den sänkta räntan.

Några mindre poster avser räntekostnader för leasade tillgångar, dröjsmålsräntor samt valutakursförändringar och liknande.

LFV Holding AB

I koncernens resultat ingår resultaten från dotter- och intressebolag samlade i holdingbolaget LFV Holding AB.

LFV Holding bildades 1995 för att samordna och förvalta LFVs bolagsverksamhet. LFV Holding består av moderbolaget, det helägda dotterbolaget LFV Aviation Consulting AB samt intressebolagen Entry Point North AB och NUAC HB.

Bolagsverksamheten omsatte 2012 20 mkr (24) och resultatet efter finansiella poster blev -5 mkr (3).



RESULTATRÄKNING (MKR)	NOT	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
		2012	2011	2012	2011
Rörelsens intäkter					
Luftfartsintäkter	1	2 432	2 200	2 432	2 200
Övriga rörelseintäkter	2	644	289	640	277
Summa rörelsens intäkter		3 076	2 489	3 072	2 477
Rörelsens kostnader					
Personalkostnader	3	-1 553	-1 421	-1 543	-1 415
Diverse externa kostnader	4	-979	-626	-975	-620
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	5	-188	-210	-188	-210
Summa rörelsens kostnader		-2 720	-2 258	-2 706	-2 245
Resultat från andelar i intresseföretag	6	2	-2	-	-
Rörelseresultat		357	230	366	232
Resultat från finansiella investeringar					
Utdelning från dotterföretag		-	-	-	201
Ränteintäkter	7	51	47	48	42
Räntekostnader och liknande resultatposter	8	-399	-193	-399	-192
		-348	-145	-351	50
Resultat efter finansiella poster		9	85	15	282
Skatt/skattemotsvarighet på periodens resultat	9	-5	0	-	-
Minoritetens andel i resultatet efter skatt		-	-	-	-
Årets resultat		5	85	15	282

Balansräkningar och finansieringsanalyser med kommentarer

Likviditeten i LfV-koncernen är god och uppgår till 2 592 mkr inkl kortfristiga placeringar (1 912 mkr), en ökning på 680 mkr.

Investeringar

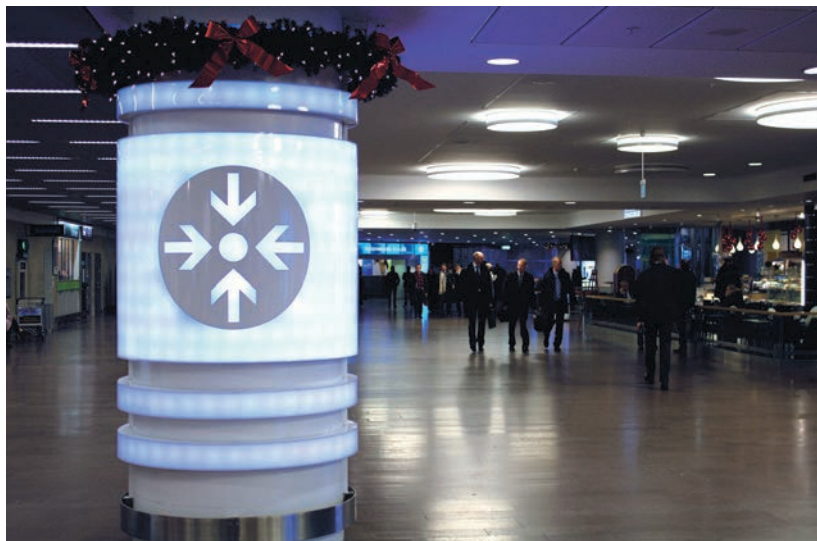
LfVs investeringar uppgick under året till 100 mkr (84 mkr)

Den största investeringen avser fortsatt utveckling av flygtrafikledningssystemet Coopans, 28 Mkr. Syftet är att tillsammans med andra leverantörer av flygtrafikfiktjänst som har samma typ av utrustning och systemleverantör utveckla nästa generation av flygtrafikledningssystem samt en gemensam teknisk plattform för möjlighet att dela framtida kostnader för underhåll, utveckling, utbildning och kompetenser. LfV (Sverige), Naviair (Danmark), IAA (Irland), Austrocontrol (Österrike) och Croatia Control Ltd (Kroatien) är medlemmar.

Bland övriga större investeringar kan nämnas utveckling av fjärrstyrda torn, RTC (Remote Tower Centre), 24 mkr, ombyggnad av kontrollcentralen i Malmö, 12 mkr, utbyte av och uppgradering av radiostationer, 17 mkr.

Andra långfristiga fordringar

LfVs intäkter härrörande till en route verksamheten följer från och med 2012 en ny avgiftsmodell inom EU, vilket innebär att principen för full kostnadstäckning ersatts av en modell med riskdelning mellan leverantör av flygtrafikfiktjänst och flygbolagen. Förutsättningarna fastställs i en nationell prestationsplan. Riskdelning tillämpas beträffande avvikelser i trafikprognosen, där leverantören står för hela risken upp till 2% i avvikelser mot prognosen i prestationsplanen och mellan 2-10% bär leverantören 30% av risken. Vidare görs undantag för okontrollerbara kostnadsökningar. För



Sveriges del tillhör förändringar i pensionskostnader denna kategori. LfV har valt periodisera tidigare år och årets underskott under en femårs-period och redovisas under Andra långfristiga fordringar. Dessa har i år ökat med 210 mkr från 464 mkr till 673 mkr. Av ökningen avser 279 mkr riskdelningen mellan leverantör och flygbolagen enligt den nationella prestationsplanen och 69 mkr avser minskning av tidigare års fordringar.

Avsättning till pensioner

Statens Pensionsverk (SPV) beslutade i oktober 2012 om ändrade beräkningsgrunder för skuldberäkning av affärsverkens åtaganden rörande pensionsavsättningar. De nya beräkningsgrunderna har en lägre bruttoränta, 0,4% (1,1%) och en lägre nettoränta -0,1% (0,4%). Nettoräntan är den räntesats som påverkar storleken på den beräknade skulden. De nya beräkningsgrunderna gäller från och med 2013-01-01 men får tillämpas tidigare. LfV har tillämpat dem i bokslutet för 2012, vilket medfört en ökning av pensionsskulden med 391 mkr.

Årets avsättningar till pensioner inklusive särskild löneskatt uppgår till 4 027 mkr (3 205 mkr), en ökning med 822 mkr. Ökningen motsvaras förutom av ändrade beräkningsgrunder, 391 mkr, av indexreglering och ränta, 102 mkr, årets intjänade pensionsförmåner, 401 mkr, utbetalda pensioner -32 mkr och övriga förändringar -41 mkr

Utdelning och skatt

Årets skattemotsvarighet uppgår till 5 mkr (0 mkr). Skattemotsvarigheten är beräknad enligt regeringens riktlinjer. Dotterbolagen har under året betalat 0 mkr (0 mkr) i inkomstskatt. LfV ska lämna utdelning för verksamhetsåret 2012 motsvarande 15% på resultat efter skattemotsvarighet.

Räntabilitet och soliditet

Regeringens ekonomiska mål för LfV efter delning av verksamheten är att räntabiliteten på eget kapital ska uppgå till 4% och soliditeten ska långsiktigt motsvara 15%. Räntabiliteten på eget kapital efter skattemotsvarighet uppgår till 1% (14%). Soliditeten per 2012-12-31 uppgår till 13% (15%).

BALANSRÄKNING (MKR)	NOT	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
		2012 31 Dec	2011 31 Dec	2012 31 Dec	2011 31 Dec
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar					
Licenser	10	1	1	1	1
Summa immateriella anläggningstillgångar		1	1	1	1
Materiella anläggningstillgångar					
Byggnader	11	208	220	208	220
Mark	11	–	–	–	–
Fältanläggningar	11	–	10	–	10
Elanläggningar	11	27	27	27	27
Teleutrustningar	11	742	632	742	632
Fordon	11	29	27	29	27
Leasade anläggningstillgångar	11	4	6	4	6
Pågående nyanläggningar	11	374	550	374	550
Summa materiella anläggningstillgångar		1 384	1 472	1 384	1 472
Finansiella anläggningstillgångar					
Andelar i dotterföretag	12	–	–	75	75
Andelar i intresseföretag	13	10	8	–	–
Latent skattefordran	9	14	–	–	–
Andra långfristiga fordringar	14	648	464	648	464
Summa finansiella anläggningstillgångar		673	473	723	539
Summa anläggningstillgångar		2 058	1 946	2 108	2 013
Omsättningstillgångar					
Varulager mm		1	1	1	1
– Förråd					
Kortfristiga fordringar					
Kundfordringar		91	57	89	55
Fordringar hos dotterföretag		–	–	4	3
Fordringar hos intresseföretag		153	31	153	31
Skattefordringar		0	2	–	–
Övriga fordringar		191	173	190	169
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	15	249	277	247	275
Summa kortfristiga fordringar		683	539	683	532
Kortfristiga placeringar	16	49	99	49	99
Kassa och Bank		2542	1813	2384	1650
Summa omsättningstillgångar		3276	2451	3117	2282
SUMMA TILLGÅNGAR		5 334	4 397	5 226	4 294

BALANSRÄKNING (MKR)	NOT	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
		2012 31 Dec	2011 31 Dec	2012 31 Dec	2011 31 Dec
EGET KAPITAL OCH SKULDER					
Eget kapital					
Bundet kapital	17				
Statskapital		202	202	202	202
Bundna reserver		270	269	252	252
Summa bundet kapital		471	471	453	453
Fritt kapital					
Balanserad vinst/förlust	17	213	110	117	-166
Årets resultat		5	85	15	282
Summa fritt kapital		218	194	131	117
Summa eget kapital		688	665	585	570
Avsättningar					
Räntebärande avsättningar					
Avsättningar för pensioner	18	4 027	3 205	4 027	3 205
Icke räntebärande avsättningar					
Övriga avsättningar	19	125	133	125	133
Summa		4152	3338	4152	3338
Långfristiga skulder					
Räntebärande skulder					
Skulder till leasingföretag	20	4	6	4	6
Icke räntebärande skulder					
Övriga icke räntebärande skulder	21	21	19	21	19
Summa långfristiga skulder		25	25	25	24
Kortfristiga skulder					
Icke räntebärande skulder					
Leverantörsskulder		87	132	83	126
Skulder till dotterföretag		-	-	2	0
Skulder till intresseföretag		138	28	138	28
Skatteskulder		-	-	-	-
Övriga icke räntebärande skulder		74	68	74	68
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	22	168	141	166	140
Summa kortfristiga skulder		468	370	464	362
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		5 334	4 397	5 226	4 294
Poster inom linjen					
Ansvarsförbindelser	23	2	2	25	25
Ställda säkerheter		Inga	Inga	Inga	Inga

FINANSIERINGSANALYSER (MKR)	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2012	2011	2012	2011
Rörelsen				
Resultat efter finansiella poster	9	85	15	282
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet	188	208	188	210
	197	293	203	492
Skattemotsvarighet	-5	-	-	-
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	192	293	203	492
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital				
Förändring av kortfristiga fordringar	-144	-33	-151	-34
Förändring av kortfristiga skulder	912	-1 349	916	-1 351
Kassaflöde från den löpande verksamheten	768	-1 382	765	-1 385
Investeringsverksamheten				
Förändring materiella anläggningstillgångar	-100	-84	-100	-84
Förändring koncern- och intressebolag	-2	2	0	0
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-102	-82	-100	-84
Finansieringsverksamheten				
Förändring av långfristiga fordringar	-198	4	-184	4
Förändring av långfristiga skulder	0	2	0	1
Justering av fria reserver/skattefodran	19	-	-	-
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	-179	6	-184	5
ÅRETS KASSAFLÖDE	679	-1 165	684	-972
Likvida medel vid årets början	1 912	3 077	1 749	2 721
Likvida medel vid årets slut	2 592	1 912	2 433	1 749

Noter

NOT 1

Luftfartsintäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2012	2011	2012	2011
Undervägsavgifter	1 941	1 734	1 941	1 734
Terminalavgifter	155	135	155	135
Ersättning för flygtrafiktjänst	336	331	336	331
	2 432	2 200	2 432	2 200

NOT 2

Övriga rörelseintäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2012	2011	2012	2011
Hyror och arrenden	12	13	12	13
Kommersiell service	584	241	581	230
Erhållna bidrag	25	31	25	31
Övrigt	22	4	22	3
	643	289	640	277

Koncernföretagens andel av affärsverkets övriga rörelseintäkter, 2,2 % (3,5)

NOT 3

Personalkostnader och upplysningar om personal, generaldirektör, styrelse och revisorer

	Koncernen		Affärsverket	
	2012	2011	2012	2011
Löner	776	774	770	771
Sociala kostnader	760	550	757	548
Övriga personalkostnader	17	97	17	97
	1 553	1 421	1 543	1 415

I sociala kostnader ingår pensionskostnader inklusive löneskatt med

512 299 511 296

Lön/arvoden till styrelse och generaldirektör

	Lön/arvode	
GD Thomas Allard	120101 – 121231	1 494 674
Billinger Nils Gunnar, ordförande	120101 – 121231	105 000
Bredberg Pettersson Maria, ledamot	120101 – 121231	30 218
Zetterdahl Ann-Catrine, ledamot	120101 – 121231	30 000
Fredriksson Ingemar, ledamot	120101 – 121231	30 000
Hafström Marie, ledamot	120101 – 121231	30 000
Lennartsson Peter, personalrepr	120101 – 121231	30 139
Bredberg Anne-Marie, personalrepr.	120101 – 121231	30 000

Löner och ersättningar, mkr

	Styrelser, generaldirektören samt verkställande direktörer		Övriga anställda	
	2012	2011	2012	2011
Affärsverket	2	2	768	768
Dotterföretag	1	1	5	3
Totalt koncernen	3	3	773	771

Sjukfrånvaro

	Koncernen	
	2012	2011
Total sjukfrånvaro som en andel av ordinarie arbetstid:	2,16%	2,16%
Andel av den totala sjukfrånvaron som avser sammanhängande sjukfrånvaro på 60 dagar eller mer	47,39%	48,59%
Sjukfrånvaro fördelad efter kön:		
Män	1,20%	1,16%
Kvinnor	3,43%	3,49%
Sjukfrånvaro fördelad efter ålderskategori		
29 år eller yngre	1,24%	1,87%
30–49 år	2,02%	2,00%
50 år eller äldre	2,65%	2,53%

Arvode till revisorer

	Koncernen		Affärsverket	
	2012	2011	2012	2011
Riksrevisionen				
– Revisionsuppdrag	1	1	1	1
KPMG				
– Revisionsuppdrag	0	1	–	0
– Andra uppdrag	0	0	0	0
Öhrling Pricewater H.	0	0	–	0
Transcendent Group	1	1	1	1
	2	2	2	2

NOT 4

Diverse externa kostnader

	Koncernen		Affärsverket	
	2012	2011	2012	2011
Kostnader för vidareförsäljning	35	36	21	21
Fastighets- och hyreskostnader	74	73	74	73
Material, underhåll, transporter	154	156	154	156
Resekostnader	21	21	20	20
Främmande tjänster	635	281	649	292
Administrativa kostnader	59	58	56	57
	979	626	975	620

Koncernföretagens andel av affärsverkets diverse externa kostnader, 0,3% (0,4)

NOT 5

Avskrivningar och nedskrivningar

	Koncernen		Affärsverket	
	2012	2011	2012	2011
Avskrivningar:				
Immateriella tillgångar	1	1	1	1
Byggnader	22	13	22	13
Fältanläggningar	10	1	10	1
Elanläggningar	5	5	5	5
Teleutrustning	132	153	132	153
Fordon, maskiner mm	8	7	8	7
Leasade anläggningar	2	2	2	2
Nedskrivningar:				
Byggnader	0	–	0	–
Teleutrustning	7	27	7	27
Fordon, maskiner mm	1	–	1	–
	188	210	188	210

NOT 6

Resultat från andelar i intresseföretag

	Koncernen		Affärsverket	
	2012	2011	2012	2011
Intresseföretag:				
Entry Point North AB				
Andel i intresseföretags resultat	2	–2	–	–
NUAC HB				
Andel i intresseföretags resultat	0	0	–	–
	2	–2	–	–

NOT 7

Ränteintäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2012	2011	2012	2011
Ränteintäkter från bank	17	43	14	37
Ränteintäkter fr kortfr placeringar	29	4	29	4
Ränteintäkter fr kortfr fordringar	1	1	1	1
Övrigt	4	0	4	0
	51	47	48	42

NOT 8

Räntekostnader och liknande poster

	Koncernen		Affärsverket	
	2012	2011	2012	2011
Bank	0	–	–	–
Räntedel i pensionskostnad	397	188	397	188
Finansiell leasing	0	0	0	0
Övrigt	1	4	1	4
	399	193	399	192

NOT 9

Skatt/ skattemotsvarighet på periodens resultat

	Koncernen	
	2012	2011
Årets skattemotsvarighet		
Koncernens resultat före skatt	9	85
Avgår intressebolags andel	–2	2
Resultat efter intressebolagsandel	7	86
Beräknad skatt 26,3%	–2	–
Omräkning av latent skattefordran	–3	–
Årets redovisade skatt	–5	–
Avgår:		
– underskott från f g år	–	–159
Resultat efter skatt	5	85
Kvarvarande underskott	–65	–73
Latent Skattefordran (f g års kvarvarande underskott till 26,3%)	19	0
Årets skattemotsvarighet, 26,3%	–2	–
Omräkning till ny skattesats 22%	–3	–
Avgår: betald skatt av dotterbolag	–	–
Latent skattefordran (22% av kvarvarande underskott)	14	–
Årets inkomstskatt att betala	0	0

NOT 10

Immateriella tillgångar

	Koncernen		Affärsverket	
	2012	2011	2012	2011
Ingående anskaffningsvärde	17	17	17	17
Årets anskaffningar	–	–	–	–
Utgående anskaffningsvärde	17	17	17	17
Ingående av – och nedskrivningar	–15	–15	–15	–15
Årets avskrivningar	–1	–1	–1	–1
Utgående ack. av- och nedskrivningar	–16	–15	–16	–15
Utgående planenligt restvärde	1	1	1	1

NOT 11				
Materiella anläggningstillgångar				
Byggnader				
	Koncernen		Affärsverket	
	2012	2011	2012	2011
Ingående anskaffningsvärde	447	446	447	446
Årets anskaffningar	10	1	10	1
Försäljningar/utrangeringar	-23	-	-23	-
Övriga justeringar	0	-	0	-
Utgående anskaffningsvärde	434	447	434	447
Ingående av- och nedskrivningar	-227	-213	-227	-213
Årets avskrivningar	-22	-13	-22	-13
Årets nedskrivningar	0	-	0	-
Försäljningar / utrangeringar	23	-	23	-
Övriga justeringar	0	0	0	0
Utgående av- och nedskrivningar	-226	-227	-226	-227
Utgående planenligt restvärde	208	220	208	220

Fältanläggningar (Not 11)				
	Koncernen		Affärsverket	
	2012	2011	2012	2011
Ingående anskaffningsvärde	25	25	25	25
Försäljningar / utrangeringar	-25	-	-25	-
Övriga justeringar	-	-	-	-
Utgående anskaffningsvärde	-	25	-	25
Ingående av- och nedskrivningar	-15	-	-15	-
Årets avskrivningar	-10	-13	-10	-13
Årets nedskrivningar	-	-1	-	-1
Försäljningar/utrangeringar	25	-	25	-
Övriga justeringar	-	0	-	0
Utgående ack av- och nedskrivningar	-	-15	-	-15
Utgående planenligt restvärde	-	10	-	10

Leasade restvärden (Not 11)				
	Koncernen		Affärsverket	
	2012	2011	2012	2011
Fordon, maskiner mm	4	6	4	6

Teleutrustning (Not 11)				
	Koncernen		Affärsverket	
	2012	2011	2012	2011
Ingående anskaffningsvärde	1 877	1 860	1 877	1 860
Årets anskaffningar	249	35	249	35
Försäljningar/utrangeringar	-14	-19	-14	-19
Övriga justeringar	-	0	-	0
Utgående anskaffningsvärde	2 112	1 877	2 112	1 877
Ingående av- och nedskrivningar	-1 245	-1 083	-1 245	-1 083
Årets avskrivningar	-132	-153	-132	-153
Årets nedskrivningar	-7	-27	-7	-27
Försäljningar/utrangeringar	13	19	13	19
Övriga justeringar	0	0	0	0
Utgående ack. av- och nedskrivningar	-1 370	-1 245	-1 370	-1 245
Utgående planenligt restvärde	742	632	742	632

Elanläggningar (Not 11)				
	Koncernen		Affärsverket	
	2012	2011	2012	2011
Ingående anskaffningsvärde	72	72	72	72
Årets anskaffningar	4	-	4	-
Försäljningar/utrangeringar	-7	-	-7	-
Utgående anskaffningsvärde	70	72	70	72
Ingående av- och nedskrivningar	-45	-40	-45	-40
Årets avskrivningar	-5	-5	-5	-5
Försäljningar/utrangeringar	7	-	7	-
Utgående ack av- och nedskrivningar	-43	-45	-43	-45
Utgående planenligt restvärde	27	27	27	27

Pågående nyanläggningar (Not 11)				
	Koncernen		Affärsverket	
	2012	2011	2012	2011
Ingående anskaffningsvärde	550	504	550	504
Årets anskaffningar	100	84	100	84
Färdigställda nyanläggningar	-275	-38	-275	-38
Nedskrivning	-1	-	-1	-
Utgående anskaffningsvärde	374	550	374	550

Fordon, maskiner mm (Not 11)

	Koncernen		Affärsverket	
	2012	2011	2012	2011
Ingående anskaffningsvärde	86	92	86	92
Årets anskaffningar	11	6	11	6
Försäljningar/utrangeringar/överföring	0	-12	0	-12
Övriga justeringar	-	0	-	0
Utgående anskaffningsvärde	97	86	97	86
Ingående av- och nedskrivningar	-59	-60	-59	-60
Årets avskrivningar	-8	-7	-8	-7
Årets nedskrivningar	-1	-	-1	-
Försäljningar/utrangeringar/överföring	0	8	0	8
Övriga justeringar	0	0	0	0
Utgående ack av- och nedskrivningar	-68	-59	-68	-59
Utgående planenligt restvärde	29	27	29	27

Leasade anläggningstillgångar (Not 11)

	Koncernen		Affärsverket	
	2012	2011	2012	2011
Ingående anskaffningsvärde	10	11	10	11
Årets anskaffningar	2	3	2	3
Försäljningar/utrangeringar	-4	-4	-4	-4
Övriga justeringar	-	-	-	-
Utgående anskaffningsvärde	8	10	8	10
Ingående av- och nedskrivningar	-4	-4	-4	-4
Årets avskrivningar	-2	-2	-2	-2
Årets nedskrivningar	0	-	0	-
Försäljningar/utrangeringar	3	2	3	2
Övriga justeringar	0	-	0	-
Utgående ack av- och nedskrivningar	-3	-4	-3	-4
Utgående planenligt restvärde	4	6	4	6

NOT 12**Andelar i dotterföretag**

	Organisations-nummer	Antal Aktier	Procent av aktiekapital	Nominellt värde	Bokfört värde
Direkta innehav					
Aktier i koncernföretag, Affärsverket, LfV Holding AB	556374-8432	75 000	100	75	75
Indirekta innehav (via LfV Holding AB)					
Aktier i koncernföretag - LfV Aviation Consulting AB	556193-1469	3 000	100	3	-

NOT 13**Andelar i intresseföretag** Specifikation av affärsverkets och koncernens innehav av andelar i intresseföretag

	Organisations-nummer	Antal Aktier	Procent av aktiekapital	Nominellt värde	Andel av just. Eget kapital	Bokfört värde	
						Koncernen	Affärsverket
Indirekta innehav (via LfV Holding AB)							
- NUAC HB	969745-6433	-	50	0	0	0	-
- Entry Point North AB	556682-8272	100000	33	33	0	10	-
Indirekta innehav (via EPN AB)							
- Entry Point Central Kft	23399583		51	118	0	0	-
				151		10	-

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

Andelar i intresseföretag

	Koncernen		Affärsverket	
	2012	2011	2012	2011
Akkumulerade resultatandelar mm.				
Vid årets början	8	10	-	-
Årets andel i intresseföretags nettoresultat	2	-2	-	-
Förändring i intresseföretags egna kapital mm	0	0	-	-
Avyttring	-	-	-	-
	10	8	-	-
Bokfört värde	10	8	-	-

NOT 14

Andra långfristiga fordringar

	Koncernen		Affärsverket	
	2012	2011	2012	2011
Vid årets början	464	468	464	468
Avräkning terminalavgifter	-26	-21	-26	-21
Avräkning Eurocontrol	210	18	210	18
	648	464	648	464
Bokfört värde	648	464	648	464

NOT 15

Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2012	2011	2012	2011
Förutbetalda kostnader	35	66	34	66
Upplupna intäkter	214	211	213	209
	249	277	247	275

NOT 16

Kortfristiga placeringar

	Koncernen		Affärsverket	
	2012	2011	2012	2011
Företagscertifikat	49	99	49	99
Vid årets slut	49	99	49	99

NOT 17

Bundna reserver och fritt kapital

	Koncernen		Affärsverket	
	Bundna reserver	Fritt kapital	Bundna reserver	Fritt kapital
Belopp vid årets ingång	269	194	252	116
Omf. latent skattefodran		19		
Årets resultat		5		15
Belopp vid årets utgång	269	218	252	131

NOT 18

Avsatt till pensioner

	Koncernen		Affärsverket	
	2012	2011	2012	2011
Vid årets början	3 205	4 670	3 205	4 670
Årets pensions-avsättning	462	338	462	338
Årets pensions-utbetalningar	-31	-25	-31	-25
Ändrade beräkningsprinciper	391	188	391	188
Inlösen av pensions-åtaganden	-	-1 966	-	-1 966
	4 027	3 205	4 027	3 205

NOT 19

Övriga avsättningar

	Koncernen		Affärsverket	
	2012	2011	2012	2011
Omstruktureringskostnader	92	99	92	99
Övriga avsättningar	34	34	34	34
	125	133	125	133

NOT 20

Skulder till leasingföretag

	Koncernen		Affärsverket	
	2012	2011	2012	2011
Leasingföretag	4	6	4	6
	4	6	4	6

NOT 21

Övriga icke räntebärande skulder

	Koncernen		Affärsverket	
	2012	2011	2012	2011
Trygghetsmedel	21	19	21	19
	21	19	21	19

NOT 22

Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2012	2011	2012	2011
Löner och ersättningar	7	4	7	4
Semesterlöneskuld	72	72	72	71
Sociala avgifter	52	49	51	48
Övriga upplupna kostnader	34	13	33	12
Förutbetalda intäkter	4	4	4	4
	168	141	166	140

NOT 23

Ansvarsförbindelser

	Koncernen		Affärsverket	
	2 012	2 011	2012	2011
Pensionsåtaganden till övriga dotter- och intresseföretag	2	2	2	2
Borgensåtagande för dotterföretag	0	0	23	23
	2	2	25	25

Rapportering enligt regleringsbrev för LFV

Här följer en sammanfattande rapportering av hur Luftfartsverket, LFV, verkat för att de transportpolitiska målen ska uppnås samt uppdrag och mål enligt regleringsbrevet. Återrapportering finns även i övriga delar av årsredovisningen.

Transportpolitiska mål

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

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

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

LFV spelar en aktiv roll i det arbete som pågår för att utveckla det europeiska flygtrafiktjänstsystemet så att den långsiktigt växande flygtrafiken ska kunna hanteras samtidigt som målen om ökad flygsäkerhet, reducerade kostnader och minskad miljöpåverkan ska kunna uppnås.

Till hänsynsmålet - som handlar om säkerhet, miljö och hälsa - bidrar LFV genom att erbjuda säkra flygtrafiktjänster

ter där största möjliga miljöhänsyn tas. Systemet är uppbyggt för att LFV inte ska bidra till att någon dödas eller skadas allvarligt. Genom att optimera flygvägar och trafikflöden bidrar LFV till att minska flygets miljöpåverkan.

Uppdrag enligt regleringsbrev

Luftfartsverket har informationsansvar enligt förordning (2010:1770) om geografisk miljöinformation och har tilldelats anslag för ändamålet. Enligt regleringsbrev ska verket ska senast den 1 oktober till Regeringskansliet (Miljödepartementet) redovisa hur tilldelade medel använts t o m augusti och en prognos för 2012.

LFV rapporterade i september till Miljödepartementet de aktiviteter som genomförts - uppdatering av metadata, implementering av nedladdningstjänst, implementering av omvandlingstjänst samt att arbetet med implementeringen av en redundant driftmiljö påbörjats. Vidare rapporterades planerade aktiviteter i INSPIRE-projektet och en redogörelse för kostnaden för såväl genomförda aktiviteter som en prognos för helåret 2012.

LFV samlar in information om lufttransportnät och flygplatser vilket ligger till grund för publiceringen av information till luftrumsbrukare. Publikationen kallas AIP (Aeronautical Information Publication) och den information som ligger till grund för publiceringen, t ex luftrumskordinater, flygvägar och flygplatskartor ska enligt förordningen göras tillgänglig digitalt. LFV har under året skapat en visningstjänst med tillhörande metadata för den information som vi ansvarar för.

LFVs arbete med infrastruktur för tillgång och utbyte av geografisk miljöinformation har under året presenterat resultat i enlighet med gällande regler.

LFVs arbete med Inspire fortlöper parallellt med verkets arbete med efterlevnad av EU-förordning 73/2010 (ADQ), som reglerar kvalitetskraven på flygdata och framtagning av flyginformation.

Färdplan för framtiden

Regeringen beslutade i november 2011 att tillsätta en utredning om LFVs möjligheter att inom ramen för nuvarande verksamhetsform och instruktion verka på en konkurrensutsatt marknad. Utredningen "Färdplan för framtiden - en utvecklad flygtrafiktjänst" (SOU 2012:27) redovisades i april 2012. LFV har biträtt utredningen med de underlag utredaren Jonas Bjelfvenstam behövde för att genomföra uppdraget.

Mål enligt regleringsbrev

Luftfartsverkets ekonomiska mål avseende räntabiliteten är att resultatet efter skattemotsvarighet ska uppgå till 4 procent av eget kapital. Räntabiliteten på eget kapital var under 2012 1 %. Den påverkades negativt av lågkonjunkturen och fallande trafikvolym i kombination med ökade pensionskostnader.

Luftfartsverkets långsiktiga ekonomiska mål avseende soliditeten är att denna ska uppgå till minst 15 procent. Soliditeten uppgick den 31 december 2012 till 13 %.

Orsaken till att målet inte uppnåtts är den stora och växande pensionsskulden. SPV har fått regeringens uppdrag att förbereda så att LFV kan få möjlighet att lösa in, hela eller delar, av pensionsskulden och istället betala premier.

Redovisningshandlingar

Av regeringens instruktion för LFV (SFS 2007:1156) framgår att LFV och de bolag, där staten genom affärsverket direkt eller indirekt har ett bestämmande inflytande, tillsammans bildar en affärsverkskoncern.

Koncernen består av affärsverket, det helägda holdingbolaget LFV Holding AB samt det av holdingbolaget helägda aktiebolaget LFV Aviation Consulting AB samt intressebolagen Entry Point North AB och NUAC HB som ägs till 33% respektive 50%. I intressebolaget Entry Point North AB ingår dotterföretaget, Entry Point Central Kft, i Budapest i Ungern, som ägs till 51% medan Hungaro Control Plc, som ägs av ungerska staten, äger resterande 49%. Av instruktionen framgår att LFVs huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Under 2012 har lokal flygtrafikledning på bedrivits på 32 flygplatser. Två kontrollcentraler i Malmö och Stockholm har svarat för trafikledning i luftrummet utanför flygplatsområdena.

Redovisningsprinciper

LFVs redovisning för affärsverket och koncernen följer Förordningen (SFS 2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag (FÅB) och Ekonomistyrningsverkets 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 i Redovisningsrådets rekommendationer. LFVs dotterföretag upprättar årsredovisning med tillämpning av årsredovisningslagen och god redovisningssed för aktiebolag.

Uppställningsformer och tilläggsupplysningar

Resultat- och balansräkningar och finansieringsanalyser har ställts upp i enlighet

med för affärsverk och affärsverkskoncerner gällande regler.

Redovisningsrådets rekommendation RR 4, Redovisning av extraordinära intäkter och kostnader samt upplysningar för jämförelseändamål tillämpas.

Ändrade redovisningsprinciper m m

I resultat- och balansräkningar samt finansieringsanalyser samt i noter till dessa har vissa marginella korrigeringar gjorts.

Koncernredovisning

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

Dotterföretag

Koncernredovisningen är upprättad enligt förvärvsmetoden. Principer för koncernens redovisning av uppskjutna (latenta) skatteeffekter beskrivs nedan under rubriken Skatter och skattemot-svarighet.

Intresseföretag

Som intresseföretag redovisas företag i vilka affärsverket på grund av innehav av mer än 20% och högst 50% av rösterna kan utöva ett betydande inflytande. Intresseföretag redovisas enligt kapitalandelsmetoden i koncernredovisningen.

Allmän balansvärderingsprincip

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

Anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar

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

Avskrivning enligt plan beräknas genom att anskaffningsvärdet periodiseras linjärt

över den bedömda nyttjandeperioden. Avskrivning påbörjas när en tillgång är färdig att tas i bruk för sitt ändamål. När det i en tillgång ingår komponenter med olika nyttjandeperiod tillämpas reglerna i RR 12 rörande så kallad komponentavskrivning. Avskrivningstiderna omprövas löpande.

Pågående investeringsprojekt redovisas under rubriken Pågående nyanläggningar. Eventuella nedskrivningsbehov prövas med tillämpning av Redovisningsrådets rekommendation RR 17, Nedskrivningar.

Immateriella anläggningstillgångar

LFV tillämpar Ekonomistyrningsverkets föreskrifter och allmänna råd rörande redovisning av utgifter för utveckling. Enligt föreskrifterna ska sådana utgifter för utveckling som uppfyller specificerade krav tas upp som immateriell anläggningstillgång. Utgifter för forskning får inte aktiveras. Eftersom Ekonomistyrningsverkets regler bygger på samma princip som Redovisningsrådets rekommendation RR 15, Immateriella tillgångar har vägledning i olika tillämpningsfrågor hämtats från rådsrekommendationen. Köpt mjukvara vars ekonomiska livslängd bedöms överstiga tre år tas upp som tillgång.

Avskrivningar enligt plan

Fältanläggningar	15-30 år
Byggnader	15-30 år
Elanläggningar	5-20 år
Teleanläggningar	5-15 år
FMU	3-15 år
Immateriella tillgångar	3-7 år
Leasade tillgångar	3-5 år

Leasing

Leasing klassificeras antingen som finansiell eller som operationell leasing. Klassificeringen görs med tillämpning av Redovisningsrådets rekommendation RR 6:99, Leasingavtal.

Avtal som klassificeras som finansiell leasing redovisas som tillgång och skuld i koncernbalansräkningen samt i förekommande fall i affärsverkets balansräkning. Redovisade belopp behandlas på sätt rådsrekommendationen anger.

Förrådslager

Förrådslager värderas enligt lägsta världets princip.

Intäktsredovisning

Affärsverket tillämpar allmänna principer för periodiserad redovisning. Tillämpade principer är förenliga med Redovisningsrådets rekommendation RR 11. Intäkter. Dotterföretagen tillämpar RR 11 vid sin intäktsredovisning. Dotterföretaget LFV Aviation Consulting redovisar därför intäkter till följd av pågående konsultprojekt med tillämpning av rekommendationens regler om tjänsteuppdrag.

Kundfordringar

Avsättning för befarade förlustrisker avseende utestående kundfordringar har skett efter individuell prövning.

Fordringar och skulder i utländsk valuta

Fordringar och skulder i utländsk valuta har omräknats till balansdagens kurs i enlighet med Redovisningsrådets rekommendation RR 8. Redovisning av effekter av ändrade valutakurser. I den mån fordringar och skulder har terminssäkrats omräknas de till terminkurs.

Avsättningar och ansvarsförbindelser

Redovisningsrådets rekommendation RR 16. Avsättningar, ansvarsförbindelser och eventuelltillgångar tillämpas vid redovisning av avsättningar och ansvarsförbindelser.

Under avsättningar redovisas även eventuella framtida åtaganden avseende sådana anställda som sagts upp på grund av arbetsbrist och är 55 år eller äldre. Sådana personer kan inom en sexårsperiod beviljas pensionsersättning enligt avtal med Trygghetsstiftelsen förutsatt att de inte fått ny fast anställning. Bedömning av avsättningens storlek har gjorts med ett genomsnittligt belopp som motsvarar högst 48 månadslöner inklusive särskild löneskatt.

Pensioner

Från och med 2003 gäller pensionsavtalet, PA 03, för statligt anställda födda 1943 eller senare. PA 03 ingår ålderspension, efterlevandepension och sjukpension samt temporär ålderspension för flygledare. Pensionsskulden är beräknad av Statens Pensionsverk (SPV). SPVs styrelse har beslutat om nya försäkringstekniska grunder för beräkning av pensionsskulden, vilket innebär att nuvärdet av pensionsskulden har beräknats efter en ränta om 0,4% för 2013 (2012 är 1,10%). Räntan är beräknad som ett genomsnitt av räntan för lång realobligation för perioden september till september året innan. Affärsverket får tillämpa de nya beräkningsgrunderna per 2011-12-31.

Dessa förpliktelser redovisas under avsättningar.

Årets avsättning till pensionsskulden har tillsammans med betalda premier kostnadsförs. Räntedelen i årets pensionskostnad redovisas som finansiell kostnad. I räntedelen ingår värdesäkringen av vissa förmåner. Mindre än 1% av de anställda var inte aktualiserade per 2012-12-31, vilket innebär att pensionsskulden för dessa har schablonberäknats. I pensionsskulden ingår utfästelser avseende såväl aktiv personal som pensionärer. Antastbara utfästelser avseende personal som har tidigare pensionsålder än 65 år ingår i skulden då dessa pensioner bedöms bli intjänade. Affärsverket betalar särskild löneskatt på utbetalda pensioner. Avsättning görs därför för särskild löneskatt baserat på pensionsskuldens storlek vid räkenskapsårets utgång.

Skatter och skattemotsvarighet samt utdelning

LFVs dotterföretag erlägger bolagsskatt. LFV är inte skattskyldigt till inkomstskatt men ska till staten inleverera ett belopp, så kallad skattemotsvarighet, motsvarande den inkomstskatt som skulle erlagts om verksamheten bedrivits i aktieföretagsform.

Årets aktuella skattemotsvarighet beräknas på basis av i koncernredovisningen redovisat resultat med avdrag för skattemässiga dispositioner motsvarande de bokslutsdispositioner som aktieföretag kan utnyttja. Avdrag görs också för den bolagsskatt som dotterföretagen erlägger. Affärsverket redovisar skuld avseende den för räkenskapsåret beräknade skattemotsvarigheten. Slutligt belopp för årets skattemotsvarighet att betala kommer att fastställas av regeringen i samband med fastställandet av verkets årsredovisning för 2012.

I koncernen redovisas, i enlighet med Redovisningsrådets rekommendation RR 9, uppskjuten (latent) skatt på alla skillnader mellan redovisade och skattemässiga värden.

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

LFV erlägger särskild löneskatt på pensionskostnader samt är skattskyldigt enligt mervärdesskattelagen.

LFV ska, till staten för 2012, lämna utdelning motsvarande 15% på resultatet efter skatt. Slutligt belopp för utdelning kommer att fastställas av regeringen i samband med fastställandet av verkets årsredovisning för 2012.

Övrigt

De siffror som redovisas har i vissa fall avrundats, vilket innebär att tabeller, grafer och beräkningar inte alltid summerar. I texter och tabeller redovisas siffror mellan 0 och 0,5 med 0. Saknas värde anges ett streck.

Årets resultat

Årets resultat efter finansiella poster uppgår till 9 mkr (85 mkr) vilket är en försämring med 76 mkr jämfört med föregående år.

Risker

Finansiella risker

LFVs finansverksamhet och finansiella riskhantering hanteras av LFV Koncern-ekonomi. Verksamheten bedrivs utifrån en av LFVs styrelse fastställd finanspolicy som anger inom vilka ramar LFV får exponeras för finansiella risker inom områdena finansiering, finansiell och operationell leasing, placeringar och valutaaffärer.

Ränterisk definieras som risken för att förändringar i det allmänna ränteläget medför en negativ effekt på LFVs resultat. Valutarisk definieras som den resultat-effekt en valutakursförändring får på LFVs resultat. Kreditrisk definieras som risken för att motparten i en transaktion inte kan fullfölja sitt engagemang. Riskvärdet för räntehöjning respektive valutakursförluster samt risken för väsentliga kreditförluster är låga med hänsyn taget till den verksamhet som LFV bedriver.

Pensionsskulden

LFVs verksamhet finansieras uteslutande av den pensionsskuld som avser LFVs pensionsåtagande gentemot personalen. Personalen i LFV är anställd av staten och därmed gäller de statliga pensionsreglerna enligt PA91 och PA03. Nuvärdet av pensionsskulden beräknas av Statens Pensionsverk (SPV) och skulden inklusive löneskatt (24,26%) redovisas som avsättning i LFVs balansräkning. De riktlinjer som tillämpas för värderingen av pensionsåtagandena för 2013 innehåller ett ränteantagande om 0,4 % och en parameter för avkastningsskatt om 0,5 %. Räntan på svenska obligationer har under lång tid legat på en historiskt låg nivå och har under 2012 mestadels pendlat mellan 0,1% till 0,2%. Anledningen är den finansiella oron inom Euroländerna. I början av 2013 har räntorna åter börjat vända uppåt och närmar sig nivån 0,4%. Vi bedömer att realräntan kommer att fortsätta ligga på en förhållandevis låg nivå, omkring 0,4%-0,5% de närmaste åren, vilket innebär att någon förändring av pensionsskulden med anledning av ändrade ränteförutsättningar för tillfället inte bedöms vara aktuell.

För varje 0,1 procentenhets förändring av realräntan påverkas LFVs pensions-skuld överslagsmässigt med ca 60 mkr.

Åtgärder

LFV för en dialog med Regeringen och SPV att lösa in ytterligare delar av pensionsskulden och övergå till en premielösning. SPV har fått i uppdrag av Regeringen att utreda möjligheterna och konsekvenserna för en övergång till premielösning för samtliga affärsverk.

Flygmarknadens utveckling

LFVs ekonomi är starkt beroende av flygmarknadens utveckling. Under 2012 har flygtrafiken utvecklats negativt i Europa. I Sverige fortsatte den positiva trafikutvecklingen under årets två första månader för att därefter övergå till en negativ trafikutveckling påverkad mer och mer av den negativa trenden i Europa och dess påverkan på den svenska ekonomin.

Sammantaget minskade trafikvolymen i det svenska luftrummet med knappt 3 % under 2012 jämfört med 2011. Det finns för närvarande få tecken på att en återhämtning har påbörjats och därmed är förutsättningarna för en positiv trafikutveckling små. LFV har i budgeten för 2013 räknat med en trafikökning om 1% men nuvarande situation talar för nolltillväxt.

Åtgärder

Följa flygmarknadens trafikutveckling och ha beredskap för att vidta åtgärder vid negativa förändringar.

En route- underskott

Den 1 januari 2012 uppgick det ackumulerade underskottet och fordran på flygbolagen till 464 mkr. Den kraftigt ökade pensionsskulden under 2012 har inneburit att underskottet ökat ytterligare till 673 mkr vid årets utgång. Detta underskott kompenseras genom högre intäkter från en route-avgiften under en femårsperiod. Transportstyrelsen har reducerat ersättningen för en route-

tjänster 2009 med 100 mkr. LFV har överklagat detta beslut.

För om 2012 gäller nya förutsättningar för en route-avgiften till följd av att en ny avgiftsmodell införts inom EU vilket innebär att principen om full kostnads-täckning ersatts av en modell med riskdelning mellan leverantörer av flygtrafik-tjänst och flygbolagen. Förutsättningarna fastställs i en nationell sk prestationsplan. För Sverige och LFVs del innebär detta krav på att sänka enhetskostnaderna med drygt 10 % under perioden 2012-2014. Som en konsekvens reduceras en route-avgiften i motsvarande utsträckning.

Beträffande avvikelser i trafikprognosen tillämpas en riskdelning som innebär att för avvikelser med upp till 2 procentenheter jämfört prestationsplanens trafikprognos, bär leverantörerna den fulla risken, för avvikelser på 2-10 procentenheter bär leverantören 30 % av risken medan resterande risk bärs av flygoperatörerna genom justeringar av avgifterna. Vid avvikelser på mer än 10 procentenheter bär flygoperatörerna den fulla risken. Sedan planen fastställdes har de samhällsekonomiska utsikterna försvagats och trafikprognoserna reviderats ned. Eftersom avgifterna är indexerade kommer även en lägre inflation påverka intäkterna negativt.

Undantag görs i övrigt för kostnadsökningar som beror på faktorer som är "okontrollerbara" för leverantören. För Sveriges del tillhör förändringar i pensionskostnaderna denna kategori.

Det nya avgiftssystemet begränsar inte möjligheterna att finansiera underskott man bär med sig från tidigare år. LFV påbörjade under 2009 ett effektiviseringsprogram som till om utgången av 2011 har inneburit effektiviseringar om ca 200 mkr. För att möta den nya prestationsstyrningen av en route-verksamheten och konkurrensen på tornmarknaden har effektiviseringskraven förstärkts. Nuvarande bedömning är att LFV, utöver en god produktivitetsutveck-

ling, måste genomföra ytterligare effektiviseringar på totalt ca 200 mkr. Om LFV inte kan leverera kostnadseffektiva tjänster riskerar vi att andra operatörer kommer att ta över verksamheten. Kortsiktigt är det i första hand våra lokala flygtrafiktjänster och olika konsult- och servicetjänster som är hotade.

Åtgärder

God planering och effektiv styrning för att säkerställa framtida kostnads- och resultatutvecklingen. LFV har stort fokus på att säkerställa genomförandet av effektiviseringar. Budget- och aktivitetsansvar är delegerade och resultatet kommer att följas noga. Om nuvarande effektiviseringsprogram inte bedöms ge avsedd effekt måste korrigerande åtgärder vidtas.

Även om effektiviseringsprogrammet genomförs kommer betydande avgiftshöjningar att krävas de närmaste åren för att balansera ekonomin.

Konkurrensutsättning av lokal flygtrafiktjänst

LFV bedriver lokal flygtrafiktjänst vid 32 flygplatser. Verksamheten är konkurrensutsatt från 2010-09-01. LFV har idag knappt 90 % av den svenska marknaden, och har under 2010-2012 förlorat 4 upphandlingar på mindre flygplatser.

Swedavia påbörjade en upphandling av flygtrafikedningstjänster och kringtjänster för alla sina flygplatser utom Ronneby och Luleå. Upphandlingen har avbrutits och skjutits upp på obestämd tid.

Om inte LFV lyckas med effektiviseringar samt att hantering av pensionsskuld och ansvar för flygledarutbildning inte löses är sannolikheten för att LFV kommer att förlora ett antal tornkontrakt mycket hög. Om implementeringen av Remote Tower Services genomförs skulle risken sänkas avsevärt.

Transportstyrelsen har föreslagit att även området inom samfälliga TMA ska konkurrensutsättas. Om samfälliga TMA konkurrensutsätts och LFV förlorar verk-

samheten till andra operatörer kommer detta att få negativa konsekvenser för verksamhet och ekonomi. I flygtrafiktjänstutredningen föreslås att samfälliga TMA ska undantas från konkurrensutsättningen.

Åtgärder

Genom pågående effektiviseringsarbete skapas förutsättningar för ökad konkurrenskraft.

LFVs delning

Den 1 april 2010 delades LFV och flygplatsverksamheten överläts till Swedavia AB. Inom IT-området fortgår delningsarbetet. Den logiska delningen har fullföljts enligt plan och till en lägre kostnad än förväntat. Den fysiska delning som nu pågår är komplex där olika upphandlingar och projekt är beroende av varandra och det föreligger risk för förseningar och kostnadsökningar. Interimstjänsteavtalet med Swedavia har förlängts och fullföljandet av delningen kommer att dra ut på tiden med därav följande kostnadsökningar.

Beträffande överlåtelsen av fastigheter är ännu inte alla delar av överlåtelsen fullföljd då vissa fastighetsbildningar och fastighetsregleringar är tidskrävande. Om en fastighetsöverlåtelse av något skäl inte kan fullföljas på avsett sätt anvisas alternativa lösningar som så långt möjligt ger motsvarande konsekvenser för parterna. En finns ingen anledning att anta att några hinder skulle föreligga. LFV är fortfarande part i tvister som avser Swedavia där partsbyte inte kunnat genomföras eller där det av andra skäl inte bedömts vara lämpligt att genomföra partsbyte. I överlåtelseavtalet regleras Swedavias ekonomiska ansvar mm i dessa tvister.

Överföringen av ansvaret för den historiska miljöskulden till Trafikverket vilket bl a innefattar målet Grupptalan avseende flygbuller vid Stockholm-Arlanda flygplats (Grupptalan) vid Nacka tingsrätt. Miljödömsstolen, har tagit tid. Tidsutdräkten i överförandet av ansvaret är olyckligt

särskilt med hänsyn till Grupptalan där förseningen i pågående förlikningsförhandlingar kan medföra stora kostnader för såväl staten som Swedavia.

LFVs skydd mot bedrägeri mm

LFVs huvudsakliga verksamhetsinriktning är regelstyrd och övervakas av Transportstyrelsen. LFVs organisation, arbetsordning och delegeringar, regelverk, instruktioner, processer mm är tydligt definierade och dokumenterade. Därutöver finns ett antal dokument och en digital personalhandbok som bidrar till att tydliggöra LFVs regelverk och inställning i dessa frågor. Samtliga instruktioner och dokument finns publicerade på LFVs intranät som varje anställd har tillgång till. Sammantaget bedöms LFVs skydd mot bedrägeri, korruption, mutor och andra oegentligheter som gott. En särskild riskanalys har upprättats inom detta område.

Åtgärder

Den interna skriften "code of conduct" kommer att uppdateras. Löpande information angående korruption, bedrägeri, mutor och andra oegentligheter publiceras dels via intranätet, dels i samband med nyanställningar och chefsutbildningar. Vi ska införa ett "whistleblowersystem"

Kontinuitetsrisker

LFV har under 2008 och 2009 genomfört en fördjupad analys med syfte att kartlägga förmågan att kunna upprätthålla sin operativa driftförmåga dels för exceptionella händelser och dels vid olika möjliga typer av driftavbrott på grund av skilda vardagshändelser.

Åtgärder

Den genomförda kontinuitetsanalysen som visar enheternas kontinuitetsförmåga ska löpande uppdateras och hållas ajour. Alla produktionsstörningar och avvikelser analyseras och åtgärder som kan minska risken identifieras och bedöms. Det pågår aktiviteter för att skapa redundans för singulära kritiska system både i samarbete med kollegor som använder samma utrustning och med flygindustrin.

Förslag till utdelning

LFV ska från och med 2012 lämna utdelning med 15% av årets vinst. För 2012 redovisas en vinst på 5 mkr. Utdelning förslås därmed med 0,6 mkr. Årets skattemotsvarighet uppgår till 5 mkr och avräknas mot skattefordran. Skatt att betala uppgår till 0 mkr.

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

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

Norrköping den 15 februari 2013

NILS GUNNAR BILLINGER, ordförande

THOMAS ALLARD, generaldirektör

ANN-MARIE BREDBERG

MARIA BREDBERG PETTERSSON

INGEMAR FREDRIKSSON

MARIE HAFSTRÖM

PETER LENNARTSSON

ANN-CATRINE ZETTERDAHL

Riksrevisionens revisionsberättelse beträffande denna årsredovisning har avgivits i februari 2013

LEIF LUNDIN

ANDERS LEXNER

Revisionsberättelse

2013-02-21
Regeringen
103 33 Stockholm

Revisionsberättelse för Luftfartsverket med Luftfartsverkskoncernen

Rapport om årsredovisningen med koncernredovisningen

Riksrevisionen har reviderat årsredovisningen med koncernredovisning för Luftfartsverket för 2012, daterad 2013-02-15.

Myndighetsledningens ansvar för årsredovisningen med koncernredovisningen

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

Revisorns ansvar

Riksrevisionens ansvar är att uttala sig om årsredovisningen med koncernredovisningen på grundval av sin revision. Riksrevisionen har utfört revisionen enligt International Standards of Supreme Audit Institutions för finansiell revision. Denna standard kräver att Riksrevisionen följer yrkesetiska krav samt planerar och utför revisionen för att uppnå rimlig säkerhet att årsredovisningen med koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter.

En revision innefattar att genom olika åtgärder inhämta revisionsbevis om belopp och annan information i årsredovisningen med koncernredovisningen samt om ledningen i sin förvaltning följer tillämpliga föreskrifter och särskilda beslut. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen med koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna styrningen och kontrollen som är relevanta för hur myndigheten upprättar årsredovisningen med koncernredovisningen för att ge en rättvisande bild. Syftet är att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte att göra ett uttalande om effektiviteten i myndighetens interna styrning och kontroll. En revision innefattar också en utvärdering av ändamålsenligheten i de redovisningsprinciper som har använts och av rimligheten i myndighetsledningens uppskattningar i redovisningen, liksom en utvärdering av den övergripande presentationen i årsredovisningen med koncernredovisningen.

Riksrevisionen anser att de revisionsbevis som har inhämtats är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för uttalandet.

Uttalande

Enligt Riksrevisionens uppfattning ger årsredovisningen med koncernredovisningen en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Luftfartsverket och koncernens finansiella ställning per den 31 december 2012 och av dess resultat och finansiering för året enligt förordningen (SFS 2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, instruktion, regleringsbrev och övriga beslut för myndigheten.

Ansvarig revisor Leif Lundin har beslutat i detta ärende. Uppdragsledare Anders Lexner har varit föredragande.

LEIF LUNDIN

ANDERS LEXNER

Styrelse



NILS GUNNAR BILLINGER,
Styrelseordförande i LFV 2010–
Ordförande i styrgruppen för myndighetsstyrning i regeringskansliet, styrelseledamot i Övre Hagen AB. Tidigare bl a statssekreterare i försvarsdepartementet och statsrådsberedningen, generaldirektör för Post- och Telestyrelsen, Luftfartsstyrelsen samt president i Eurocontrol Provisional Council.



THOMAS ALLARD,
Generaldirektör och styrelseledamot i LFV 2010–.
Ledamot i Insynsrådet för SMHI 2008–. Ledamot Samverkansförsamlingen vid LiU Norrköping, Kungl Ingenjörsvetenskapsakademien, Entry Point North AB, LFV Aviation Consulting AB, LFV Holding AB, NUAC HB.



ANN-MARIE BREDBERG
Styrelseledamot i LFV 2010–.
Personalrepresentant.



MARIA BREDBERG PETERSSON
Styrelseledamot i LFV 2010–.
Styrelseledamot Statens tjänstepensionsverk, SPV och Skatteverkets insynsråd. Överdirektör för Rikspolisstyrelsen, RPS, 2009–.



INGEMAR FREDRIKSSON
Styrelseledamot i LFV 2010–.
Driver företaget Mercari AB och arbetar som konsult inom affärsutveckling och marknadsföring. 2:e vice ordförande i Företagarna.



MARIE HAFSTRÖM
Styrelseledamot i LFV 2010–.
Styrelseledamot i Institutet för rättshistorisk forskning. Särskild utredare i Alarmeringstjänstutredningen. Generaldirektör för Kustbevakningen 1996–2005 och för Försvarsmakten 2005–2008. Har haft ett flertal styrelse- och utredningsuppdrag.



PETER LENNARTSSON
Styrelseledamot i LFV 2010–.
Personalrepresentant. 1 vice ordförande i ST.



ANN-CATRINE ZETTERDAHL
Styrelseledamot i LFV 2010–.
Generaldirektör för Sjöfartsverket 2010–. Styrelseledamot Svevia AB, LFV och Lighthouse. Har haft ledande befattningar inom Telia Sonera sedan 2004, där hon bl a varit direktör/Vice President för Customer Operations från 2006. Har varit VD för Telia Installation AB och haft styrelseuppdrag i Telaris.

Koncernledning



THOMAS ALLARD
generaldirektör



ANNA FALCK
HR-direktör



LENA BYSTRÖM
stf generaldirektör



MIKAEL LARSSON
ekonomidirektör



**MARIANNE
SAHLÉN-KARLSSON**
chef Produkter & Tjänster



PER HÖGBERG
chef Produktion Terminal



KIMMY BECH
chef för civil/militär
produktion och teknik



MATHS GÖRANSSON
chefsjurist

Direktrapporterande chefer

DAN LUNDVALL
tf chef Affärsutveckling

CARL SELLING
kommunikationsdirektör

CECILIA BORIN
chef GSF

ROLF NORMAN
teknisk direktör

Tre år i sammandrag

	2012	2011	2010 ¹
Flygtrafiken (tusental)			
Antal rörelser i svenskt luftrum:			
Inrikes	148	155	145
Utrikes	250	256	235
Överflygningar	291	295	276
Totalt	689	706	655
 Antal sewrvice units (tusental)	 3 113	 3 175	 2 939
Ekonomi (mkr där inte annat anges)			
Rörelseintäkter	3 076	2 489	2 295
Resultat efter finansiella poster	9	85	−96
Investeringar	100	84	143
Räntabilitet på eget kapital (%)	1	14	Neg.
Soliditet (%)	13	15	10
Likvida medel	2 592	1 912	3 077
Eget kapital	688	665	580
Pensionsskuld	4 027	3 205	4 670
 Personal			
Antal årsarbetare	1 118	1 138	1 197
varav operativa flygledare	611	624	630
varav övrig personal	507	514	567
Antal anställda	1 314	1 320	1 357
varav kvinnor	578	568	570
varav män	736	752	787
Sjukfrånvaro (%)	2,16	2,16	1,96

1) Uppgifterna för ekonomi och personal är i vissa fall justerade "pro forma" m h t LFVs delning 2010-04-01

LFV i Sverige

● ATS-ENHETER

● KONTROLLCENTRALER

● HUVUDKONTOR, NORRKÖPING



FLYGTRAFIKTJÄNSTER ¹⁾

Borlänge
Gällivare
Göteborg City
Göteborg Landvetter
Halmstad
Jönköping
Kalmar
Karlsborg
Karlstad
Kiruna
Kristianstad
Linköping-Malmen
Linköping-Saab
Ljungbyhed
Luleå
Malmö
Norrköping
Pajala
Ronneby
Skellefteå
Stockholm-Arlanda
Stockholm-Bromma
Stockholm-Skavsta
Sundsvall Härnösand
Såtenäs
Umeå
Uppsala
Vidsel
Visby
Åre Östersund
Ängelholm Helsingborg
Örnsköldsvik

KONTROLLCENTRALER ²⁾

Malmö
Stockholm-Arlanda

1) LFV bedriver lokal flygtrafikledning på 32 platser.

2) Kontrollcentraler svarar för flygtrafikledning i luftrummet utanför flygplatsområdet.



601 79 Norrköping
Telefon: 011-19 20 00, Fax: 011-19 25 75, mail: lfv@lfv.se
Organisationsnummer 202100-0795

www.lfv.se